

DANCE VALLEY 2001
Een evaluatie van de gebeurtenissen



Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (NIBRA)
Kemperbergerweg 783
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
tel. 026-3552400
fax. 026-3515051
www.nibra.nl
info@nibra.nl

ES&E/Eysink Smeets & Etman
Veiligheid, leefbaarheid en maatschappelijke integratie
Javastraat 56-58
Postbus 85568
2508 CG 's Gravenhage
tel. 070-3133900
fax. 070-3617951
www.es.nl
info@exe.nl



Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Hoofdstuk 1	
Inleiding	9
Hoofdstuk 2	
Dance Valley	11
2.1 Dance Valley als evenement	11
2.1.1 Wat is Dance Valley?	11
2.1.2 Dance Valley editie 2001	11
2.1.3 Een chaotische afloop	12
2.2 De omgeving waarin het evenement plaatsvond	12
2.3 De bestuurlijke en organisatorische omgeving	12
2.3.1 Evenement-organisatie	13
2.3.2 Gemeentebestuur	14
2.3.3 Operationele diensten	14
2.3.4 Overige organisaties	15
Hoofdstuk 3	
Verantwoording	17
3.1 Vraagstelling	17
3.2 Subvragen	17
3.3 Referentie- en analysekaders	17
3.4 Werkwijze	18
3.5 Begeleidingscommissie	20
Reconstructiedeel	21
Hoofdstuk 4	
Opbouw van de reconstructie	23
Hoofdstuk 5	
De voorbereiding	25
1.1 Inleiding	25
5.2 Reconstructie van het voorbereidingsproces	25
5.2.1 Evaluaties en ervaringen uit voorgaande jaren	25
5.2.2 Tijdsblok 1: december 2000 tot en met mei 2001	28
Calamiteitenbestrijding op en buiten het terrein	32
5.2.3 Tijdsblok 2: juni 2001	32
5.2.4 Tijdsblok 3: 1-16 juli	35
5.2.5 Tijdsblok 4: 16 juli - 4 augustus	37
5.3 De resultaten: vergunningen en draaiboeken	41
5.3.1. Inleiding	41
5.3.2. Vergunningen	41
5.3.3. Gebruiksovereenkomst	42
5.3.4. Plannen en draaiboeken	43
5.4 Analyse	45
5.4.1 Inleiding	45

5.4.2	(De groei van het) evenement	46
5.4.3	Verkeer en vervoer	46
5.4.4	Basiszorg	54
5.4.5	Calamiteitenbestrijding	57
5.4.6	Vergunningverlening	61
5.4.7	Coördinatie en sturing	66
5.5	Conclusies	67
Hoofdstuk 6		
De dag		71
6.1	Reconstructie van het verloop	71
6.1.1	Periode 08.00-11.00 uur	71
6.1.2	Periode 11.00-13.00 uur	72
6.1.3	Periode 13.00-15.00 uur	75
6.1.4	Periode 15.00-17.30 uur	76
6.2	Analyse	78
6.2.1	Het logistieke plan	79
6.2.2	De gebeurtenissen	79
6.3	Conclusies	81
Hoofdstuk 7		
De avond		83
7.1	Reconstructie van het verloop	83
7.1.1	Periode 17.30-19.30 uur	83
7.1.2	Periode 19.30 – 21.00 uur	85
7.1.3	Periode 21.00 – 22.00 uur	86
7.1.4	Periode 22.00 – 23.00 uur	86
7.1.5	Periode 23.00 – 24.00 uur	88
7.2	Analyse	89
7.3	Conclusies	92
Hoofdstuk 8		
De nacht		95
8.1	Reconstructie van het verloop	95
8.1.1	Periode 00.00 – 01.00 uur	95
8.1.2	Periode 01.00 – 02.00 uur	98
8.1.3	Periode 02.00 – 03.00 uur	99
8.1.4	Periode 03.00-04.00 uur	99
8.1.5	Periode 04.00-05.00 uur	102
8.1.6	Periode 05.00-06.00 uur	104
8.1.7	Periode 06.00-07.00 uur	105
8.1.8	Periode 07.00-09.00 uur	106
8.2	Analyse	107
8.3	Conclusies	109
Hoofdstuk 9		
Het geheel overziend		111
9.1	Samenvattende analyse en conclusies	111
9.2	Terug naar de opdracht	116
9.3	Aanbevelingen voor de gemeente Velsen	120

Literatuur	123
Lijst van afkortingen	125
Bijlage 1 Overzicht hoofdaspecten	127
Bijlage 2 Respondenten	129
Bijlage 3 Organisaties bij de expertsessie op 10 oktober 2001	131
Bijlage 4 Briefrapport KNMI 1-11-2001	133
Bijlage 5 Middelengebruik op grootschalige dansevenementen	135
Bijlage 6 Vergelijking draaiboeken	
Bijlage 7 Kaarten Spaarnwoude en Westpoort	
 Naar een handreiking Publieksevenementen	

Voorwoord

Steeds meer gemeenten raken de laatste jaren als vergunningverlener betrokken bij steeds grootschaliger evenementen. De normale bestuurlijke en ambtelijke ervaringen die in het verleden zijn opgedaan met de vergunningverlening voor evenementen, schieten dan al snel te kort. Aard en omvang van dit soort mega-evenementen vragen van vergunningverlenende instanties aandacht voor risico's die in het verleden nog niet speelden. Het is van groot belang dat die risico's niet alleen worden onderkend, maar dat er in dit verband de juiste (soms nieuwe) maatregelen worden genomen.

Het voorliggende onderzoek gaat over de gang van zaken rond de organisatie van het dansevenement Dance Valley, dat op 4 augustus j.l. in de gemeente Velsen gehouden werd. Er was bij met name de afloop van dit evenement sprake van een grote verkeerschaos. Vele terugkerende bezoekers raakten verkleumd en onderkoeld. Er is echter zeker geen sprake van een ramp. Het onderzoek richt zich op twee zaken. Het legt feiten bloot in de organisatie en in de samenwerking tussen diensten die als zodanig overigens geen reden voor een extern onderzoek zouden zijn geweest. Zonder schuldigen te willen aanwijzen, laat het onderzoek zien hoe met name de (voorbereiding van de) verkeersafwikkeling veel beter had kunnen worden aangepakt. De vervoersproblematiek en de daaruit voortkomende risico's voor de gezondheid had op relatief eenvoudige wijze voorkomen kunnen worden.

Naast een reconstructie van de feiten, gaat het om het trekken van lessen voor toekomstige evenementen. De ervaringen die dit jaar door de gemeente Velsen met Dance Valley zijn opgedaan bieden zinvolle leerstof voor andere gemeenten.

Voor de gemeente Velsen zou de belangrijkste uitkomst van dit onderzoek kunnen zijn dat in de vergunningverlening voor toekomstige evenementen meer zekerheden worden ingebouwd opdat evenementen voor bezoekers probleemloos zullen verlopen. Dat laat uiteraard onverlet dat bezoekers een eigen verantwoordelijkheid dragen. Wie zich schaars kleedt of stimulerende middelen gebruikt neemt welbewust risico's voor de eigen gezondheid.

Ook andere gemeenten kunnen leren van de ervaringen en gebeurtenissen die in dit onderzoek worden geanalyseerd. Deel II van het rapport bestaat uit een eerste aanzet tot een algemene 'Handreiking voor publiekevenementen'. De gemeente Velsen had in haar opdrachtformulering uitdrukkelijk om een dergelijke leidraad gevraagd.

De begeleidingscommissie adviseert organisatoren van grote (dans)evenementen het initiatief te nemen tot zelfregulering van de branche. De ontwikkeling van een branche-organisatie, die door het veld breed gedragen wordt, is daarbij gewenst.

De begeleidingscommissie spreekt graag haar waardering uit voor de gemeente Velsen. Deze gemeente bleek bereid een onafhankelijk onderzoek te laten instellen naar haar eigen beleid. Daar is enige bestuurlijke moed voor nodig.

De beide onderzoeksbureaus, het NIBRA en ES&E, hebben zeer degelijk werk verricht en naar ons oordeel royaal voldaan aan de door de gemeente Velsen verstrekte opdracht.

De begeleidingscommissie wil graag eenieder bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan het voorliggend onderzoekresultaat. Dat geldt zowel voor alle vertegenwoordigers van diensten en bedrijven die een rol hebben gespeeld bij de vergunningverlening, als voor de organisatie van Dance Valley 2001. Ook alle externe ervaringsdeskundigen, die het mogelijk hebben gemaakt dat een 'Handreiking voor publieksevenementen' kon worden ontworpen, verdienen een woord van dank. Deze Handreiking, die nog verder zou moeten worden ontwikkeld, kan zeer bruikbaar zijn voor alle instanties die betrokken zijn bij vergunningverlening en exploitatie van grote publieksevenementen.

J.C.T. van der Doef, voorzitter
Drs. H.M. Been
Drs. G.J. Schep

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Op 4 augustus 2001 werd in het recreatiegebied Spaarnwoude, nabij IJmuiden, de zevende editie van het dance-evenement Dance Valley georganiseerd. Het evenement eindigde in een (vervoers)chaos. Vele bezoekers trachtten op hun eigen wijze thuis te komen. Daarbij raakten uiteindelijk enkele honderden bezoekers tot op het bot verkleumd. Zij moesten door hulpdiensten worden opgevangen.

Het gemeentebestuur van Velsen, op wiens grondgebied het evenement plaatsvond, wil lering trekken uit het gebeurde. Om die reden heeft het gemeentebestuur besloten een evaluatie te laten uitvoeren. Het resultaat van die evaluatie ligt voor u.

Onafhankelijkheid

Het gemeentebestuur van Velsen heeft de onafhankelijkheid van het onderzoek gewaarborgd door de leiding over het onderzoek in handen te leggen van een 'commissie van deskundige buitenstaanders'. Deze commissie staat onder voorzitterschap van de heer J. van der Doef. De commissie belastte op haar beurt twee onderzoeksinstellingen - het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (Nibra) en ES&E/Eysink Smeets & Etman - met de feitelijke uitvoering van het onderzoek.

Doel van het onderzoek

Een evaluerend onderzoek als het onderhavige kijkt per definitie terug. Maar conform de opdracht staat dat terugblikken nadrukkelijk ten dienste van de toekomst. Centraal in het onderzoek staat daarom de vraag welke de oorzaken van deze calamiteit zijn, om op basis daarvan te bepalen welke lessen daaruit te trekken zijn voor de organisatie van toekomstige evenementen. Het beantwoorden van een 'schuldvraag' is nadrukkelijk niet aan de orde in dit onderzoek, noch waar het gaat om organisaties, noch waar het gaat om individuen.

Twee deelrapporten

Het onderzoeksrapport bestaat uit twee deelrapporten. Het eerste, voorliggende, deelrapport bevat de evaluatie van de gebeurtenissen en de lessen die daar direct uit te trekken zijn. Dit deel bestaat uit drie subdelen, het inleidend deel, het reconstructie deel en het afsluitend deel. De gemeente Velsen heeft in haar onderzoeksopdracht ook gevraagd naar aanbevelingen en richtlijnen die voor de organisatie van soortgelijke publieksevenementen van belang kunnen worden geacht. Deze meer algemenere richtlijnen en aanbevelingen zijn opgenomen in het tweede deelrapport, getiteld "Naar een Handreiking Publieksevenementen".

Opbouw van het eerste deelrapport

In dit deelrapport wordt eerst aard en geschiedenis van het evenement beschreven, alsmede de geografische en bestuurlijke omgeving waarin het evenement georganiseerd werd (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt een verantwoording gegeven van het onderzoek en van de gehanteerde onderzoeksmethodiek (hoofdstuk 3).

In de daaropvolgende hoofdstukken 4 tot en met 8 wordt het verloop van het evenement beschreven, verdeeld over vier tijdsblokken: de voorbereidingsperiode (hoofdstuk 5), de bewuste dag (hoofdstuk 6), de avond (hoofdstuk 7) en de nacht (hoofdstuk 8). Steeds wordt hier gewerkt met een standaardopbouw: eerst wordt een reconstructie gepresenteerd van het feitelijke verloop, daarna volgt een analyse hiervan, hetgeen resulteert in conclusies en aanbevelingen per tijdsblok.

In hoofdstuk 9 wordt tenslotte het evenement als geheel nog eens gezien. Deze overall-analyse eindigt met een aantal hoofdconclusies en aanbevelingen.

Woord van dank

De onderzoekers willen op deze plaats hun dank uitspreken aan al diegenen die, vaak zeer open en constructief, hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze evaluatie. En niet het minst achten zij een woord van hulde op zijn plaats voor allen die tijdens het evenement hun uiterste best hebben gedaan om de chaos te beperken. Want, zoals uit dit rapport zal blijken, er is weliswaar veel misgegaan, maar door velen zijn allerlei inspanningen verricht die erger hebben voorkomen.

HOOFDSTUK 2

Dance Valley

2.1 Dance Valley als evenement

2.1.1 Wat is Dance Valley?

Dance Valley is een grootschalig dansevenement, waar het publiek een dag lang kan genieten van het optreden van een groot aantal DJ's. Op meerdere podia is muziek te horen en verschillende muzikale (sub)stromen komen aan bod.

Dance Valley werd in 1995 voor het eerst georganiseerd. Toen werd er nog uitgegaan van een eenmalig festival. De organisatoren waren allemaal op hun eigen manier actief in de house-scene en wilden samen eens een festival organiseren. De locatie werd gekozen omdat mensen uit deze groep hier al eens een zogeheten afterparty hadden meegemaakt en zij daarover tevreden waren.

Naar de eerste aflevering van Dance Valley kwamen ongeveer 8.000 betalende bezoekers. Het totaal aantal bezoekers was echter meer, omdat toen ook veel mensen zonder te betalen wisten binnen te komen. De daaropvolgende jaren liet elke keer een forse groei in bezoekersaantallen zien. Van de 8.000 in 1995 werden het er 15.000 in 1996, 23.000 in 1997 tot 62.000 in 2000. Dance Valley is daarmee gegroeid tot de 'grote' evenementen op dit gebied.

2.1.2 Dance Valley editie 2001

In 2001 was Dance Valley opnieuw groter van omvang dan de voorgaande keren. Uiteindelijk zouden dat jaar zo'n 90.000 bezoekers het evenement bezoeken, waarvan 80.000 betalende bezoekers. De bezoekers wachtte een uiteenlopend aanbod: muziek in vijftien 'independent arena's' verzorgd door een groot aantal bekende DJ's uit binnen- en buitenland. Het aanbod varieerde van "Club and Techno, Garage to Drum 'n Bass, Hard House to Progressive, World Musci to Ambient and more"¹. Voor de verzorging en het vertier van de bezoekers waren omvangrijke catering-faciliteiten ingericht, marktstallen met allerhande producten en Dance Valley-merchandise, en dergelijke meer.

Voor de aan- en afvoer van de bezoekers was een uitgebreid vervoerssysteem opgezet: pendelbussen vanaf Station Sloterdijk, en 'P+R'-parkeerfaciliteiten: parkeer-terreinen vanwaar de bezoekers ook weer met pendelbussen van en naar het Dance Valley-terrein zouden worden vervoerd. Dat werd ook aangekondigd aan de bezoekers. Zo rept een Dance Valley-brochure onder het kopje 'better public transport': "We have increased the number of free shuttlebusses form Sloterdijk train station from 30 last year to 150 this year! At the festival site there will be a custom built bus station to provide better facilities for getting on and off the buses".

¹ Brochure Dance Valley 2001

2.1.3 Een chaotische afloop

Als evenement was Dance Valley 2001 geslaagd te noemen. Tenminste, waar het gaat om het verloop van het programma voor de bezoekers op de dag zelf. Het programma verliep goed, de sfeer was goed, niet het minst omdat ook het weer overdag aardig meewerkte. De aan- en afvoer van het publiek verliep echter een stuk minder. De aanvoer van het publiek (vanaf stations en parkeerplaatsen) gedurende de ochtend en het begin van de middag verliep stroef. Een aantal bezoekers dacht daarom beter te kunnen gaan lopen, hetgeen er onder meer in resulteerde dat de EHBO-posten aanzienlijk meer blaren moesten behandelen dan gebruikelijk was. Bij het vertrek van het publiek ging het echter goed mis. Door een samenloop van omstandigheden - waarop in de hierna volgden hoofdstukken in wordt gegaan - liep het vervoerssysteem geheel vast. Dat leidde tot extreem lange wachttijden op bussen, min of meer beperkte wanordelijkheden in het gedrang en het besluit van veel bezoekers om liever lopend een uitweg te zoeken dan eindeloos op vervoer te wachten.

Maar dat werd wel een hele lange wandeling, vaak in zeer dunne kleding. Tot overmaat van ramp begon het ook nog eens fors te regenen. Verspreid in de ruime omgeving raakten mensen niet alleen de weg kwijt, maar ook verkleumd en soms zelfs onderkoeld. Tot de volgende ochtend hadden hulpdiensten hun handen vol aan het opzoeken en opvangen van mensen, en aan het weer op gang brengen van het vervoer. De volgende dag repten de media van “Chaos bij Dance Valley”.

2.2 De omgeving waarin het evenement plaatsvond

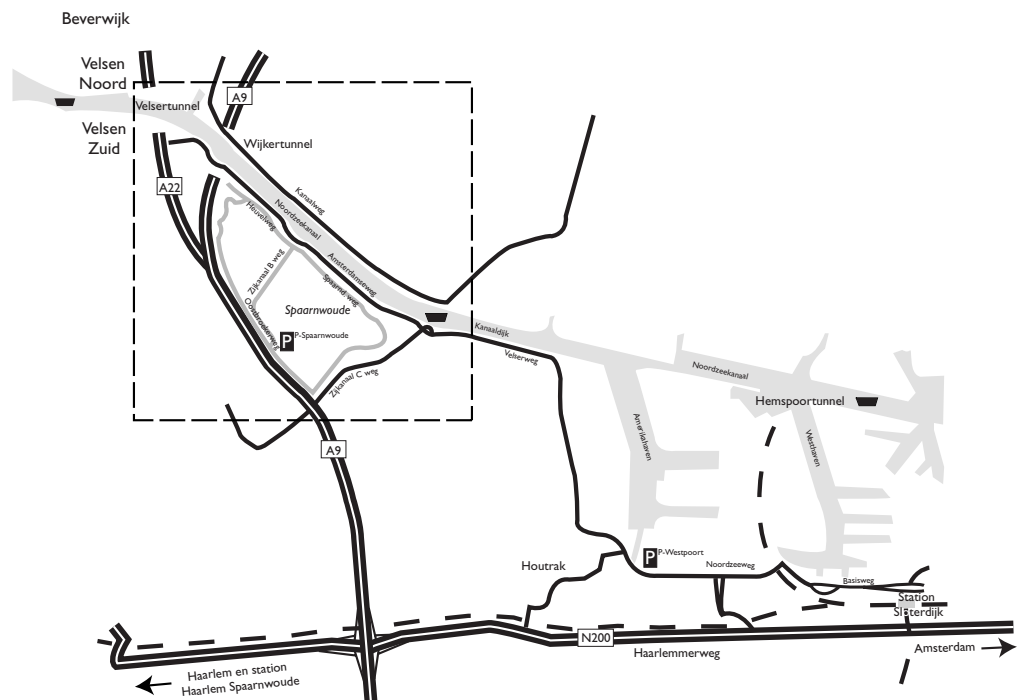
Dance Valley 2001 vond plaats in het recreatiegebied Spaarnwoude. Dit uitgestrekte recreatiegebied ligt tussen Amsterdam en Velsen Zuid, ingeklemd tussen het Noordzeekanaal aan de noordzijde en de Wijkertunnel en A9 aan de west- en zuidzijde. De ligging van Spaarnwoude is aangegeven in kaart 1. Daarin staan tevens aangegeven: Station Sloterdijk, parkeerplaats Westpoort en parkeerplaats Spaarnwoude (logistieke knooppunten in het gehanteerde vervoersconcept), alsmede de voor Dance Valley belangrijke verkeerswegen A9, N200, Noordzeeweg, Velsersweg en Amsterdamseweg. De afstand tussen het gedeelte van het gebied waar het evenement plaatsvond en IJmuiden bedraagt ongeveer drie kilometer. De afstand naar Station Sloterdijk is circa 16 kilometer.

Het gedeelte van het recreatiegebied waar het evenement plaatsvond is aangegeven in kaart 2. Hierin staan tevens de locaties van skibaan Snow Planet -waar een speciaal busstation is gebouwd- en van de entree van het festivalterrein voor het algemene publiek.

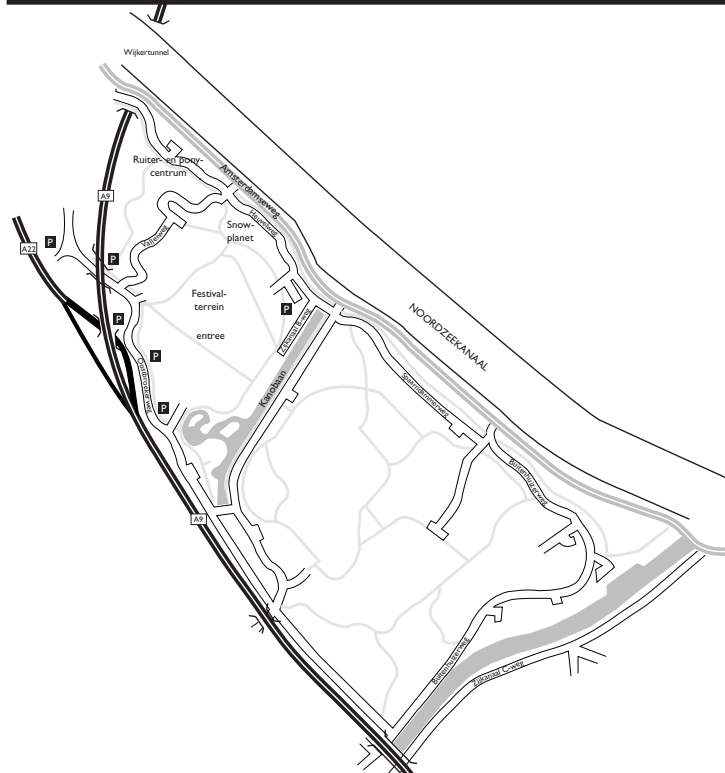
2.3 De bestuurlijke en organisatorische omgeving

Voor een goed begrip van zowel de voorbereiding als van het verloop van de dag zelf schetsen wij hieronder de belangrijkste bij het evenement betrokken organisaties en, waar dat van toepassing is, functionarissen. Daarbij maken we in eerste instantie onderscheid in volgende vier groepen:

1. Evenement-organisatie
2. Gemeentebestuur
3. Operationele diensten
4. Overige organisaties.



Kaart 1: Ligging Spaarnwoude



Kaart 2: Detailkaart

2.3.1 Evenement-organisatie

Het evenement wordt georganiseerd door Dance Valley BV. Dance Valley is door een team van United Dance Company (UDC) georganiseerd onder verantwoordelijkheid van Dance Valley BV. UDC is een bedrijf dat feesten en evenementen organiseert. Dance Valley BV heeft voor de organisatie van het evenement een aantal andere organisaties ingeschakeld. De voor deze evaluatie meest relevante organisaties beschrijven wij hieronder.

REP'S Beveiliging

REP'S Beveiliging is een particuliere beveiligingsorganisatie, welke voor het evenement is ingehuurd door de organisator. De taken van REP'S waren: het houden van ordehandhavend toezicht (inclusief het fouilleren van bezoekers bij aankomst) op het evenemententerrein en het houden van toezicht op en het regelen van het verkeer op en rond de parkeerterreinen.

Keijman Reizen

Keijman Reizen is een touroperator, die vooral besloten groepsreizen en grootschalig vervoer verzorgt. Keijman verzorgt vaker vervoer voor de organisator en werd voor het vervoer voor Dance Valley 2001 als hoofdaannemer ingeschakeld, omdat de organisator niet tevreden was over het vervoer zoals dat voor Dance Valley eerder door een andere organisatie was verzorgd. Om het totaal aantal benodigde bussen te kunnen verzorgen schakelde Keijman Reizen 16 onderaannemers in, waaronder overigens dezelfde vervoerder die het vervoer een jaar eerder had verzorgd als hoofdaannemer.

Educare Groningen

Deze organisatie verzorgt professionele hulpverlening en gezondheidsvoorlichting bij grootschalige en/of riskante evenementen. De zogenaamde EHBD (Eerste Hulp bij Druggebruik) is daarvan een belangrijk onderdeel. Educare verzorgde dit jaar voor de derde maal de EHBO/EHBD op Dance Valley. Educare is onderdeel van de stichting Nursing & Education Consultancy.

2.3.2 Gemeentebestuur

Het recreatiegebied Spaarnwoude valt binnen de gemeente Velsen. De loco-burgemeester van Velsen coördineerde - samen met de ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente - de voorbereidingen. Deze afspraak is al vroeg in het jaar gemaakt, omdat de burgemeester in de periode rond 4 augustus 2001 met vakantie zou zijn.

De verkeersafwikkeling rond het evenement speelde zich voor een deel ook op het terrein van de gemeente Amsterdam af. Het gaat vooral om het parkeerterrein Westpoort en het NS-station Sloterdijk. Relatief kort voordat het evenement zou plaatsvinden heeft daarom ook de gemeente Amsterdam bemoeienis gehad met de voorbereiding, met name in de persoon van de ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente Amsterdam.

2.3.3 Operationele diensten

De hele zogeheten 'rood-wit-blauw' sector heeft zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van het evenement een belangrijke rol gespeeld. De volgende organisaties zijn hierbij met name relevant:

Politie regio Kennemerland

Het evenement vond plaats onder verantwoordelijkheid van het district IJmond van dit korps, basisteam Velsen. Sleutelrollen werden vervuld door de Teamchef Velsen en de chef Operationele Dienst van de Politie Velsen.

Politie regio Amsterdam-Amstelland

Rond de verkeersafwikkeling werd ook dit korps betrokken, in eerste instantie op het niveau van de buurtregisseur (van het Westelijk Havengebied), later ook op het niveau van districtschef van het district Lodewijk van Deijsselstraat te Amsterdam.

Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD)

Dit korps was op diverse manieren bij de organisatie betrokken. Enerzijds via de divisie Mobiliteit (KLPD Spoorwegpolitie voor ordehandhaving op de NS-stations) Anderzijds via de KLPD Luchtvaartpolitie, die zo nodig helikopter-ondersteuning zou bieden bij de verkeersafwikkeling.

Brandweer Velsen

De preventiemedewerker van de brandweer Velsen is steeds bij de voorbereidingen betrokken geweest.

Regionale Brandweer Kennemerland

Deze organisatie is niet bij de voorbereidingen betrokken geweest, maar enkele leidinggevenden beschikten over het politie-draaiboek. Zij hadden op de dag van het evenement de leiding over het brandweeroptreden.

Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland

Deze organisatie was niet bij de voorbereidingen betrokken, maar raakte met diverse korpsen uit deze regio op de dag zelf betrokken bij de brandweershulpverlening.

GGD Zuid en Midden Kennemerland

De GGD heeft een belangrijke adviesrol vervuld bij de vergunningverlening. Het is de taak van de GGD te bepalen of voldoende preventieve maatregelen getroffen zijn ter beperking van gezondheidsrisico's. De GGD regelt doorgaans ook de ambulance-dienst bij zulke evenementen.

2.3.4 Overige organisaties

Recreatieschap Spaarnwoude

Het recreatiegebied Spaarnwoude valt onder het gelijknamige Recreatieschap. Voor de organisatie van Dance Valley is met het recreatieschap een huurovereenkomst aangegaan. Op de dag zelf houden daarnaast medewerkers van het recreatieschap oog op het terrein, alsmede op de naleving van de bepalingen in de huurovereenkomst.

NV Nederlandse Spoorwegen (NS)

De NS, en dan met name de productiemanager van NS Reizigers, verzorgden het vervoer per spoor. Van tevoren was door NS aangegeven dat geen extra treinen nodig zouden zijn. Het vervoer zou overwegend kunnen geschieden binnen de reguliere dienstregeling, met gebruikmaking van de normaal beschikbare capaciteit.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat voert het beheer over de rijkswegen. Langs het evenemententerrein lopen rijkswegen. Op de dag zelf houdt Rijkswaterstaat toezicht bij de belangrijkste afrit van het terrein, te weten een opening in de vangrail langs de A9. Deze afrit geeft toegang tot de parkeerruimte op het terrein. Tevens heeft Rijkswaterstaat met behulp van mobiele tekstborden gezorgd voor verkeersbegeleiding naar het terrein en de parkeergelegenheid op Westpoort.

HOOFDSTUK 3

Verantwoording

3.1 Vraagstelling

De door de opdrachtgever geformuleerde onderzoeksopdracht luidt als volgt:

Verschaf de betrokken partijen inzicht in de mate waarin condities voor een succesvolle tenuitvoerlegging voor Dance Valley 2001 ingevuld waren, alsmede in de lessen die getrokken kunnen worden voor grootschalige evenementen in de toekomst.

Hieraan zijn drie hoofdvragen verbonden:

- Wat zijn de oorzaken van de problemen met betrekking tot Dance Valley 2001?
- Welke lessen kunnen hieruit worden getrokken voor evenementen in Velsen en Spaarnwoude?
- Welke mate van veiligheid is noodzakelijk en wat is de maximale capaciteit van evenementen in Spaarnwoude?

3.2 Subvragen

In de evaluatie is gekozen voor een - in eerste instantie - brede benadering van de gebeurtenissen. Niet alleen het vervoer en de logistiek zijn onder de loep genomen, maar (afgezien van het incidentverloop en de incidentbestrijding zelf) ook de gehele organisatie en de voorbereiding op mogelijke incidenten. Er bestaan bij dit soort evenementen meer risico's dan die van verstoring van de openbare orde als gevolg van logistieke problemen. Bovendien kunnen problemen van ogenschijnlijk vervoerstechnische aard hun oorsprong elders hebben.

Om de integrale benadering te waarborgen zijn de hoofdvragen geoperationaliseerd in een aantal subvragen. Dit is geschied volgens een piramide- of boomstructuur. Eerst zijn de te onderzoeken hoofdprocessen benoemd. Dit zijn er drie, te weten: Vergunningverlening (1); Organisatie (voorbereiding en uitvoering van het evenement, inclusief de logistiek) (2); en Incident (3). Deze processen zijn uiteengehaald in een groot aantal te onderzoeken hoofdaspecten. Een overzicht van deze hoofdaspecten is opgenomen als bijlage 1. Vervolgens zijn aan deze aspecten onderzoeksvragen verbonden.

Nadat op basis van deze brede vraagstelling een eerste beeld was verkregen van het verloop van het evenement, heeft een selectie van relevante en niet-relevante aspecten plaatsgehad. In deze rapportage wordt verder alleen aandacht geschonken aan de relevant geachte aspecten.

3.3 Referentie- en analysekaders

Voor een aantal aspecten dat zich heeft voorgedaan bij Dance Valley bestaat good-practices, referentiepunten, referentie-kaders of regelgeving. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan:

Good-practice

Hierbij gaat het vooral om het bezien van een dergelijke evenement door de bril van de zogeheten 'veiligheidsketen'. Dit impliceert dat bij de voorbereiding zowel aandacht dient te worden besteed aan pro-actie, preventie, preparatie als aan repressie. Daarnaast kunnen good-practices uit met name het vakgebied crisismanagement en integrale veiligheidszorg relevant zijn.

Referentiepunten

Hier gelden bijvoorbeeld evaluaties van voorgaande jaren. Ervaringen, draaiboeken of leidraden van andere evenementen kunnen uiteraard ook relevant zijn.

Referentiekaders

Hier zijn onder meer de referentiekaders voor (voorbereiding op) grootschalig optreden van de operationele diensten relevant, zoals het referentiekader Conflict- en Crisisbeheersing Politie of het GHOR-protocol 'evenementen'.

Regelgeving

Hier gaat het vooral om de lokale regelgeving terzake. Maar ook aan bestaande landelijke regelgeving ten aanzien van vergunningverlening, bevoegdheden en zo meer, kan gedacht worden.

De bovenstaande aandachtspunten hebben het aanvullend kader gevormd voor de analyse van de gebeurtenissen. Omdat voor verschillende aspecten van het verloop van het evenement uiteenlopende practices, referenties en wettelijke kaders voorhanden zijn, is er voor gekozen niet een uitputtende opsomming te geven, maar steeds in de tekst van de betreffende hoofdstukken zoveel mogelijk aan te geven welk kader op dat specifieke punt wordt gehanteerd.

Los van het bovenstaande vormen de gemaakte draaiboeken en plannen vanzelfsprekend een belangrijk ijkpunt voor het beoordelen van het verloop van die dag. Deze documenten maken een vergelijking tussen wat voorzien was en het werkelijke verloop van het evenement mogelijk. Daarbij vormen de draaiboeken zelf ook weer onderwerp van onderzoek: naast de vraag in hoeverre zij gevolgd zijn, is het ook de vraag in hoeverre zij adequaat waren.

3.4 Werkwijze

Het onderzoek heeft plaatsgehad op basis van de volgende vormen van informatieverzameling:

Interviews

Een selectie is gemaakt van sleutelfiguren van alle betrokken organisaties. Met hen zijn interviews gehouden van het zogenaamde 'half-open'-type. De interviews zijn gevoerd op basis van een interviewprotocol. Met een aantal respondenten is daarnaast telefonische interviews uitgevoerd, of werden via aanvullende (telefoon)gesprekken bepaalde onderwerpen nog nader besproken. Een lijst van respondenten is opgenomen in bijlage 2.

Document- en literatuuranalyse

Belangrijke bronnen in dit kader waren onder meer:

- De schriftelijke evaluatieverslagen zoals deze door diverse betrokken organisaties na afloop van het evenement zijn opgesteld
- Vergunningen, plannen en draaiboeken van deze organisaties
- Bezoekersreacties, zoals die met name verzameld zijn via internet
- Overige schriftelijke stukken uit het Dance Valley-dossier dat door de gemeente Velsen ter hand is gesteld
- Gemeentelijke draaiboeken en vergunningen van enkele andere grote publieks-evenementen (Pinkpop, OLS, TT) en van buitenlandse organisaties
- Dance Valley-informatiemateriaal ten behoeve van bezoekers
- Educare registratie-gegevens
- Referentiekaders (zoals de richtlijn Conflict en Crisisbeheersing Politie) en wetteksten

De onderzoekers hebben geen gesprekken kunnen voeren met de buschauffeurs van hoofd- en onderaannemers. Evenmin kon gesproken worden met vertegenwoordigers van de taxicentrale Amsterdam (TCA). Op een brief met verzoek daartoe is niet gereageerd.

Analyse audio-visueel materiaal

Van het ruwe beeldmateriaal dat gedurende de dag en nacht opgenomen is door een TV-producent is gebruik gemaakt. Verder vormen de transcripties van de banden van de Meldkamer Brandweer en Ambulance (MBA) een belangrijke bron. Transcripties van de banden van de politiemeldkamer bleken niet beschikbaar.

Groepssessies

Een tweetal groepssessies is georganiseerd. Ten eerste een expertsessie. In totaal 27 betrokkenen bij grote evenementen (die her en der in het land worden georganiseerd) zijn ondervraagd over hun ervaringen met het (veilig) organiseren van evenementen. Ook werd gevraagd naar hun mening over en suggesties ten aanzien van een eventuele leidraad publieksevenementen. De inbreng van deze experts, of beter: ervaringsdeskundigen, is met name gebruikt voor het aan dit rapport toegevoegde rapport 'Naar een Handreiking Publieksevenementen'. Een overzicht van de deelnemende organisaties aan de expertsessie, is opgenomen als bijlage 3.

Ten tweede heeft een zogenoemde verificatiesessie plaatsgehad. In deze sessie is een eerste samenvatting van de onderzoeksresultaten voorgelegd aan sleutelfiguren van de bij Dance Valley betrokken partijen. De verificatiesessie vond plaats op het moment dat een deel van de inventarisatie nog niet was afgerond en bepaalde schriftelijke bronnen nog niet beschikbaar waren. Om die reden is nog een tweede verificatieronde gehouden, waarbij de belangrijkste sleutelfiguren opnieuw de verzamelde feiten kregen voorgelegd en de mogelijkheid hadden hun commentaar daarop te geven.

3.5 Begeleidingscommissie

Het onderzoek is uitgevoerd onder leiding van een onafhankelijke begeleidingscommissie. Deze commissie bestaat uit de heren:

J.C.T. van der Doef, voorzitter, (onder meer) oud-burgemeester van Vlissingen en voormalig lid van de Tweede Kamer.

Drs. H.M. Been, algemeen directeur Koninklijke Nederlandse Voetbalbond en voormalig directeur Euro2000.

Drs. G.J. Schep, directeur SGBO, onderzoeks- en adviesbureau van de VNG.

In de bijeenkomsten van de begeleidingscommissie en het onderzoeksteam heeft de commissie onder meer aandacht besteed aan het onderzoeksplan, het onderzoeksproces, de kwaliteit en de tussentijdse resultaten. Vanzelfsprekend werd ruimschoots aandacht besteed uit naar de analyses en aanbevelingen en de opbouw en kwaliteit van het uiteindelijke rapport.

RECONSTRUCTIEDEEL

HOOFDSTUK 4

Opbouw van de reconstructie

In de navolgende hoofdstukken 4 tot en met 8 wordt het verloop van Dance Valley 2001 gereconstrueerd. Bij de rapportage zijn de volgende indelingen en uitgangspunten gehanteerd.

Voor een overzichtelijke behandeling van het verloop van het evenement, inclusief de voorbereiding, is een indeling gemaakt in de volgende vier perioden:

Vorbereiding

Deze periode beschrijft de hele aanloop naar het evenement: de ervaringen van voorgaande jaren en de voorbereidingsperiode vanaf begin 2001 tot de dag vóór het evenement. Aandacht wordt besteed aan het voorbereidingsproces en aan de producten daarvan (plannen, vergunningen, draaiboeken). De voorbereiding wordt geschetst in hoofdstuk 5.

De dag

Het verloop van 4 augustus, tot 17.30 uur. Het tijdstip van 17.30 is gekozen omdat op dit tijdstip een belangrijk overleg van diverse betrokkenen plaatsvond, waarin afspraken werden gemaakt voor de avond en nacht. De dag wordt geschetst in hoofdstuk 6.

De avond

De periode van 17.30 uur tot 00.00 uur. In deze periode staan de pogingen om het vervoer efficiënter te laten verlopen centraal. De avond komt aan de orde in hoofdstuk 7.

De nacht

Rond 00.00 uur slaat, door enkele aanwijsbare oorzaken, het accent om van 'stroef lopend vervoer' naar '(beheersing van de) chaos'. In dit tijdsblok staat het verloop van die (beheersing van de) chaos centraal. De nacht wordt beschreven in hoofdstuk 8.

Tijdsblokken per periode

De gebeurtenissen in elke periode worden min of meer chronologisch beschreven. Hiertoe worden in elke periode tijdsblokken gehanteerd die toegesneden zijn op die periode. Zo wordt voor de reconstructie van de voorbereidingsperiode een verdeling in blokken van maanden en weken gehanteerd, de nacht zelf wordt per blok van een uur beschreven.

Vaste opbouw hoofdstukken

Elk hoofdstuk is opgebouwd volgens een vast stramien. Na een inleiding wordt eerst een - zo feitelijk mogelijke - reconstructie van de gebeurtenissen in de betreffende periode gegeven (paragraaf 1). Daarna volgt een analyse van het gebeurde (paragraaf 2). Deze zijn overigens zodanig opgesteld dat zij zelfstandig leesbaar zijn. Afgesloten wordt daarna met conclusies ten aanzien van de betreffende periode en aanbevelingen die op basis daarvan kunnen worden gedaan (paragraaf 3).

In hoofdstuk 5, over de voorbereiding, wordt overigens een uitzondering op deze volgorde gemaakt. In dit hoofdstuk volgt na een inleiding (paragraaf 1), de beschrijving van het verloop van de voorbereiding (paragraaf 2) eerst nog een schets van de resultaten van de voorbereiding in de vorm van de plannen, vergunningen, draaiboeken (paragraaf 3), voordat analyse (paragraaf 4) en conclusies (paragraaf 5) volgen.

Standaard-opbouw onderwerpen

De bespreking van alle ontwikkelingen en gebeurtenissen gebeurt in elk tijdsblok zo veel mogelijk volgens een vast stramien. Op basis van het beschikbare materiaal leek uiteindelijk de navolgende indeling het meest geschikt:

Coördinatie en sturing

Dit gaat over de betrokkenen, (sturing van) het proces als geheel, onderlinge coördinatie en afstemming.

De vergunningverlening

Het proces van vergunningverlening (alleen relevant in de voorbereidingsperiode).

Evenement

Verloop van het evenement 'sec', dus inclusief programmering, catering, verzorging (alleen opgenomen waar relevant).

Basiszorg

De basisveiligheidszorg op en rond het terrein, dus inclusief beveiliging, politiezorg, brandveiligheid, medische zorg voor alles behoudens grootschalige incidenten, crowd control.

Verkeer en vervoer

- **Planning:** De algehele planning van het verkeer/de routing en vervoer alsmede de sturing en coördinatie daarvan gedurende de dag zelf.
- **Publieksstroom:** De looproutes van het publiek op en rond het terrein, tot aan het busstation, inclusief de regulering daarvan.
- **Openbaar vervoer:** Het treinvervoer en de situatie op de stations.
- **Pendelbussen:** Het busvervoer van en naar stations en parkeerplaatsen, de verkeersregeling op de routes en de 'vervuiling' van de routes door ander verkeer of andere gebeurtenissen.
- **Eigen vervoer:** De parkeerplaatsen en de routes daarheen, inclusief de regulering daarvan (bewegwijzering).
- **Fietsers en voetgangers:** De hiervoor beschikbare routes naar het terrein, stallen van fietsen e.d.
- **Calamiteitenbestrijding:** Preparatie, risico-analyses en noodscenario's en de beheersing van de chaos-situatie afhandeling vanuit diverse structuren.

Aard van de reconstructie

De reconstructie is voor een belangrijk deel gebaseerd op de herinnering van de betrokkenen, zoals die gegeven is in interviews en vastgelegd werd in evaluaties. Zoveel mogelijk is geprobeerd waarnemingen en herinneringen te toetsen aan ofwel de waarneming van anderen, ofwel objectievere bronnen zoals video-opnames met tijdregistratie en geluidsbanden van de Meldkamer. Soms is echter slechts één bron beschikbaar of lopen waarnemingen en herinneringen uiteen. Waar dit het geval is wordt in de rapportage zoveel mogelijk aangegeven op welke bron de betreffende constatering berust of door welke functionaris een bepaalde waarneming is gedaan.

HOOFDSTUK 5

De voorbereiding

1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een reconstructie en analyse van de voorbereiding van Dance Valley 2001 gegeven, inclusief een beschrijving van de resultaten van die voorbereiding in de zin van de uiteindelijke plannen, draaiboeken en vergunningen. Als start van het voorbereidingsproces kan de evaluatie van de editie 2000 gebruikt worden. De voorbereiding eindigt de dag voor het evenement.

Onder het voorbereidingsproces wordt hier verstaan het geheel van de voorbereiding en planvorming door of namens organisator (Dance Valley BV), de voorbereiding en planvorming van de overige betrokken (overheids)organisaties, de afstemming tussen de organisator en de andere organisaties of tussen die andere organisaties onderling, alsmede het proces van de vergunningverlening door de gemeente Velsen. Vanzelfsprekend zijn planvorming, afstemming en vergunningverlening nauw met elkaar verweven.

In paragraaf 5.2 wordt een chronologische reconstructie weergegeven van het voorbereidingsproces van Dance Valley 2001. De reconstructie is ingedeeld in tijdsblokken, voorafgegaan door een paragraaf over ervaringen en evaluaties uit voorgaande jaren (5.2.1). Zo ontstaat de volgende indeling: Ervaringen en evaluaties van voorgaande jaren (5.2.1); December 2000-31 mei 2001 (5.2.2); Juni 2001 (5.2.3); 1-16 juli (5.2.4) en 16 juli-4 augustus (5.2.5).

De reconstructie geeft in de eerste plaats een beeld van het voorbereidingsproces. De inhoudelijke uitkomsten daarvan, zoals die gedocumenteerd zijn in plannen en draaiboeken, worden benoemd in paragraaf 5.3. Vanzelfsprekend komen ook in de 'procesbeschrijving' inhoudelijke aspecten van de voorbereiding aan bod.

Een analyse van het voorbereidingsproces en van de resultaten daarvan is gegeven in paragraaf 5.4. In paragraaf 5.5 worden de voornaamste conclusies over de voorbereiding op Dance Valley 2001 geformuleerd.

5.2 Reconstructie van het voorbereidingsproces

5.2.1 Evaluaties en ervaringen uit voorgaande jaren

In 2001 wordt het Dance Valley festival voor de zevende keer georganiseerd. De laatste jaren is het gebruik geweest om elk festival achteraf te evalueren. In deze paragraaf komen de evaluaties van de edities 1999 en 2000 aan de orde.

In 1999 is een evaluatiebijeenkomst belegd met de organisator, het Recreatieschap Spaarnwoude, de politie Kennemerland basisteam Velsen, de gemeente Velsen (afdeling Burgerzaken en de ambtenaar OOV). Deze bijeenkomst is vastgelegd in een 21 oktober 1999 gedateerd verslag). In 2000 is een evaluatie uitgevoerd met de organisator, REP'S, het Recreatieschap Spaarnwoude, de politie Velsen, de gemeente Velsen (afdeling Burgerzaken en de ambtenaar OOV), milieudienst, brandweer en Grontmij (verslag van 30 oktober 2000).

Het evaluatieverslag van 1999 beslaat één A4 met een opsomming van niet gerubriceerde 'aandachtspunten' voor het evenement. Het evaluatieverslag van 2000 beslaat twee A4 met gerubriceerde 'punten van verbetering'. Beide verslagen zijn gesteld in 'staccato'-stijl. Het verslag van 1999 begint met de algehele indruk: 'prima verlopen, goede afvoerroute, weinig minpunten'. Het verslag van 2000 begint met de vaststelling: 'er zijn circa 60.000 bezoekers geweest. Een ieder was tevreden hoe het allemaal is gegaan'.

De hoofdteksten van de evaluaties worden hieronder kort beschreven. Daarbij worden evaluatiepunten op het laagste operationele niveau buiten beschouwing gelaten.¹ Een beschrijving van de logistiek in voorgaande jaren valt buiten het bestek van het onderhavige rapport.

Coördinatie en sturing

De evaluatie van 1999 gaat niet in op de aansturing van het evenement noch op de coördinatie tussen diensten onderling en tussen diensten en de organisatie, anders dan de vaststelling dat de samenwerking tussen politie en de organisator op het terrein zelf goed verlopen was. De evaluatie van 2000 stelt dat het overleg tussen de organisator, het Recreatieschap Spaarnwoude, REP'S, politie, brandweer, Rijkswaterstaat en EHBO beter kan.

Wat betreft het verkeer pleit de evaluatie van 2000 tevens voor het vroegtijdig op de hoogte stellen van de gemeente Amsterdam en het uitnodigen van deze gemeente, Rijkswaterstaat en de NS voor de voorbereidende vergaderingen van de editie 2001. Grote veranderingen in het verkeersplan op het laatste moment worden als onwenselijk gezien, wel wordt opgemerkt: 'er dient een verkeerscirculatieplan gemaakt te worden'.

Evenement

In 1998 is door de organisator een vergunning aangevraagd voor een tweedaagse editie van Dance Valley 1998. Bij besluit van 28 januari 1998 heeft de burgemeester van Velsen die vergunning geweigerd. Na bezwaar door de organisator heeft de burgemeester alsnog besloten om - bij wijze van experiment - een vergunning te verlenen voor het houden van een tweedaags festival op 8 en 9 augustus 1998. Zowel voor 1998 en 1999 heeft de organisator zelf afgezien van een tweedaags evenement.

In 1999 heeft opnieuw een discussie plaatsgevonden over het uitbreiden van het evenement naar een tweedaags evenement. De ambtenaar OOV stelt dat dit niet mogelijk is gezien de beschikbare politiecapaciteit en andere evenementen in 2000 (EK voetbal en Sail 2000). De organisator is het hiermee niet eens, maar schikt zich. Het geleidelijk afbouwen van de muziek in het laatste uur wordt positief beoordeeld. Voor 2000 worden - net als in 1999 - zo'n 40.000 bezoekers verwacht.²

De evaluatie van 2000 meldt dat er door het grotere aantal bezoekers een tekort was aan kassa's en cateringfaciliteiten, en dat dit lange wachtrijen tot gevolg had. De editie op 4 augustus 2001 zal een ééndaags festival zijn. Indien het evenemententerrein is aangepast, kan het later alsnog een tweedaags evenement worden.

¹ De evaluaties van de betrokken diensten worden hier buiten beschouwing gelaten.

Verkeer en vervoer

In 1999 wordt voorgesteld de terreininrichting te veranderen, omdat de entree bij Snow Planet te smal is voor een goede doorstroom van het publiek. Tevens dient een noodpad aangewezen te worden en dient de aanduiding van de plaats van de (pendel)bussen voor de afvoer beter aangegeven te worden. In 1999 zijn taxi's gestopt op de A9. Dit is aanleiding om voor 2000 een aparte taxistandplaats aan te wijzen. Overigens meldt het 'draaiboek verkeer' 2000 van de politie: 'De taxi's gebruiken dezelfde aanvoerroute als de pendelbussen via de Amsterdamseweg en de Heuvelweg'.

Volgens het draaiboek 1999 zouden bij de aan- en afvoer maximaal twintig gelede bussen rijden. De buschauffeurs blijken in 1999 niet goed op de hoogte te zijn gebracht van de te rijden route. In 2000 zouden er volgens het draaiboek in de piekuren dertig gelede bussen rijden. Het evaluatieverslag 2000 geeft aan dat dit er te weinig zijn geweest.

De afvoer in 2000 verliep niet goed, omdat - aldus de organisator - de NS geen extra treinen inzetten. Op Station Sloterdijk strandden toen 300 personen. Wel zouden in 2000 om 01.30 uur, dus op tijd, alle bezoekers het festivalterrein hebben verlaten.

Het feit dat de NS geen extra treinen ingezet zouden hebben vanaf Station Sloterdijk bevreemdt de evaluerende partijen. De politie Velsen zal hierover navraag verrichten bij politie Amsterdam.³

In 2000 zijn er meer bezoekers - automobilisten - dan verwacht. De verkeerscirculatie en de capaciteit van parkeerterreinen schieten daardoor tekort. Er wordt in de berm geparkeerd en de personele capaciteit voor de verkeersregulering, onder andere vanuit REP'S, is te krap. Tevens blijkt er onvoldoende afstemming te zijn tussen Rijkswaterstaat en de politie omtrent de bebording van omleidingen en afsluitingen. Hetzelfde geldt voor het KLPD en de politie. Dit is de voornaamste reden om ook het KLPD - naast eerder genoemde partijen - in 2001 nadrukkelijker te betrekken in het voortraject.

Basiszorg: openbare veiligheid, brandveiligheid, medische zorg

Het wijkteam Lodewijk van Deijsselstraat van de politie Amsterdam-Amstelland heeft naar eigen zeggen in 2000 overlast ondervonden van bezoekers van Dance Valley. De op Station Sloterdijk gestrande festivalgangers gingen zwerven op de openbare weg, hetgeen hinder en verkeersonveiligheid tot gevolg had.

Er wordt in 2000 gepleit voor een helderder overlegstructuur tussen de disciplines op de dag zelf en voor een betere coördinatie tussen beveiliging en politie wat betreft de controle op verboden middelen. Het evaluatieverslag 2000 maakt afzonderlijk melding van het goed naleven van de gebruiksvergunning, waarin de brandveiligheid is geregeld. Problemen met afval en het afvalwater leiden tot het voorstellen om de organisator in 2001 een milieuplan in te laten dienen bij de betreffende milieudienst.

2 De groei van het evenement is als volgt verlopen: 8000 bezoekers (1995); 15.000 (1996); 32.000 (1997); 43.000 (1998); 40.000 (1999); en 62.000 (2000).

3 In vorige edities van Dance Valley werd er al gebruik gemaakt van pendelbussen en taxi's. Voor gaande jaren pendelden er voor de bezoekers weliswaar bussen van het terrein naar Station Sloterdijk, maar de gemeente Amsterdam en de Amsterdamse politie zijn destijds niet betrokken geweest bij de voorbereidingen.

5.2.2 Tijdsblok 1: december 2000 tot en met mei 2001

Vergunningverlening

De vergunningverlening verloopt in 2001 volgens de organisator niet veel anders dan voorgaande jaren. In december 2000 is het voor de organisator duidelijk dat het in 2001 opnieuw haalbaar is om een vergunning te krijgen voor Dance Valley. De organisator leidt dit af uit het verloop van de gezamenlijke evaluatievergadering van Dance Valley 2000.

Op 26 februari komt bij de afdeling Burgerzaken van de gemeente Velsen de aanvraag binnen van de organisator (brief d.d. 26 februari 2001), waarin de organisatie vraagt om een vergunning voor de nieuwe editie van Dance Valley en om de benodigde vergunningen voor het schenken van zwakalcoholische dranken.

De brief verwijst naar de evaluatiegesprekken naar aanleiding van het voorgaande festival. De brief stelt dat de opzet van het te houden festival nagenoeg dezelfde zal blijven, enkele uitbreidingen daargelaten. Ook spreekt de brief over de extra aandacht die geboden zal worden aan het probleem met betrekking tot de verwerking van de bezoekende auto's en het vertrek van het publiek met de pendelbussen. Op voorhand bestaat er bij de gemeente Velsen een goede indruk van de organisator. Er worden geen problemen verwacht, omdat de organisator in het verleden de gemaakte afspraken altijd nakwam.

Volgens de gangbare procedure verspreidt de afdeling Burgerzaken de aanvraag onder de politie Kennemerland basisteam Velsen, de brandweer Velsen, de Milieudienst IJmond, de gemeentelijke afdeling Openbare Werken en het Recreatieschap Spaarnwoude. De GGD/GHOR is vanaf juni betrokken bij de voorbereiding.⁴ De diensten worden geacht om contact op te nemen met de aanvrager en bilateraal af te stemmen. Het advies komt in deze procedure daarna terug bij Burgerzaken.

Coördinatie en sturing

Gemeentelijke overlegvormen

In de aanloopfase is het Dance Valley festival wekelijks besproken in het stafoverleg politie van de gemeente Velsen. Aan dit overleg nemen deel: de burgemeester, de teamchef Velsen van de politie en de ambtenaar OOV. De betrokkenheid van de locoburgemeester volgt uit dit overleg. In dit overleg wordt duidelijk dat de locoburgemeester het burgemeesterspiket zal vervullen op 4 augustus, aangezien de burgemeester zelf op 4 augustus met verlof zal zijn. Nadat Dance Valley was besproken in het stafoverleg politie raakt ook de ambtenaar OOV bij het voorbereidingsproces betrokken.

Tevens is er een gemeentelijk stafoverleg brandweer. Hieraan nemen de brandweercommandant en de burgemeester deel. De afspraak is dat zaken niet geagendeerd hoeven te worden, zolang de voorbereidingen goed verlopen. Naar de mening van de afdeling preventie van brandweer Velsen zijn de voorbereidingen naar wens verlopen.

Verder kent de gemeente Velsen een evenementencommissie. Hiervan maken deel uit: afdeling Burgerzaken, de Milieudienst IJmond, brandweer, politie en de afdelingen

4 Directe verspreiding van een vergunningaanvraag naar de GGD/GHOR behoort (nog) niet tot de standaardprocedure in de gemeente Velsen of in andere gemeenten in de GGD/GHOR regio Zuid- en Midden Kennemerland.

Algemene zaken en Communicatie, Openbare Werken, en Economische Zaken. De evenementencommissie is bezig met het ontwikkelen van een evenementenbeleid.

Eerste besprekingen

De eerste bespreking tussen de organisator/REP'S en de politie Velsen vindt plaats in januari 2001. De organisator en REP'S spreken met leden van het basisteam Velsen, die de voortgang rapporteren aan de teamchef. Uiteindelijk zijn meerdere vergaderingen gehouden op het politiebureau in Velsen.

Vroeg in het jaar leggen De organisator en REP'S daarnaast contact met de buurtregisseur van het wijkteam Lodewijk van Deijsselstraat van de politie Amsterdam-Amstelland, vanwege de door eerstgenoemden geplande parkeervoorziening op Westpoort. Dat ligt namelijk op Amsterdams grondgebied. Het is op dat moment de verwachting van de organisator, dat de gemeente Amsterdam -conform afspraak- benaderd zal worden door de gemeente Velsen - als vergunningverlener - over de geplande activiteiten op Amsterdams grondgebied. Aan Amsterdamse zijde onderhoudt in de vroegste voorbereidende fase de buurtregisseur de contacten met de organisator en de politie Kennemerland. In een later stadium - vanaf het moment dat ook de gemeente geïnformeerd is - gebeurt dit samen met de ambtenaar OOV van Amsterdam.

REP'S geeft aan dat er in deze vroege fase geen schriftelijke eisen worden gesteld aan de beveiliging en logistieke organisatie. Het is de opzet van de gemeente Velsen om te vragen naar plannen (zoals een logistiek plan en een beveiligingsplan), welke in plenaire vergaderingen, met alle relevante diensten, worden besproken.

De organisator heeft tot juni geen contacten met de buurgemeenten Amsterdam en Haarlemmerliede/Spaarnwoude. De organisator en REP'S spreken voornamelijk met de politie Kennemerland over het verkeer en vervoer.

Het Recreatieschap Spaarnwoude is niet direct betrokken bij de planvorming. Voor de gebruiksovereenkomst van het terrein is het geen eis om een inrichtingsplan of verkeersplan te overhandigen, aldus de gebiedsbeheerder. Dit is overigens in tegenpraak met wat in het document van de betreffende gebruiksovereenkomst staat aangegeven. In het verleden heeft het Recreatieschap Spaarnwoude wel geadviseerd over bijvoorbeeld het gebruik van de afslag van de A9. Vanwege de groei van het evenement (afgezet tegen de eigen capaciteiten) meent het Recreatieschap Spaarnwoude overigens ook niet de expertise in huis te hebben om inrichtings- en verkeersplannen te beoordelen.

Verkeer en vervoer

In november 2000 wordt door de organisator het eerste concept-logistieke plan opgesteld, samen met REP'S. In januari 2001 doet REP'S aan de organisator een voorstel voor het busvervoer, met name ten aanzien van de locatie van het busstation en de benodigde capaciteit. De verdere ontwikkeling van dit plan, inclusief de bouw van een busstation, wordt door de organisator uitgevoerd.

Het plan van 2000 wordt gewijzigd op het punt van de verwerking van het publiek vanaf het terrein. Extra parkeerruimte bij Spaarnwoude zou niet meer te realiseren zijn bij toenemende aantallen bezoekers van het evenement. Om die reden wordt voor de volgende oplossing gekozen. Het inrichten van een parkeerterrein op Westpoort en het omleggen van de verkeersstroom naar Spaarnwoude als deze parkeer-

plaats vol is. De aanwezigheid van twee parkeerplaatsen zal niet vooraf bekend worden gemaakt aan het publiek. Bovendien wordt een speciaal busstation noodzakelijk geacht. Het is de opzet, om het concept plan - een discussiestuk - voor te leggen aan de meest betrokken diensten, te weten Rijkswaterstaat, de politie Velsen, het Recreatieschap Spaarnwoude, de provincie en de bewonerscommissie.

In januari 2001 legt de organisator in een eerste afspraak met de buurtregisseur van politie Amsterdam-Amstelland het logistiek plan in concept voor. Daarin staan routing en de parkeerplaatsen aangegeven. De buurtregisseur krijgt op zijn vraag naar het aantal te verwachten auto's op de parkeerplaats Westpoort naar eigen zeggen geen exact aantal te horen. Wel geven de organisator en REP'S aan dat zij met het festival willen groeien naar 80.000 bezoekers. Volgens de organisator is in januari het aantal van 10.000 auto's op Westpoort al genoemd.

Volgend op het gesprek stelt de buurtregisseur de beheersorganisatie van de Haven op de hoogte en adviseert een afwachtende houding. Hij informeert verder zijn wijkteamchef en de ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid (OOV) van de gemeente Amsterdam. Volgens de ambtenaar OOV van Amsterdam heeft de buurtregisseur begin juni contact met haar opgenomen (zie hieronder).

Eind 2000 en in maart 2001 is er contact geweest tussen de organisator en de NS, waarbij de organisator aankondigt, dat er in 2001 meer bezoekers verwacht worden dan in voorgaande jaren, te weten 80.000. De NS zijn van opvatting dat het Dance Valley-publiek vervoerd kan worden met de reguliere capaciteit, mits het publiek gespreid vertrekt.

Met betrekking tot het busvervoer ontvangt de busvervoerder telefonisch een eerste offerteverzoek van de organisator. Laatstgenoemde meldt dat tussen de 40 en 50.000 bezoekers van bussen gebruik zullen maken. Op het hoogtepunt van de drukte - vanaf 22.30 uur - zouden 130 bussen nodig zijn. Dit aantal is berekend door de organisator met REP'S en de busvervoerder. Daarnaast zou de busvervoerder het VIP-vervoer moeten regelen voor genodigden en sponsors (vier bussen). De busvervoerder heeft met de organisator de route voorbereiden van Westpoort en Station Sloterdijk naar Spaarnwoude. Het aantal ritten dat gemaakt zou moeten worden is berekend op basis van aannamen van de organisator over het aantal bezoekende automobilisten op Westpoort en OV-reizigers op Station Sloterdijk. Bij deze berekening is - op basis van het concept-logistiek plan van REP'S en de organisator - uitgegaan van een gespreide toevoer van bezoekers tussen 11.00 en 15.00 uur. De busvervoerder heeft de duur van ritten en het laden en lossen aangegeven. Daarnaast hebben de organisator, REP'S en de busvervoerder overleg gehad over de begeleiding van mensen vanaf Westpoort en Station Sloterdijk en op het busstation in Spaarnwoude. De busvervoerder is niet aanwezig geweest bij de overleggen op het stadhuis in Velsen.

In mei heeft ook Rijkswaterstaat het eerste gesprek met REP'S. Onderwerp van gesprek is direct het - volgens Rijkswaterstaat - lastige gegeven dat er voor 4 augustus meerdere evenementen in de regio gepland zijn. In het vervolg zal REP'S voor Rijkswaterstaat het aanspreekpunt zijn, ook in de contacten met de politie. De plenaire vergaderingen worden door Rijkswaterstaat samen met REP'S bezocht. In het eerste logistiek plan van REP'S dat door Rijkswaterstaat is bekeken, zou de parkeergelegenheid van Spaarnwoude overigens niet zijn opgenomen. Rijkswaterstaat

heeft er op aangedrongen dat er ook op Spaarnwoude geparkeerd kan worden en spreekt haar zorg uit, omdat het parkeren op Westpoort nieuw is. REP'S geeft aan dat hierover reeds afspraken zijn gemaakt met de politie van Amsterdam.

De KLPD Lucht accountmanager voor de regio Kennemerland is omstreeks april/mei op het evenement geweest door een medewerker OOV van de politie aldaar. Bij het eerste contact heeft het KLPD de vooraankondiging gedaan dat zij stand-by zou zijn tussen 11.30 uur en 0.30 uur. Bij een aanvraag kan het KLPD direct de lucht in met het paraat gehouden toestel met als voornaamste doel het monitoren van de publieksstromen.

Dergelijke vooraankondigingen worden doorgaans mondeling gedaan. Dance Valley wordt door het KLPD als een routine-opdracht gezien, zeker ook vanwege de landelijke taak van het KLPD. Om die redenen heeft het KLPD Lucht geen vergaderingen over Dance Valley bijgewoond. De teamchef Velsen heeft aanvankelijk ten onrechte de indruk dat de helikopter de hele dag paraat staat. Een week van tevoren wordt het hem duidelijk dat de helikopter op afroep beschikbaar zal zijn. Een parate dienst heeft geen andere taken. Een beschikbare dienst kan tevens voor andere taken worden ingezet.

Basiszorg: openbare veiligheid, brandveiligheid, medische zorg

De inrichting van het terrein van Spaarnwoude wordt door de organisator gepland in samenspraak met de parate diensten. REP'S krijgt vervolgens het inrichtingsplan van de organisator voorgelegd met de vraag of het te beveiligen is. De gemeente heeft de beoordeling van het inrichtingsplan aan de politie Velsen gelaten, aldus REP'S.

In maart stuurt de brandweer Velsen een aanvraagformulier aan de organisator, in verband met de benodigde gebruiksvergunning. Dit formulier bestaat uit een aantal standaardvragen over en verzoeken om bijbehorende bescheiden, zoals de inrichting van het terrein en het opzetten van tenten. De organisator vult het formulier echter niet in. In plaats daarvan licht een medewerker van de organisatie telefonisch toe dat alles zal verlopen, zoals bij de voorgaande keer met uitzondering van een groter aantal tenten. De organisator stelt de brandweer Velsen de plattegronden ter beschikking. Hierop staan zaken aangegeven als publieksvrije toegangs- en uitgangswegen voor brandweervoertuigen, de plaatsen waar het terrein wordt verhard of uitgevlakt, en de plaatsen van de tenten. Over de inrichting van afzonderlijke tenten worden geen tekeningen ingediend.

Medio april vindt de eerste bijeenkomst plaats van de organisator met de preventieafdeling van de brandweer Velsen, op het gemeentehuis van die gemeente. Aanvullende gesprekken vinden vanaf dat moment plaats op de kazerne. Deze besprekingen verlopen naar het oordeel van de brandweer voorspoedig. De vuurbelasting van de tenten zelf is minimaal. De besprekingen gaan met name over het realiseren van additionele uitgangsbreedte van de tenten voor calamiteiten. Hiervoor zullen speciale constructies worden aangebracht.

Tijdens deze fase spreekt, in tegenstelling tot politie en brandweer, de Milieudienst niet afzonderlijk (bilateraal) met de organisator. Ook heeft de Milieudienst geen intern overleg gehad met de brandweer of extern met de politie of andere diensten.

Calamiteitenbestrijding op en buiten het terrein

De organisator heeft rechtstreeks contact met de brandweer over de aanrijroutes bij calamiteiten. De ambulancedienst zelf is niet betrokken geweest bij het aangeven van de aanrijroutes voor ambulances. Deze aanrijroutes zijn aan de orde geweest in de overleggen van REP'S met de politie.

5.2.3 Tijdsblok 2: juni 2001

Coördinatie en sturing

Begin juni neemt de buurtregisseur contact op met de ambtenaar OOV van Amsterdam, omdat hij niet gerust is op de voorbereiding op Amsterdams grondgebied wat betreft het parkeren in Westpoort en het Station Sloterdijk. De ambtenaar OOV van Amsterdam neemt daarop contact op met haar collega in Velsen en spreekt haar ongenoegen uit over het feit dat de organisatie er op voorhand vanuit was gegaan dat de route en parkeergelegenheid op Amsterdams grondgebied zouden plaatsvinden.

Op 26 juni 2001 vindt de eerste plenaire bijeenkomst plaats in het kader van de vergunningverlening, op het gemeentehuis van Velsen. Daarbij zijn aanwezig: de afdeling Burgerzaken, de ambtenaar OOV van Velsen, Politie Velsen, Milieudienst IJmond, Brandweer Velsen, GHOR/GGD, Provincie Noord-Holland, Educare, de organisator, REP'S, Recreatieschap Spaarnwoude, Rijkswaterstaat. De vergadering wordt voorgezeten door de ambtenaar OOV van Velsen en is georganiseerd door de afdeling Burgerzaken, die de vergunningaanvraag behandelt. Tijdens de bespreking komt een aantal problemen op tafel, onder meer met betrekking tot vervoersafwikkeling.

Verkeer en vervoer

Wanneer de ambtenaar OOV van Amsterdam voor het eerst kennisneemt van het logistiek plan heeft zij daar sterke twijfels over. De mededeling 'de route van de pendelbussen heeft geen last van ander verkeer' bevreemdt haar. Andere twijfels betreffen het parkeren op Amsterdams grondgebied (er is nog geen vergunning) en de voorgenomen rol van REP'S medewerkers op Station Sloterdijk. De ambtenaar OOV maakt uit het logistiek plan op dat er vanuit de organisator contact is geweest met de politie Kennemerland en de buurtregisseur van Amsterdam-Amstelland. De ambtenaar OOV is verder van mening, dat haar Velsense collega haar had moeten bellen en dat het contact met de politie Amsterdam op een hoger niveau had moeten plaatsvinden, vanwege de 'grensoverschrijdende problematiek'.

Op 14 juni komen vertegenwoordigers van de organisator en REP'S bij de ambtenaar OOV van Amsterdam om op haar verzoek het logistiek plan toe te lichten. De ambtenaar OOV geeft aan dat zij niet gerust is op de logistieke planning. Tevens meldt zij dat de beveiliging van Station Sloterdijk een politietoek is, zodat REP'S medewerkers hierin geen rol kunnen hebben. De ambtenaar OOV verzoekt om een nieuw logistiek plan, omdat het liggende plan volgens haar niet voldoet. Zij wijst op Station Beverwijk als aanvulling voor het logistiek plan. REP'S en de organisator menen dat zij deze mogelijkheid toen reeds beschouwd hadden en dat de NS niet voldoende extra capaciteit zou hebben.

Vervolgens heeft de ambtenaar OOV van Amsterdam contact opgenomen met de politie van Velsen. Zij vindt het niet nodig om bij inhoudelijke besprekingen over een nieuw logistiek plan aanwezig te zijn, zolang zo'n plan er komt. Zij adviseert de politie

Velsen om contact op te nemen met de KLPD Spoorwegpolitie. Dit, omdat de teamchef van de Lodewijk van Deijsselstraat heeft aangegeven dat de politie Amsterdam slechts beperkte capaciteit beschikbaar heeft voor het toezicht op Station Sloterdijk.

Op 19 juni heeft een ontmoeting in Amsterdam plaatsgevonden tussen de organisator en REP'S enerzijds en de buurtregisseur, de wijkteamchef en een verkeersadviseur van de politie Amsterdam anderzijds. De vertegenwoordigers van de organisator en REP'S geven aan dat er met instemming van de Amsterdamse ambtenaar OOV 'zaken' gedaan kunnen worden.

Op 26 juni, tijdens de plenaire vergadering, doet een vertegenwoordiger van de afdeling Burgerzaken van de gemeente Velsen voorstellen voor verbetering van de logistiek. Een voorstel is om de afstand die de bezoekers moeten lopen tussen het terrein en het busstation Snowplanet in te korten in verband met de vermoeidheid die na een hele dag dansen optreedt. Een ander voorstel betreft het plaatsen van een videoscherm met als doel het vertrek van de bezoekers te vertragen. De organisator en REP'S spreken de overtuiging uit dat de loopafstand tussen entree/uitgang en het busstation een getemporiseerd vertrek bevordert. Ook de brandweer vindt het bestaande plan op dit punt adequaat.

Tijdens de vergadering meldt de organisator dat de medewerking van de NS naar de mening van de organisator niet soepel verloopt. De NS stellen bijvoorbeeld dat er op 4 augustus vanaf Station Sloterdijk geen extra trein ingezet zal worden. De gemeente Velsen ziet, aldus de organisator, geen rol voor zichzelf weggelegd in het bepleiten van extra treinen, terwijl dat volgens de organisator wel een taak zou zijn voor de gemeente als vergunningverlener.

Op 27 juni nodigt de ambtenaar OOV van Velsen alle relevante partijen uit, waaronder de NS, voor een overleg op 29 juni over het vervoer.

Eind juni heeft de ambtenaar OOV van Amsterdam contact gehad met haar Velsense collega. Die meldt dat er geen reden is voor bezorgdheid en nodigt de Amsterdamse collega uit voor de vergadering over verkeer en vervoer op 29 juni 2001. De ambtenaar OOV van Amsterdam is op 29 juni echter niet aanwezig. Zij laat zich wegens ziekte vertegenwoordigen door de buurtregisseur van politie Amsterdam.

Op 29 juni vindt deze bespreking plaats op het politiebureau te Velsen. Aanwezig zijn de organisator, REP'S, de politie Kennemerland (teamchef Velsen), de buurtregisseur en wijkteamchef van de politie Amsterdam, NS-Reizigers, de Velsense ambtenaar OOV, KLPD Spoorwegpolitie en Rijkswaterstaat. In het overleg worden afspraken gemaakt die met name betrekking hebben op de komst en het vertrek van de bezoekers. Deze afspraken betreffen onder andere de parkeerplaatsen, het vervoer van bezoekers met de pendelbussen, het laten rijden van extra treinen, en het afsluiten van wegen voor ander verkeer dan de bussen (de verkeersposten).

In de vergadering hebben de buurtregisseur en de wijkteamchef, mede namens de Amsterdamse ambtenaar OOV hun bedenkingen geuit over de beheersbaarheid van de logistiek.

Het politiedraaiboek is op dat moment nog niet af. Het blijkt dat tussen de politie Velsen en de politie Amsterdam nog geen afspraken zijn gemaakt boven het uitvoerende niveau van het team Velsen en het wijkteam Lodewijk van Deijsselstraat. Er bestaat een verschil van mening tussen REP'S en de gemeente Amsterdam (bij monde

van de aanwezige vertegenwoordigers van de politie Amsterdam) over de verkeersregelaars. Amsterdam wil politieagenten inzetten. REP'S bepleit daarentegen de inzet van haar medewerkers als wettelijk bevoegde verkeersregelaars. De politie Velsen probeert in deze discussie een bemiddelende rol op zich te nemen.

REP'S zou oorspronkelijk een deel van de beveiliging van Station Sloterdijk voor haar rekening nemen, maar de politie Amsterdam gaat hiermee niet akkoord. Beide politiekorpsen zijn overeengekomen dat personeel van de politie Velsen en REP'S medewerkers verkeersposten innemen tot aan Westpoort. De personele invulling vanaf Westpoort tot Amsterdam, inclusief Station Sloterdijk, komt voor de verantwoordelijkheid van de Amsterdamse politie.

In contacten tussen de politie van Amsterdam en politie van Velsen is tevens gesproken over het doorlaten van taxi's. De politie van Amsterdam stelt voor om vervoersstromen (bussen, vervoer van de organisatie, bestemmingsverkeer) te scheiden. De politie van Velsen is daarentegen van mening dat alle vervoer over de Amsterdamseweg kan verlopen. Een aparte route voor de taxi's wordt vanwege de aanwezige infrastructuur niet mogelijk geacht.

Door betrokkenen zijn geen afspraken gemaakt met de taxicentrales. De politie van Amsterdam meent dat REP'S taxi's van TCA en Haarlemse taxi's zouden informeren. De organisator meent dat afgesproken is dat de politie (van Velsen en Amsterdam) de taxicentrales zou inlichten.

Basiszorg: openbare veiligheid, brandveiligheid, medische zorg

In de vergadering op 26 juni 2001 stelt de GGD vragen over de hygiënemaatregelen. Educare heeft daarvoor een plan opgesteld dat op dat moment nog niet ter kennis is gesteld van de GGD. De afspraak wordt gemaakt dat de GGD/GHOR het plan van Educare zullen beoordelen en een reactie zullen geven. De GGD/GHOR ontvangen na deze vergadering het plan 'Medical Services' van Educare. Het aantal geschatte zorgcontacten door Educare lijkt volgens GGD/GHOR reëel. Educare wordt door de GGD/GHOR als deskundige partij beschouwd.

In de vergadering komt tevens de verwijzprocedure vanaf het festivalterrein aan de orde. In de dagen na de vergadering worden de volgende afspraken tussen de GHOR en Educare gemaakt. Educare verleent de eerste hulp op het terrein en directe doorverwijzing vanaf de EHBO posten naar RIAGG of ziekenhuizen is niet mogelijk. Op voorstel van de GHOR wordt verder afgesproken dat de ambulancediensten de ritten verzorgen op basis van door het ambulancepersoneel gestelde diagnoses. Educare medewerkers roepen ambulancediensten in via de Meldkamer Brandweer en Ambulance (MBA). De communicatie tussen de MBA en Educare zou lopen via de Verbindings Commando wagen (VC) van de politie. Later (27 juli) wordt alsnog overeengekomen dat Educare en de MBA direct zullen communiceren.

De GGD is verantwoordelijk voor de zorg 'buiten de hekken' op basis van reguliere meldingen.

Calamiteitenbestrijding

In de vergadering op 26 juni wijst de coördinator GHOR erop dat op de dag van het festival een Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) op het terrein nodig is, ook om vanuit het CTPI eventuele opschaling te kunnen organiseren.

De GHOR heeft een protocol 'evenementen' dat voorziet in een inhoudelijke checklist voor de voorbereiding op calamiteiten. Het protocol schrijft voor dat de gemeente een hoofdstaat invult, zodat de GHOR het evenement kan beoordelen. Daarbij wordt onder andere gevraagd naar aantal en aard van de bezoekers, de tijdsduur, en de dag. Met behulp van deze informatie worden risicoprofielen opgesteld die vertaald worden in benodigde inzet aan (medische) capaciteit. De GHOR toetst de geplande voorzieningen bij het evenement aan de hand van de risicoprofielen en de benodigde inzet. De GHOR heeft deze basisinformatie ontvangen per brief van de gemeente van 28 juni 2001. Uit het organisatieplan van Dance Valley blijkt volgens de GHOR dat geen rekening is gehouden met de voorbereiding op grootschalig optreden en de daarvoor benodigde operationele organisatie tussen politie, brandweer en GHOR.

Met Educare is, tijdens hetzelfde gesprek dat ging over de basiszorg, afgesproken dat de GGD/GHOR Educare medewerkers onder hun leiding kan inzetten in geval van calamiteiten.

5.2.4 Tijdsblok 3: 1-16 juli

Coördinatie en sturing

Op 16 juli 2001 vindt de tweede en laatste plenaire vergadering met de betrokken partijen plaats. De bijeenkomst wordt voorgezeten door de loco-burgemeester van Velsen, aangezien hij burgemeesterspiket draait op 4 augustus. Aanwezig zijn verder: de politie Velsen, Brandweer Velsen, de ambtenaren OOV van Velsen en Amsterdam, de buurtregisseur en teamchef van team Lodewijk van Deijsselstraat, REP'S, KLPD Spoorwegpolitie, NS, de organisator, Educare, Milieudienst IJmond, GGD en GHOR, en Recreatieschap Spaarnwoude.

Tijdens dit overleg stelt de loco-burgemeester dat de gemeente Amsterdam recent op de hoogte was gesteld van het evenement en van de voorziene rol van de politie van Amsterdam bij het regelen van de verkeersstromen. Er wordt afgesproken om in afzonderlijke bijeenkomsten met de relevante partijen afspraken te maken over het verkeer.

De organisator maakt kenbaar dat het bij voorkeur werkt met één draaiboek, omdat bij hen de indruk bestaat dat de draaiboeken van de organisator en REP'S en de politie slecht op elkaar aansluiten. Een vertegenwoordiger van de organisator stelt daarom voor de twee draaiboeken samen te voegen. De ambtenaar OOV van Amsterdam geeft in die vergadering aan dat de politie Amsterdam bij vergelijkbare evenementen met een eigen draaiboek werkt waarvan doorgaans organisatoren van festiviteiten geen kennis nemen. De organisator heeft het draaiboek van de politie Velsen, inclusief het verkeersgedeelte, in dit geval niet onder ogen gekregen.

De conclusie van de gemeente Velsen naar aanleiding van dit, volgens sommigen vrij korte overleg, is dat de vergunning kan worden verstrekt, onder voorwaarde van het nakomen van de gemaakte afspraken.

Op 17 juli heeft een medewerker OOV van de provincie Noord-Holland in het kader van de evaluatie van Sail 2000 contact met de Amsterdamse ambtenaar OOV. Daarbij is tevens Dance Valley ter sprake gekomen. In dat contact heeft laatstgenoemde haar zorgen geuit over de afvoer van het publiek naar Station Sloterdijk. Zij heeft twijfels

over de match tussen vraag en aanbod van politiecapaciteit, mede gezien de Gay Parade die ook op 4 augustus plaatsvindt. De provincie-ambtenaar heeft hierop gebeld met de Velsense ambtenaar OOV en gevraagd of de provincie een ondersteunende rol kon vervullen. De ambtenaar OOV zou geantwoord hebben dat dit niet nodig was.

Verkeer en vervoer

In dit tijdsblok is er telefonisch contact geweest tussen de districtschef IJmond van de politie Kennemerland en de districtschef van de politie Amsterdam-Binnenstad. In dit contact deelt de laatste mee dat de politie Amsterdam geen medewerking zal verlenen aan het ontstaan van een nieuw probleem op CS zoals op Koninginnedag. Het is om die reden ongewenst dat mensen van Dance Valley naar het CS vervoerd zullen worden. Zonder de expliciete toestemming van de politie Amsterdam zal dit ook niet gebeuren. Dit standpunt zou gedeeld zijn door de Amsterdamse korpsleiding en het bestuur. Tevens meldt de districtschef van Amsterdam dat deze geen personeel beschikbaar heeft voor Dance Valley, buiten het 10-koppige metroteam en de Vliegende Brigade. De politie van Amsterdam zou weinig mogelijkheden hebben vanwege de Gay-Parade.

Aanleiding voor dit contact waren gesprekken van gelijke strekking die de medewerkers OOV van de gemeente Amsterdam, politie Amsterdam en politie Kennemerland daarvoor hadden gehad. Ook de chef Dienst Executieve Ondersteuning van de politie Amsterdam had dergelijke mededelingen gedaan aan zijn collega, de plaatsvervangend korpschef van Kennemerland. In overleg tussen de ambtenaar OOV van Velsen en de districtschef IJmond is besloten dat bestuurlijk contact tussen (de burgemeesters van) de gemeenten Amsterdam en Velsen niet nodig is en eventueel pas na een signaal van de districtschef IJmond tot stand komt.

Tijdens het plenaire overleg op 16 juli 2001 wordt in korte bewoordingen op de stand van zaken per organisatie ingegaan. Alleen de organisator heeft een document gereed. Dat document wordt tijdens de vergadering niet gedetailleerd besproken en blijft gesloten op tafel liggen. De ambtenaar OOV van Amsterdam heeft naar eigen zeggen haar zorg uitgesproken over het vervoer. De voorzitter en politie Velsen stellen dat het vervoer goed geregeld wordt.

De ambtenaar OOV van Amsterdam heeft gevraagd of het niet nodig zou zijn om extra treinen in te zetten. Tevens heeft zij erop aangedrongen dat bezoekers voldoende geïnformeerd zouden worden over de vertrektijden van de laatste treinen op Station Sloterdijk. De organisator heeft tijdens de vergadering verzekerd dat de logistiek beheersbaar zou zijn en dat bezoekers vanaf 21.00 uur gespreid zouden vertrekken.

Basiszorg: openbare veiligheid, brandveiligheid, medische zorg

In een schriftelijk advies van 9 juli 2001 van de GHOR, ondertekend door de RGF, aan de ambtenaar OOV meldt de RGF instemming met het door Educare opgestelde draaiboek 'Medical Services' en tevens stemt hij in met de daarin genoemde formatie. Aanvullende inbreng van basiszorg door de GGD, of de aanwezigheid van ambulances, worden niet nodig geacht. Tevens wordt in dit advies de afspraak toegelicht dat medewerkers van Educare via de MBA (meldkamer) ondersteuning inroepen. De meldkamer beoordeelt of de OvDG ter plaatse gaat.

Calamiteitenbestrijding op en buiten het terrein

In dezelfde brief verzoekt de RGF de vergunning pas te verlenen wanneer Educare de ambulanceprocedure opneemt in haar draaiboek en wanneer een CTPI-overleg wordt opgenomen in het operationele plan. Tevens stelt de brief dat de GHOR het niet van belang acht om één of meerdere ambulances of hulpposten bovenop het plan van Educare in te zetten.

Op 16 juli heeft de burgemeester de RGF Zuid- en Midden Kennemerland schriftelijk geantwoord dat de operationele leiding in handen zou zijn van de politie Kennemerland: 'Door hen wordt op dit moment een draaiboek gemaakt waarin de afstemming tussen de betrokken disciplines wordt geregeld. De geneeskundige hulpverlening wordt daarin meegenomen'. Tevens bevat de brief de mededeling dat het door de RGF voorgestelde CTPI niet voor rekening van de organisator kan komen. De coördinator GHOR vindt dit antwoord niet bevredigend. In een volgend telefonisch contact met het kabinet van Velsen wordt afgesproken dat de coördinator GHOR zelf afspraken maakt met de andere operationele diensten over een CTPI. De coördinator GHOR is met de politie overeengekomen, dat laatstgenoemde met de dienstdoende OvDG deelname aan het CTPI zal afspreken.

Naar aanleiding van de bijeenkomst op 16 juli 2001 geeft de ambtenaar OOV van Amsterdam door aan een collega die op 4 augustus piket heeft dat zij 'niet gerust' is op het verloop van het evenement. Tevens neemt zij contact op met de politie Kennemerland om nadere afspraken te maken over de communicatie bij calamiteiten. Het contact zou moeten verlopen op 'hoog' niveau, met de districtschef van district 6, waar Station Sloterdijk onder valt.

5.2.5 Tijdsblok 4: 16 juli - 4 augustus

Vergunningverlening

Op 19 juli 2001 verleent de burgemeester van Velsen de vergunning op grond van de A.P.V. voor het Dance Valley festival.

Op 24 juli 2001 verleent de brandweercommandant van Velsen de gebruiksvergunning evenementen op grond van de gemeentelijke brandveiligingsverordening.

Op 31 juli 2001 wijzigt de burgemeester per brief de vergunningsvoorschriften 5 en 21 naar aanleiding van een nagekomen advies van de Milieudienst IJmond.

Coördinatie en sturing

De Districtschef IJmond heeft de tolerantiegrenzen en de overige delen van het politie-draaiboek besproken in het stafoverleg politie (met de loco-burgemeester en de ambtenaar OOV). In dit overleg komen vragen aan de orde over onder andere de beveiliging (fouilleringshokjes), calamiteiten (of het mogelijk is dat de hekken neergehaald kunnen worden in geval van nood) en het verkeer. De politie stelt in het overleg dat filevorming op de A9 ondervangen is vanwege de verwachting dat veel bezoekers via Station Sloterdijk naar het festival reizen. Met de loco-burgemeester is ook het draaiboek van de organisator besproken, alsmede het veiligheidsplan van de Velsense politie en brandweer.

De gemeente Velsen stelt dat het politie-draaiboek verbeterd is ten opzichte van vorige jaren, omdat er voor het eerst aandacht is besteed aan de communicatie met andere diensten bij calamiteiten.

Volgens de organisator is het politie-draaiboek twee of drie dagen vóór het evenement gereed gekomen. Eén van de teamleden van het basisteam Velsen van de politie Kennemerland heeft het concept-draaiboek uitgeschreven. Hieraan ligt het draaiboek van REP'S ten grondslag en de diverse besprekingen met de organisator en REP'S. De teamchef heeft het concept-draaiboek van de politie steeds beoordeeld en waar nodig gecorrigeerd.

Verkeer en vervoer

Op 18 juli 2001 vindt een bespreking plaats tussen REP'S en de KLPD Spoorwegpolitie in Amsterdam. Er wordt afgesproken dat de politie Amsterdam samen met de KLPD Spoorwegpolitie toezicht zal houden op Station Sloterdijk. De KLPD Spoorwegpolitie levert vijf tot zeven personen. REP'S zal wel het verkeer regelen op de parkeerplaats bij Westpoort, maar niet op de openbare weg.

Op 19 juli 2001 vindt er een bespreking plaats tussen de KLPD Spoorwegpolitie, NS en REP'S. Er wordt afgesproken dat de NS de passagiers voor Dance Valley voorlichten om uit te stappen op Station Sloterdijk. Deze informatie is tevens door de organisator verspreid in de voorpromotie. De NS maken een flyer met vertrektijden voor bestemmingen in het land en A0-posters met dezelfde informatie om op te hangen op Station Sloterdijk. De flyer zal in de pendelbussen aan het publiek verstrekt worden. Ten tweede zullen de NS een extra dubbeldekstrein (1000 personen) reserveren voor eventuele extra ritten tussen Station Sloterdijk en Amsterdam CS. Tot slot zou REP'S aanwezig zijn op Station Sloterdijk. Stops van de treinen in Haarlem/Spaarnwoude worden niet voorzien, zodat de boodschap 'niet uitstappen in Haarlem/Spaarnwoude' niet ter zake doet.

Op 24 juli 2001 bespreken de ambtenaar OOV van Velsen en de Districtschef IJmond het draaiboek van de politie. De ambtenaar OOV heeft tijdens de bespreking nog een aantal opmerkingen, die met name betrekking hebben op de precieze taakverdeling, bijvoorbeeld met betrekking tot de beïnvloeding van de verkeerssignalering (om het parkeren op Westpoort en Spaarnwoude te sturen). De ambtenaar OOV spreekt uit dat de politie van Kennemerland, net als in de voorbereiding, de operationele leiding moet nemen op de dag van het festival.

Kort voor het evenement, tijdens een bespreking tussen de teamchef Velsen en de teamchef Lodewijk van Deijsselstraat, blijkt dat de politie Amsterdam-Amstelland geen capaciteit ter beschikking heeft voor de verkeersregeling, maar wel voor de openbare orde rond Station Sloterdijk. Met de teamchef van Velsen wordt afgesproken dat de motorrijders van Kennemerland ook routesurveillances zullen verrichten op het Amsterdamse gebied tussen Sloterdijk en Spaarnwoude.

Een aantal dagen voor het evenement benaderen de NS (veiligheidscoördinatoren NS Reizigers en NS Stations) de KLPD Spoorwegpolitie. NS, REP'S en de teamchef Velsen hebben overlegd over de inzet van NS en KLPD Spoorwegpolitie. Omdat de ordeproblemen op Station Sloterdijk in 2000 beperkt waren en de vergunning is verleend, wordt besloten dat een extra inzet van NS en KLPD Spoorwegpolitie niet nodig is. REP'S verzekert dat er een gespreide afvoer zal plaatsvinden tussen 22.00 en 01.30

uur. Op de vraag van KLPD of er een alternatief vervoersplan is bij noodweer, zou REP'S niet gereageerd hebben. Vanuit de NS en KLPD zouden in totaal 24 personen ingezet worden.

De teamchef Velsen heeft, naar aanleiding van dezelfde door de loco-burgemeester gestelde vraag naar een alternatief bij noodweer, met Meteo Schiphol gebeld. De voorspelling is een dag zonder onweer, met een normaal weerbeeld.

Op 1 augustus ligt er voor Rijkswaterstaat een definitief logistiek plan van REP'S. Vanaf dit moment heeft Rijkswaterstaat de bewegwijzering volgens eigen planning uitgevoerd.

Op 3 augustus 2001 vindt er in de ochtend overleg plaats tussen de districtschef van politie IJmond (Algemeen Commandant op 4 augustus), een lid van het politieteam Velsen, de ambtenaar OOV en de loco-burgemeester van Velsen. Van politie Amsterdam-Amstelland is geen vertegenwoordiger aanwezig. De borden en afzettingen zijn in een eerder stadium gecontroleerd door een motoragent.

's Middags wordt met hetzelfde gezelschap en de Operationeel Commandanten van politie Velsen - onder begeleiding van de organisator en REP's - een bezoek gebracht aan het terrein en het busstation, dat op dat moment nog in aanbouw is. Ook worden de routes die de bussen zullen gaan rijden van en naar Station Sloterdijk en Westpoort gereden en getimed. Het busstation blijkt 90 graden gedraaid ten opzichte van de aan de politie bekend gemaakte plannen. Op de vraag van het teamlid van de politie hoe dit kan, wordt geantwoord dat tests hebben uitgewezen dat deze draaiing gunstiger is voor de afvoer. De districtschef IJmond heeft zich tevens op de hoogte gesteld van de getroffen voorzieningen om verkeersstromen vanaf het terrein te scheiden - zodat fietsers en taxireizigers gescheiden zouden worden van de automobilisten en OV-reizigers - en van de vluchtmogelijkheden vanaf het terrein, zoals gepland door REP'S.

Basiszorg: openbare veiligheid, brandveiligheid, medische zorg

Het terrein wordt gedurende de twee voorafgaande weken ingericht. De tenten worden dan ook opgebouwd. De inrichting van de tenten geschiedt enkele dagen van tevoren.

In de periode tussen 19 juli 2001 en 4 augustus 2001 hebben alle betrokken diensten een eigen verantwoordelijkheid om de naleving van de voorschriften en afspraken te controleren. Een controle- en handhavingsbeleid is niet vastgelegd. De gemeente Velsen, afdeling Burgerzaken, en de ambtenaar OOV gaan ervan uit dat de politie als operationeel leider de naleving van de vergunning inhoudelijk toetst en terugkoppelt aan de gemeente.

Controles op de brandveiligheid vinden tijdens de opbouwfase nagenoeg dagelijks plaats, in ieder geval vanaf 30 juli 2001 tot en met 4 augustus. Ook Bouw & Woningtoezicht voert controles uit.

Op donderdag 2 augustus controleert de brandweer de 'toetsbare' aanwezige voorzieningen, onder andere de terreinafbakening, terreinuitvlakking, de locatie van de tenten in vergelijking tot de tekeningen, en de uitgangsbreedten. In overleg worden aanpassingen uitgevoerd. Er worden geen overtredingen geconstateerd. Overigens is de politie bevoegd verbalisant bij eventuele overtredingen van de brandveiligheidsvoorschriften, opgenomen in de evenementenvergunning. In principe wordt een lik-op-stuk beleid gevoerd.

Op 4 augustus controleren preventisten van de brandweer, met de plaatsvervangend brandweercommandant, nogmaals de tenten. Eén van de bevindingen is dat sommige personeelsleden van REP'S niet op de hoogte zijn van de functionaliteit van de speciaal aangebrachte constructies om de vluchtwegen van de tenten te verbreden.

Controle op de hygiënische voorzieningen is op 4 augustus niet geschied. De GGD heeft naar het Educare plan gekeken, dit goedgekeurd, en zag geen reden om te twifelen aan uitvoering door Educare. De GGD heeft tot op heden geen controle-rende of toezichthoudende rol op getroffen voorzieningen op evenementen-terreinen.

Calamiteitenbestrijding op en buiten het terrein

Door het team Velsen van de politie Kennemerland is een veiligheidsplan voor calamiteiten samengesteld. Dit plan is volgens de politie doorgesproken met de districtschef en met de plaatsvervangend brandweercommandant van Velsen en is door beiden geaccordeerd. Het risico van extreme weersomstandigheden is daarbij besproken, maar wordt niet als een realistisch scenario beschouwd. In het veiligheidsplan wordt de leiding vanuit de regionale Brandweer Zuid- en Midden Kennemerland geregeld.

De brandweer Velsen achtte het niet noodzakelijk om met voertuigen op het terrein aanwezig te zijn, gezien de korte aanrijroutes. De oorspronkelijke afspraak om geen ambulance(s) bij het festivalterrein te stationeren blijft staan. Naar aanleiding van onder andere een recente gebeurtenis in Bloemendaal wordt voorzien in drie extra parate ambulances voor de gecombineerde evenementen in het weekend van 4 en 5 augustus (dus niet uitsluitend voor Dance Valley).

Gedurende de laatste fase is er contact tussen de coördinator GHOR en de coördinator grootschalig optreden van politie Kennemerland over het evenement Marlboro Masters in Zandvoort, dat eveneens dit weekend zal plaatshebben. Naar aanleiding van dit contact is door laatstgenoemde functionaris een concept versie van het politie-draaiboek overgedragen. De coördinator GHOR heeft, na uitblijven van reactie op zijn opmerkingen over het politie-draaiboek, contact opgenomen met de politieleiding in Velsen. Hij wijst erop dat gemaakte afspraken nog operationeel ingevuld moeten worden: de contacten tussen Educare en de VC politie, en de precieze tijdstippen dat het CTPI bijeen zou moeten komen. Afsproken wordt dat men op de dag van het evenement zelf onder andere hiervoor bij elkaar zal komen.

Het CTPI zou bijeenkomen 's ochtends om 10.00 uur. De ROvD van de Regionale Brandweer zou hierbij aanwezig zijn en de rest van de dag zich op afroep beschikbaar houden. De OvDG zou pendelen tussen Dance Valley en Marlboro Masters. De Chef van Dienst zou permanent aanwezig zijn. Het middagoverleg zou plaatsvinden tussen Chef van Dienst en OvDG, het avondoverleg met ROvD en OvDG. Volgens de ROvD zelf is hij op generlei wijze betrokken geweest bij de voorbereidingen en is hij niet uitgenodigd om zitting te nemen in het CTPI. Bij een van de rondleidingen in de week voorafgaand aan het evenement heeft de ROvD het politie-draaiboek ontvangen van de plaatsvervangend brandweercommandant, conform de afspraak met politie Velsen. Na overleg met de RCvD heeft hij besloten om 10.00 uur naar het terrein te gaan voor overleg met de operationele leiding van de politie.

5.3 De resultaten: vergunningen en draaiboeken

5.3.1. Inleiding

Het voorbereidingsproces, zoals in de voorgaande paragraaf is geschetst, heeft een aantal documenten opgeleverd, waarin de belangrijkste eisen, afspraken en procedures zijn vastgelegd. Het gaat daarbij achtereenvolgens om een aantal vergunningen, een gebruiksovereenkomst en een aantal schriftelijk vastgelegde plannen en draaiboeken. In het navolgende worden deze kort beschreven.

5.3.2. Vergunningen

Uiteindelijk zijn aan de Dance Valley-organisatie twee relevante vergunningen verstrekt: een evenementenvergunning en een gebruiksvergunning.

Evenementenvergunning

De vergunning Dance Valley Festival 2001 is verleend op 19 juli 2001. De vergunning bevat de volgende categorieën voorwaarden:

1. Algemeen. Hieronder vallen (5) bepalingen met betrekking tot schade aan eigendommen; de koppeling aan de gebruiksvergunning op grond van de brandbeveiligingsverordening; en de intrekingsbevoegdheid. Bepaling 5 luidt: 'U bent als ondernemer verantwoordelijk voor de rust en veiligheid tijdens en rondom het evenement. U dient dan ook de nodige maatregelen en voorzieningen te treffen die een positief effect hebben op de veiligheid'.
2. Afvoer. Hieronder staat uitsluitend: 'Omtrent de afvoer van bezoekers van het festival dienen concrete afspraken met de politie gemaakt te worden. Aan deze afspraken dient de organisatie zich te houden'.
3. Beveiliging. Hieronder staan (5) bepalingen met betrekking tot erkenning van het beveiligingsbedrijf; het beveiligingsplan; en 'de criteria van inzet en de hoeveelheid manschappen'; fouillering van bezoekers; en ophoudingsruimten.
4. Braderie/catering. Hieronder staan (11) bepalingen over propaan cilinders en/of tanks en over afdekking van frituurovens.
5. Bungy-jumpen. Een aparte vergunning is verleend aan de onderaannemer van de organisator, die dit onderdeel organiseert.
6. Eerste hulp/ EHBO. Hieronder worden (5) eisen gesteld aan de personele en materiële bezetting van de eerste hulppost.
7. Milieu. Onder deze categorie worden (28) gedetailleerde eisen gesteld aan het toegestane geluidsniveau; de hygiëne; de behandeling van afvalstoffen en afvalwater; elektromotoren en de elektrische installatie; en aan (het gebruik van) de dieselgeneratoren.
8. Openbare orde. Hieronder staan (6) bepalingen over de communicatie met en verhouding tot de parate diensten en het weren van drugsdealers. Specifiek wordt gesteld: 'De organisatie dient een rampenplan/evacuatieplan op te stellen, en voor aanvang van het evenement aan te bieden aan de teamchef politie'. En tevens: 'Het beveiligingsbedrijf is op het evenemententerrein verantwoordelijk voor het toezicht op de openbare orde en veiligheid'.
9. Tent/podium. Hieronder wordt verwezen naar de benodigde gebruiksvergunning en de benodigde controle op bouwsels door de afdeling bouwtoezicht.
10. Verkeer. Hier staan twee bepalingen: 'In samenspraak met Rijkswaterstaat, provincie, gemeente Amsterdam en Velsen, de NS, het Recreatieschap Spaarnwoude en politie dient een verkeersplan opgesteld te worden. Voorts dient er een parkeerplan te worden gemaakt, en moet worden doorgegeven aan de teamchef politie Velsen.

11. Verkeersregelaars. Hier verwijst de vergunning naar de benodigde diplomering van particuliere verkeersregelaars.

De leges voor de vergunning bedraagt f. 1000,-.

Gebruiksvergunning

De gebruiksvergunning is verleend op 24 juli 2001. De vergunning bevat voorwaarden met betrekking tot:

1. Het vrijhouden van terreingedeelten.
2. De opvang en begeleiding van de brandweer op het terrein bij calamiteiten.
3. De verlichting/ elektrische installatie.
4. Transparante vluchtwegaanduidingen.
5. Uitgangen en vluchtwegen. Hieronder is een tabel opgenomen met de vereiste uitgangsbreedten per tent tijdens een calamiteit en de vereiste permanente openingen.
6. Stoffering en versiering.
7. De verlichtingsinstallatie.
8. Verwarming en kooktoestellen.
9. Gasflessen.
10. Blusmiddelen.
11. Verbod voor open vuur en vuurwerk.
12. Opstellingsplannen.
13. Afval en asbakken.
14. Kramen.
15. Verbrandingsmotoren.
16. Brandbare, brandbevorderende en bij brand gevaar opleverende stoffen.
17. Brandbeveiligingsinstructie en ontruiming.
18. Doorlopend toezicht.
19. Naleving.

5.3.3 Gebruiksovereenkomst

De gebruiksovereenkomst zoals deze is afgesloten met het Recreatieschap Spaarnwoude beschrijft de wederzijdse verplichtingen van het Recreatieschap Spaarnwoude en de organisator voor het tijdelijke, exclusieve gebruik van een gedeelte van het recreatiegebied. Grotendeels zijn dit 'algemene' contractbepalingen over schade-aansprakelijkheid, e.d.

Meer inhoudelijke bepalingen zijn (geparafraseerd):

1. Artikel 3.2: De gebruiker zal aan het recreatieschap een inrichtingsplan overleggen.
2. Artikel 3.9: De gebruiker zal de politie Velsen en het recreatieschap een verkeersdoorstromingsplan ter goedkeuring overleggen.
3. Artikel 4.1: De wegen worden conform het verkeersdoorstromingsplan ingericht.

Tevens bevat de gebruiksovereenkomst onder andere (algemene) bepalingen met betrekking tot bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, hinder aan omwonenden, brandblussers, een EHBO post en ordehandhaving.

5.3.4 Plannen en draaiboeken

Uiteindelijk zijn er twee in het kader van deze evaluatie relevante hoofddocumenten geproduceerd. Daarin zijn verschillende deelplannen of -draaiboeken opgenomen.

Draaiboek Dance Valley 2001

Dit is het draaiboek zoals opgesteld door de Politie van Velsen (verder dan ook 'politie-draaiboek' te noemen), Het bestaat uit de volgende hoofdstukken:

1. Algemeen.
2. Politiemaatregelen.
3. Beleidsuitgangspunten.
4. Openbare orde en hulpverlening.
5. Verkeersmaatregelen.
6. Justitiële maatregelen.
7. Inzetschema en verzorging.
8. Briefing.
9. Evaluatie en bijlagen:
 10. verbindingsschema
 11. telefoonlijst
 12. werkplannen
 13. inzetschema's
 14. justitieel beleid
 15. veiligheidsplan
 16. draaiboek verkeer
 17. plattegrond.

Bijlage 15, het 'Veiligheidsplan Dance Valley 2001', ondertiteld 'politiedeel', beslaat drie A4 en benoemt de te ondernemen acties door politie bij ernstige calamiteiten. Daaronder vallen: het informeren van het publiek door middel van geluidsinstallaties van de organisatie; het openen van (nood)uitgangen; het verwerken en begeleiden van vluchtend publiek; het op afstand houden van kijkers; het afzetten van de plaats delict dan wel het rampterrein; het vrijhouden van aan- en afvoerroutes voor hulpdiensten; en het opzetten van commandostructuur naar CTPI dan wel Commando Ramp Terrein (CORT). Daarnaast worden de leidinggevende functies benoemd met de namen van de commandanten, alsmede de beschikbaarheid van de politiehelikopter en de traumahelikopter. De genoemde te ondernemen acties zijn geënt op de aan de politie toegewezen processen in de Handleiding Rampenbestrijding. Een soortgelijk 'brandweerdeel', 'geneeskundig deel' of 'gemeentedeel' hebben de onderzoekers niet aangetroffen.

De bijlage 'veiligheidsplan', zoals opgenomen in het politie-draaiboek, is het veiligheidsplan, dat door de politie Velsen en brandweer Velsen in overleg is opgesteld.

Het 'draaiboek verkeer', zoals opgenomen als bijlage 16 in het politie-draaiboek, is gebaseerd op het Dance Valley BV-draaiboek (zie hieronder) en de onderlinge besprekingen. REP'S is naar eigen zeggen niet op de hoogte gesteld van de opname van deze bijlage.

Dance Valley festival. Externe organisatie opzet

Dit document is van de hand van de organisator (en zal verder worden aangeduid als het Dance Valley BV-draaiboek). Het bestaat uit de volgende hoofdstukken en deelplannen:

1. Inleiding en opzet festival.
2. Gegevens organisatie.
3. Beveiligingsplan Dance Valley 2001 Spaarnwoude (ingevoegd document, geschreven door REP'S, datum 25-06-2001).
4. Logistiek Plan Dance Valley 2001 (ingevoegd document, opgesteld door de organisator, zonder datum).
5. Draaiboek Medical Services (ingevoegd document, geschreven door Educare, 21-06-2001).
6. Posten voor de diensten tijdens festival.
7. Brandveiligheid.
8. Promotie en ticketverkoop.
9. Toilet-units.
10. Aandachtspunten omwonenden.
11. Overige punten.

Het Logistiek Plan, waarvan begin 2001 het concept door REP'S en de organisator is gehanteerd in de eerste besprekingen met diensten en overheden, is het hoofdstuk 4 in het Dance Valley BV-draaiboek. Het plan meldt: 'Dit logistieke plan is in basis geaccepteerd als het plan voor 2001 door de betrokken diensten. Het plan zal misschien in detail nog moeten worden aangepast en met de nog niet betrokken diensten worden besproken. Dit plan is derhalve nog steeds een discussiestuk en afhankelijk van de medewerking van derden'. Aanpassing van het plan heeft feitelijk niet meer plaatsgevonden.

Het beveiligingsplan (hoofdstuk 3) is gebaseerd op het plan van 2000 dat toen zou hebben voldaan. Extra inzet van beveiligingspersoneel vanwege de groei van het evenement zou volgen uit het logistiek plan. Het beveiligingsplan is telkens vanuit het oorspronkelijke plan aangepast. Met andere woorden: het oude plan is telkens overgeschreven met nieuwe gegevens die de besprekingen opleverden.

Waar een draaiboek 'externe organisatie' is, is ook een draaiboek 'interne organisatie' van de organisator. Overigens is het draaiboek voor de interne organisatie door de onderzoekers niet ingezien.

De inhoud van beide hoofddocumenten (het politie-draaiboek en het Dance Valley BV-draaiboek) is naast elkaar gezet in bijlage 6. Daarbij is de ordening van het bovenstaand feitenrelaas gehanteerd, namelijk naar de onderdelen evenement, verkeer en vervoer, basiszorg en calamiteitenvoorbereiding. Bij elk van deze onderdelen wordt coördinatie als aspect meegenomen wanneer de draaiboeken daarop ingaan.

De teksten in de bijlage zijn parafrases van de teksten uit de draaiboeken, die zoveel mogelijk aansluiten bij de oorspronkelijke formuleringen. Alleen de informatie die voor een vergelijking van het politie-draaiboek en het Dance Valley BV-draaiboek relevant is, is opgenomen. Informatie uit het politie-draaiboek, die betrekking heeft op reguliere politieprocessen als aanhouding, tolerantiegrenzen, geweldgebruik, en dergelijke, komt niet aan de orde. Verder vindt beperking tot de

hoofdpijnen plaats. Operationele zaken als inzetschema's, werkbriefjes, verkeersmaatregelen en bebording blijven goeddeels achterwege.

Voor de plaatsen in de analyse waar gebruik gemaakt wordt van teksten uit de draaiboeken, wordt verwezen naar bijlage 6.

5.4 Analyse

5.4.1 Inleiding

Een oriëntatie op de manier waarop private organisatoren en gemeenten gezamenlijk voorbereidingen treffen, leert dat de verschillen van plaats tot plaats groot zijn. Afhankelijk van grootte en ervaring van de gemeente wordt de gemeentelijke rol anders ingevuld: als vergunningverlener, toetsers, handhaver, mede-organisator, of een combinatie daarvan. Daarnaast krijgen gemeentes te maken met grote kwaliteitsverschillen van organisatoren.

Voor de voorbereiding van publieksevenementen bestaan in Nederland geen specifieke formele kaders, richtlijnen of normen. Op onderdelen kan wel verwezen worden naar bepaalde referentiekaders, zoals die bestaan voor de voorbereiding op (grootschalige) calamiteiten. Te denken valt aan de Handleiding Rampenbestrijding.

Voor de analyse van de voorbereiding wordt uitgegaan van een aantal leidende vragen:

- De evaluaties en ervaringen met Dance Valley uit eerdere jaren. De leidende vraag is in welke mate de knel- en verbeterpunten uit eerdere edities zijn meegewogen in de voorbereiding van Dance Valley 2001.
- Het proces van voorbereiding in 2001. De leidende vraag is of het proces op een zodanige manier is vormgegeven dat enerzijds de noodzakelijke medewerking van alle betrokken partijen werd verkregen (en onderling kon worden afgestemd), en anderzijds voldoende aandacht werd geschonken aan specifieke aandachtsgebieden (de groei van het evenement, verkeer en vervoer, basiszorg, en calamiteitenbestrijding). Het niveau en het tijdstip van het betrekken van partijen, en de initiatieven tot contacten worden uitgelicht. In het bijzonder wordt gezocht naar de mate waarin een 'sturend mechanisme', of een vorm van regie op het gehele proces te herkennen is.
- De samenstelling en consistentie van het politie-draaiboek en het Dance Valley BV-draaiboek. De leidende vraag is of deze draaiboeken voldoende samenhangen en voldoende volledig zijn ten aanzien van de volgende onderdelen: de groei van het evenement, verkeer en vervoer, basiszorg, en calamiteitenbestrijding.
- De procedure van de vergunningverlening voor Dance Valley 2001. De leidende vraag is of vergunning voldoende zorgvuldig is voorbereid, gezien de procedurele eisen die de wet en de APV hieraan stelt.

Achtereenvolgens komen in de analyse aan bod: (de groei van) het evenement (5.4.2), verkeer en vervoer (5.4.3), basiszorg (5.4.4), en calamiteitenbestrijding (5.4.5). De vergunningverlening komt aan bod in een afzonderlijke paragraaf (5.4.6). De coördinatie en sturing is voor al deze onderdelen relevant. Bevindingen op dit punt worden samengevat in paragraaf 5.4.7.

5.4.2 (De groei van het) evenement

Het Dance Valley festival is in zeven jaar tijd met een factor tien gegroeid in aantal bezoekers: van 8000 in 1995 tot 80.000 in 2001. In de laatste twee jaren is de groei het grootst geweest: een verdubbeling in 2001 ten opzichte van de 40.000 bezoekers in 1999. Uit de evaluatieverslagen van eerdere jaren valt op te maken dat deze groei in zeker zin als 'natuurlijk' werd ervaren. Er is zijn geen indicaties dat er in de voorbereiding van Dance Valley 2000 door de betrokken partijen - zowel de organisator als de vergunningverlener - voldoende is geanticipeerd op een mogelijk toenemende omvang van Dance Valley. Zo meldt het evaluatieverslag van 1999 dat er voor 2000 opnieuw 40.000 bezoekers worden verwacht. Feitelijk komen er 50% meer bezoekers, namelijk 62.000. Het evaluatieverslag van 2000 laat de gevolgen zien van deze onvoorziene groei: door het grotere aantal bezoekers was er een tekort aan kassa's en cateringfaciliteiten, met lange wachtrijen tot gevolg. Daarnaast heeft de logistiek niet gefunctioneerd zoals gepland: er waren volgens het evaluatieverslag 2000 te weinig bussen en de verkeerscirculatie, de capaciteit van parkeerterreinen, en de personele capaciteit schoten tekort.

De organisator heeft de problemen in 2000 onderkend en zich voorgenomen om het festival meer voor te bereiden op basis van cijfermatige indicaties. De groei-ambitie naar 80.000 bezoekers is één van de uitgangspunten in de logistieke planning van de organisator bij het begin van die voorbereidingen. Dit getal is bijvoorbeeld meege-deeld aan de buurtregisseur in januari 2001 en aan de busvervoerder en de NS rond maart dat jaar. Feitelijk hebben 90.000 mensen (inclusief gasten en personeel) Spaarnwoude bezocht op 4 augustus 2001. Dat is nog eens ruim 10% meer dan voorzien.

De discussie in voorgaande jaren over het uitbreiden Dance Valley naar een tweedaags evenement is in het licht van de logistieke problemen in 2000 opmerkelijk te noemen. De beslissing om in 2000 uitsluitend een eendaags evenement te gunnen was voornamelijk ingegeven door de beperkt beschikbare politieke capaciteit. De voorwaarde aan een mogelijke uitbreiding naar twee dagen in 2001 was dat het evenemententerrein en de faciliteiten zouden moeten worden aangepast aan grotere aantallen kampeerders. Het terrein van Spaarnwoude zelf kan, volgens de beheerder, zonder problemen 90.000 bezoekers aan, maar realisatie van kampeerfaciliteiten zou grote investeringen vergen. De openbare orde zou volgens de gemeente en politie Velsen geen belemmering vormen voor uitbreiding in 2001. Tijdens de evaluatie van Dance Valley 2000 heeft de infrastructurele situatie rond Spaarnwoude geen rol gespeeld in de overwegingen om het evenement al dan niet uit te breiden. Kennelijk gaven de logistieke problemen bij Dance Valley 2000 de gemeente Velsen geen reden om voor 2001 de mogelijkheid voor een tweedaags evenement uit te sluiten. Het feit dat Dance Valley 2001 een eendaags evenement is geworden heeft waarschijnlijk vooral te maken met de afwegingen van de organisator zelf met betrekking tot de kampeerfaciliteiten.

5.4.3 Verkeer en vervoer

De planning van het verkeer en vervoer voor Dance Valley 2001 is - in eerste aanleg - gemaakt door de organisator, in samenwerking met REP'S. De file- en parkeerproblematiek in 2000 heeft de organisator doen besluiten om meer aandacht te besteden aan de logistieke planning. De wens in het evaluatieverslag 2000 om een 'verkeerscirculatieplan' is in die zin waargemaakt, dat het Dance Valley BV-draaiboek een opsomming geeft van verkeerstypen (bezoekers, gasten/VIP's, personeel en

parate diensten, artiesten, calamiteitenvervoer, bestemmingsverkeer en op/afbouw) en van relevante routes. Op initiatief van de organisator zijn nieuwe elementen in de logistieke planning vooral de parkeergelegenheid op Westpoort, het busstation bij Snow Planet, de verplaatsing van de entree en de 'loopsluis' naar de entree. Het concept logistiek plan was de basis voor de voorbereidende besprekingen met externe partijen.

Concept logistiek plan

De besprekingen over de logistiek worden geïnitieerd door de organisator en REP'S. In januari nemen zij contact op met de politie Kennemerland, basisteam Velsen en met de politie Amsterdam, wijkteam Lodewijk van Deijsselstraat. De eerste besprekingen zijn vooral bijeenkomsten, waarin de organisator het eigen logistiek plan 'uitlegt' aan de externe partijen. Er worden van de kant van de politie of gemeente Velsen geen schriftelijke eisen gesteld aan de logistieke organisatie, noch wordt het aangeboden concept-plan inhoudelijk getoetst vóór men de besprekingen start.

Het logistiek plan (in het Dance Valley BV-draaiboek hoofdstuk 4) is gebaseerd op ervaringsgegevens van de organisatoren. Het plan stelt letterlijk: 'Door de jarenlange ervaring met de in overhand 'vaste' bezoekers van Dance evenementen is het sturen van de vervoerskeuze in relatief hoge mate te beïnvloeden. Hierdoor is het voorspellen hiervan goed mogelijk. De ervaringsregel is dat bij dit Dance event een relatief hoog percentage van de bezoekers met eigen vervoer komt. In dit geval wordt er rekening mee gehouden dat ongeveer 70% van de bezoekers met eigen vervoer komt'. Tegelijkertijd met de aanname van een 70/29 verdeling van bezoekers over eigen vervoer en openbaar vervoer (de resterende 1% komt met zelf ingehuurde bussen) heeft de organisator getracht het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren in de voorpromotie: de aanwezigheid van twee parkeerplaatsen zou vooraf niet bekend gemaakt worden, terwijl veel aandacht zou worden geschonken aan de pendeldiensten. De invloed van deze promotie en de mogelijke verandering van vervoerskeuze van eigen vervoer naar openbaar vervoer door bezoekers na de fileproblemen in 2000 was reeds verdisconteerd in de 70/29 aanname: volgens REP'S wordt in andere gevallen uitgegaan van 80% bezoekers met eigen vervoer. Uit het logistiek plan van de organisator blijkt niet dat hier een modelmatige berekening aan ten grondslag heeft gelegen. Naast de 70/29 aanname worden meer aannamen gemaakt, zonder dat duidelijk is waar die op gebaseerd zijn los van het beroep op eigen ervaring. Zo is in het logistiek plan een staatje opgenomen met verwachte instroomtijden van personenauto's: tussen 8.00 en 12.00 uur 25%, tussen 12.00 en 16.00 uur 65% en tussen 17.00 en 20.00 uur 10%. Het is niet duidelijk waarop deze verdeling is gebaseerd. Nog opvallender is dat er van de instroom van mensen met het openbaar vervoer geen verwachting is opgenomen in het plan. Van de uitstroom, zowel met eigen vervoer als met openbaar vervoer, zijn evenmin cijfermatige verwachtingen opgenomen. Wel wordt aan verschillende diensten verzekerd dat er van een geleidelijke uitstroom sprake zal zijn.

Een ander voorbeeld betreft het aantal 'slagen' dat de pendelbussen zullen moeten maken. De dienst tussen het busstation en Station Sloterdijk zal volgens het plan 'tussen de 600 a 750' slagen maken. Die naar Westpoort 'naar alle waarschijnlijkheid tussen de 160 a 260'. Deze weinig precieze aannamen zijn niet uitgesplitst naar aan- en afvoer, noch geven zij een indicatie van de spreiding van de bezetting van de pendeldiensten. De duur per busrit is berekend op basis van een reële tijdsmeting van de te rijden route, de capaciteit van het pendelbusstation (8 tot 10 bussen

tegelijkertijd), en de duur van het laden en lossen (anderhalve minuut, op basis van de ervaring van de busvervoerder). De behoefte aan bussen is besproken tussen de organisator en de busvervoerder. Hoewel de spreiding van bezoekers daarbij aan de orde is geweest, valt uit het logistiek plan niet op te maken van welke spreiding bij de aan- en afvoer (uitstroom vanaf het terrein na afloop) is uitgegaan.

In de communicatie over de logistiek bestond op meerdere momenten bij andere partijen wel de behoefte aan onderbouwde cijfermatige verwachtingen. De buurtregisseur heeft bijvoorbeeld gevraagd om een verwachting van het aantal auto's op Westpoort. Hierop kreeg hij naar eigen zeggen geen exact antwoord.

In het eerste contact van de organisator met de NS hebben de NS aangegeven dat Dance Valley bezoekers binnen de bestaande dienstregeling konden worden vervoerd, mits de bezoekers gespreid zouden vertrekken. Deze spreiding werd weliswaar beloofd door de organisator, maar het is onbekend of deze kon worden onderbouwd. Eind juli wordt de gespreide afvoer tussen 22.00 uur en 01.30 uur opnieuw verzekerd aan de KLPD Spoorwegpolitie.

Een laatste voorbeeld betreft de teamchef van politie Velsen, die tijdens de voorbereidingen twijfels had over de timing van het laden en lossen van de pendelbussen op het busstation. Het ervaringsgegeven van 'anderhalve minuut' had voor de politie voldoende overtuigingskracht.

Het feit dat het initiatief zo sterk bij de organisator en REP'S ligt, betekent dat hun 'concept logistiek plan' relatief gemakkelijk als uitgangspunt voor besprekingen wordt aanvaard. Het is de vraag of een dergelijke gemakkelijke acceptatie wel wenselijk of aanvaardbaar is, vanwege vooral de impliciete aannamen die erin staan. De gehanteerde berekeningsmethodiek, of een doorrekening van alternatieve aannamen (qua spreiding van bezoekers over vervoersmodaliteiten en in de tijd) en van alternatieve pendelbusroutes, staat niet in het logistiek plan. In de voorbereidende besprekingen met externe partijen valt op dat deze partijen zich relatief gemakkelijk laten overtuigen en/of zich afzijdig houden van het totale logistieke plan.

Betrokkenheid partijen

De logistiek is in de beginfase vooral onderwerp van gesprek tussen de organisator en de politie Kennemerland. Dit is opvallend, omdat het evaluatieverslag van Dance Valley 2000 het voornemen uitspreekt om de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de NS nadrukkelijker in de voorbereidende vergaderingen over het verkeer te betrekken. Uit de feitelijke volgorde en timing van het betrekken van partijen blijkt niet dat de politie Kennemerland of de gemeente Velsen zich voor dit voornemen verantwoordelijk hebben gevoeld.

De organisator is met het concept logistiek plan 'langs de deuren' gegaan: de politie Amsterdam wordt benaderd in januari 2001, de NS eind 2000 en in maart 2001, en Rijkswaterstaat in mei 2001. Tegelijkertijd is volgens de organisator afgesproken dat de gemeente Amsterdam door de gemeente Velsen zal worden benaderd. Volgens de politie Velsen is lange tijd onduidelijk geweest of zij zelf dan wel de gemeente Velsen contact zou opnemen met de gemeente Amsterdam. Het resultaat is dat Amsterdam enkele maanden te laat en min of meer bij toeval kennis neemt van het logistiek plan. De ambtenaar OOV van Amsterdam verneemt pas begin juni van de buurtregisseur dat Westpoort en Station Sloterdijk, beide op Amsterdams grondgebied, logistieke knooppunten zijn.

Vanaf het moment dat de gemeente Amsterdam kennis neemt van het logistieke plan wordt het voorbereidingsproces door haar ambtenaar OOV beïnvloed. Zij neemt direct contact op met haar Velsense collega om haar zorgen te uiten over de afvoer van het publiek naar Station Sloterdijk, nodigt de organisator en REP'S uit om het logistiek plan toe te lichten, en adviseert de politie Velsen om contact op het nemen met de KLPD Spoorwegpolitie (een ander voornemen uit het evaluatieverslag 2000 waaraan nog geen gevolg gegeven was). Het feit dat de gemeente Amsterdam pas in dit stadium op de hoogte kwam (niet 'gesteld') van het logistiek plan heeft de feitelijke voorbereidingstijd, dat wil zeggen de tijd waarin alle voor het verkeer relevante partijen meepraten, gereduceerd tot twee maanden (de maanden juni en juli). De gemeente Amsterdam is naar aanleiding van de op 26 juni gebleken meningsverschillen over het vervoer alsnog uitgenodigd voor de 'vervoersvergadering' op 29 juni. Overigens is het opmerkelijk, dat waar de ambtenaar OOV de kritiek uit dat de afstemming met politie Amsterdam op een te laag niveau heeft plaatsgevonden, zij de gemeente Amsterdam laat vertegenwoordigen door dezelfde buurtregisseur. Zij was zelf vanwege ziekte verhinderd.

Het feit dat de organisator en REP'S op eigen initiatief het logistiek plan hebben voorgelegd aan externe partijen, betekent nog niet dat zij consequent de regie hebben gevoerd. De organisator en REP'S hebben weliswaar contact gezocht met relevante partijen, maar dit is niet gebeurd op consequente wijze. Rijkswaterstaat is op uitnodiging van REP'S meegegaan naar de plenaire vergaderingen. Met de NS is contact geweest over het vervoer vanaf Station Sloterdijk, maar de organisator (noch de gemeente) heeft deze partij vóór 29 juni uitgenodigd. Sterker: de organisator legt in de vergadering van 26 juni de verantwoordelijkheid hiervoor bij de gemeente neer. Vervolgens nodigt de ambtenaar OOV de NS uit voor een 'vervoersoverleg' drie dagen later. De busvervoerder is, tot zijn eigen verbazing, noch door de organisator en REP'S noch door de gemeente uitgenodigd voor (de plenaire) vergaderingen. Een ander voorbeeld betreft de contacten van de organisator en REP'S met diensten van de buurgemeenten Amsterdam en Haarlemmerliede/ Spaarnwoude. De organisator en REP'S zouden van hen te horen hebben gekregen dat overleg zonder een voorafgaand initiatief van de gemeente Velsen niet mogelijk zou zijn.

Contra expertise

Vanaf het moment dat de ambtenaar OOV van Amsterdam heeft uitgesproken dat het logistiek plan niet voldoet, stelt zij zich op het standpunt dat de inhoudelijke aanpassing ervan gebeuren moet onder verantwoordelijkheid van de gemeente en politie Velsen. Dit standpunt is op zichzelf terecht, omdat de gemeente Velsen de vergunningverlenende gemeente is. Maar een contra expertise blijft ook nu uit.

De suggesties voor een ingrijpende aanpassing van het plan zijn voor en na de betrokkenheid van de gemeente Amsterdam gering in aantal en gefragmenteerd gedaan. Vanuit Rijkswaterstaat wordt in mei aangedrongen op meer nadruk op het parkeren in Spaarnwoude. De ambtenaar OOV van Amsterdam doet zelf half juni de suggestie om tevens mensen te vervoeren via Station Beverwijk. Een suggestie van de gemeente Velsen in de plenaire vergadering van 26 juni is om de 'loopsluis' in te korten. In de besprekingen hierna heeft de politie Amsterdam nog voorgesteld om een aparte route te creëren voor taxi's. In de tweede plenaire vergadering op 16 juli doet de Amsterdamse ambtenaar OOV ten slotte suggesties omtrent extra treinen en het informeren van de bezoekers over vertrektijden.

Het feit dat de reacties op het logistiek plan laat en gefragmenteerd worden ingediend, heeft het nadeel dat uitsluitend de organisator en REP'S overzicht hebben van het gehele logistiek plan en dat alleen zij de suggesties hebben beoordeeld. Het lijkt erop dat alleen die aanpassingen zijn aanvaard die relatief gemakkelijk in te passen waren in het concept logistiek plan. Alternatieven (voor de loopsluis en met betrekking tot het Station Beverwijk) werden afgewezen. Die alternatieven zouden al in de overwegingen zijn meegenomen. De opmerkingen in de tweede plenaire vergadering over het treinvervoer en de informatievoorziening aan het publiek werd daarentegen binnen drie dagen gevolgd door aanvullend overleg tussen REP'S en de NS en de KLPD Spoorwegpolitie.

Het is de bedoeling geweest van de organisator om het concept logistiek plan aan te passen op basis van besprekingen met externe partijen. Een aanpassing van het logistieke deel van het Dance Valley BV-draaiboek heeft niet plaatsgevonden. Gesteld kan worden dat op het concept logistiek plan onvoldoende gecoördineerde 'contra-expertise' is uitgevoerd. Dit heeft de organisator en REP'S de ruimte gegeven om vast te houden aan het oorspronkelijke plan en afzonderlijke partijen van de kwaliteit daarvan te overtuigen.

Drie situaties zijn illustratief voor het ontbreken van deze contra-expertise. Ten eerste heeft de politie Velsen vanaf januari overleg gehad met de organisator en REP'S over de logistiek. Desondanks zijn er twee 'logistieke draaiboeken' geproduceerd: het 'draaiboek verkeer' in het politie-draaiboek en het oorspronkelijke logistieke deel van het Dance Valley BV-draaiboek. De suggestie van de organisator op 16 juli om te komen tot één draaiboek voor verkeer en vervoer werd van de hand gewezen. De politie heeft haar draaiboek echter geschreven op basis van het concept logistiek plan en de 'bilaterale' besprekingen met de organisator en REP'S.

Ten tweede hebben de plenaire vergaderingen weinig inhoudelijke vooruitgang geboekt voor de logistieke planning. Tijdens de vergadering van 26 juni wordt vooral signaleerd dat er een meningsverschil bestaat tussen beide politiekorpsen over de vervoersafwikkeling en dat met de NS nog onvoldoende afspraken zijn gemaakt. Er wordt afgesproken om een apart overleg over het vervoer te houden. Inhoudelijk wordt er niet op de logistiek in gegaan. Tijdens de vergadering op 16 juli blijft het Dance Valley BV-draaiboek gesloten op tafel liggen. De vergadering blijft beperkt tot een kort rondje 'stand van zaken'. De twee plenaire vergaderingen, naast het 'vervoeroverleg' op 29 juni, zijn de enige momenten geweest waarop de organisator en REP'S direct contact hebben gehad met de gemeente Velsen. Gezien het verloop van deze vergaderingen is het onwaarschijnlijk dat de gemeente een inhoudelijk stempel heeft gedrukt of kunnen drukken op het logistiek plan. De ambtenaar OOV en de loco-burgemeester van de gemeente Velsen hebben zich eind juli uitsluitend nog door de politie (districtschef IJmond) laten inlichten over de definitieve draaiboeken.

Een derde opmerkelijk feit is dat het Recreatieschap Spaarnwoude weliswaar aanwezig was bij de plenaire vergaderingen, maar niet heeft deelgenomen aan de afzonderlijke besprekingen tussen politie Velsen, de organisator en REP'S, politie Amsterdam, NS en de KLPD Spoorwegpolitie. Het Recreatieschap Spaarnwoude heeft zich bewust onthouden van het geven van advies, omdat het naar eigen zeggen over onvoldoende expertise beschikt. Met deze afzijdige houding is de bepaling in de

gebruiksovereenkomst dat de huurder van het terrein een verkeersdoorstromingsplan zal overleggen tot een loos voorschrift verworden. Het Recreatieschap Spaarnwoude heeft de beoordeling van de logistiek aan de politie Velsen overgelaten, maar heeft zich er niet van verzekerd of bij de politie misschien wel voldoende expertise aanwezig was.

Dialogo Velsen - Amsterdam

De ambtenaar OOV heeft vanaf het moment dat zij kennis nam van het logistiek plan bij herhaling haar twijfels erover geuit. Met name de discussie over de benodigde capaciteit voor verkeersregeling en openbare orde handhaving is hierdoor in gang gezet. Aan de andere kant heeft haar opstelling in zekere zin een tegenreactie ontlokt. Doordat de besprekingen over het logistiek plan voornamelijk tussen de organisator en REP'S en de politie Velsen hadden plaatsgevonden, voelden deze partijen zich min of meer de geestelijke vader en 'eigenaar' ervan. Deze partijen hadden bovendien het idee dat zij de logistiek onder controle hadden. Dit laatste moge blijken uit de min of meer 'sussende' reacties op kritische vragen van de gemeente Amsterdam. De Velsense ambtenaar OOV meldt aan haar Amsterdamse collega dat er geen reden is voor bezorgdheid, maar onderneemt wel actie voor een aanvullend 'vervoersoverleg'. Op 16 juli gebeurt iets soortgelijks. In die vergadering wordt beweerd dat het vervoer geregeld is, maar aanvullend overleg met de NS over het informeren van bezoekers moet opnieuw plaatsvinden. Ook tussen beide politiekorpsen speelt dit: de politie Velsen stelt, in reactie op kritische vragen van politie Amsterdam, dat voor taxi's geen afzonderlijke route kan worden vastgelegd.

De aard van de 'kritiek' vanuit Amsterdam en de reacties daarop vanuit de gemeente en politie Velsen hebben de toon gezet voor de laatste voorbereidingsmaand (juli). Twee 'kwesties' zijn continu in discussie geweest: de capaciteit voor de verkeersregeling op Amsterdams grondgebied en de afvoer van bezoekers vanaf Station Sloterdijk na het vertrek van de laatste trein.

Vanaf juni geven de gemeente en politie Amsterdam aan dat zij niet akkoord gaan met verkeersregelaars van REP'S op Amsterdams grondgebied. De afspraak wordt gemaakt dat de politie Amsterdam zelf de verkeersbegeleiding verzorgt vanaf Westpoort tot Amsterdam (inclusief Station Sloterdijk). In juli meldt de districtschef van Amsterdam-Amstelland dat de inzet van Amsterdam zich zal beperken tot het metroteam en de Vliegende Brigade. Het team Lodewijk van Deijsselstraat blijkt toch geen capaciteit te kunnen leveren voor de verkeersregeling, waardoor deze taak nu door motorrijders van de politie Kennemerland zal worden opgenomen. Terwijl de teams van politie Velsen en Amsterdam-Amstelland bilateraal spraken over de verkeersregeling, heeft REP'S afzonderlijk bilateraal overleg gevoerd met de NS en de KLPD Spoorwegpolitie over het toezicht op Station Sloterdijk. De verkeersregeling en het toezicht op Amsterdams grondgebied zijn los van elkaar en op basis van improvisatie 'gepland'. Een heldere berekening van de benodigde capaciteit en een verdeling hiervan over de beide politiekorpsen, REP'S, en de Spoorwegpolitie heeft niet plaatsgevonden.

De moeizame dialoog tussen Velsen en Amsterdam is nog duidelijker bij de kwestie over eventuele achterblijvers op Station Sloterdijk. De gemeente Amsterdam en de politie Amsterdam hebben op directieve wijze aangegeven dat vervoer van achterblijvers naar Amsterdam CS niet op prijs wordt gesteld. Uiteindelijk is deze opstelling enigszins afgezwakt en heeft Amsterdam gemeld dat men zondig aanvullende inzet

zal verzorgen. Ook dit kan nauwelijks een eenduidige afspraak over taken en inzet worden genoemd. Bovendien is het opmerkelijk dat pas in het allerlaatste stadium op ad hoc basis hierover gesproken wordt, terwijl de evaluatie van 2000 betere afstemming tussen beide politiekorpsen over achterblijvers op Station Sloterdijk voorschrijft.

Draaiboeken

Het ontbreken van een gecoördineerde contra-expertise op het logistiek plan, de onsystematisch tot stand gekomen betrokkenheid van partijen en de moeizame dialoog tussen Amsterdam en Velsen hebben hun uitwerking op de samenhang van de draaiboeken niet gemist. Die samenhang is beperkt. Wat betreft het verkeer en vervoer wordt een aantal opvallende zaken genoemd.

Scheiden van vervoersstromen

Ondanks de discussie hierover tussen de politie Amsterdam en politie Velsen zijn de draaiboeken onhelder op dit punt. In elk geval is een gedeelte van de Haarlemmerweg (N200) zowel bestemd voor de pendelbussen als voor het eigen vervoer van bezoekers naar Westpoort. Ook op het punt van de taxiroutes zijn de draaiboeken onhelder. Het politie-draaiboek meldt aanvoer van taxi's 'over de Amsterdamseweg' uit zowel de richting Amsterdam als de richting IJmuiden. Hieruit blijkt niet dat de Amsterdamseweg ontoegankelijk moet zijn voor taxi's. Wellicht is de politie opnieuw uitgegaan van het 'draaiboek verkeer' voor de editie 2000 van Dance Valley. Daar staat in: 'De taxi's gebruiken dezelfde aanvoerroute als de pendelbussen via de Amsterdamseweg en de Heuvelweg'. Met de melding in het Dance Valley BV-draaiboek 'voor alle taxi's gelden dezelfde regels en routes' wordt bedoeld dat taxi's en privevervoer geen toegang hebben tot de Amsterdamseweg. De mededeling miskent overigens de voorzienbare behoefte van de taxisector aan klandizie.

Overigens blijkt ook uit de voorbereiding dat zowel de organisator en REP'S als de politie zichzelf niet in staat achtten om met de taxisector te communiceren. De organisator meent dat afgesproken is dat de politie (Velsen en Amsterdam) de taxicentrale's zou inlichten. De politie Amsterdam meent dat REP'S dit zou doen. Hoe dit ook zij, de boodschap aan de taxisector heeft nooit duidelijk kunnen zijn, omdat over de toegankelijkheid van de Amsterdamseweg voor taxi's nog onduidelijkheden bestonden tussen de organisator en REP'S en de politie.

Fietsen

Het politie-draaiboek maakt geen melding van de aanvoerroute voor (brom)fietsers en hun parkeergelegenheid. Het Dance Valley BV-draaiboek meldt dat voor de fietsers een fietsenstalling geconstrueerd is dichtbij de ingang van het evenement. Een precieze locatie wordt echter niet genoemd. Dit is niet alleen een blinde vlek in de draaiboeken, maar het duidt nog eens op het feit dat er gewerkt is met onvoldoende nauwkeurige prognoses. Vanwege de afstand tot Amsterdam zou een relatief groot aantal fietsers verwacht kunnen worden. Deze aparte 'stroom' is niet onderkend in de draaiboeken. Waar de draaiboeken wel spreken over het scheiden van de publieksstroom op de looproute richting 'pendelbussen' en 'taxi', blijft de stroom mensen op weg naar de stalling onbenoemd.

Scheiden looproute

Uit het Dance Valley BV-draaiboek blijkt bovendien een omstandigheid die eraan heeft bijgedragen dat de scheiding op de looproute voor 'pendelbussen' en 'taxi' niet is aangebracht. Het draaiboek meldt: 'De vaste taxistandplaats van het evenement zal op de Amsterdamseweg zijn tussen de manege en de afslag Laaglander Sluisweg'. Tegelijkertijd echter: 'Het busstation voor de VIP-ingang is op de Heuvelweg ten westen van de manege'. De organisator heeft naar eigen zeggen besloten, om de scheiding in de looproute niet aan te brengen, omdat men bang was dat personen, die via de 'taxi-uitgang' de looproute zouden verlaten, daar de VIP-bussen zouden belagen. Deze beslissing moet in een laat stadium door de organisator met instemming van de politie Velsen genomen zijn, omdat de districtschef IJmond zich tijdens de rondleiding op 3 augustus nog heeft laten inlichten over het aanbrengen van de scheiding. Ten minste lijkt het (niet) scheiden van de looproute onvoldoende doordacht op de consequenties en onvoldoende onderwerp van gesprek geweest tijdens de voorbereiding.

'Wilde bussen'

Met deze term, gehanteerd in zowel het politie-draaiboek als het Dance Valley BV-draaiboek, worden charterbussen bedoeld, zelfstandig ingehuurd door groepen bezoekers. Het politie-draaiboek stelt dat deze bussen er 'niet veel' zullen zijn. De route voor deze bussen wordt in het politiedraaiboek niet beschreven. Het Dance Valley BV-draaiboek noemt het aantal van 20 tot 30 charterbussen. Deze bussen worden volgens het draaiboek op de Heuvelweg (parallel aan de Amsterdamseweg) opgesteld met de neus richting Amsterdam. Er wordt echter niet bij vermeld hoe deze bussen moeten aanrijden (vanuit noordwestelijke of zuidoostelijke richting), tot welk punt zij mogen doorrijden en of zij al dan niet moeten keren op de weg. Hiermee is het potentiële versturende vermogen van het 'geringe' aantal van 20 tot 30 bussen in een logistiek systeem niet onderkend. Dit is opvallend, omdat volgens REP'S het uitgangspunt voor in elk geval het busstation was, dat bussen elkaar niet mogen kruisen op de weg.

Monitoring

Het politie-draaiboek meldt dat de helikopter van de KLPD Luchtvaartdienst stand-by zal staan. Het Dance Valley BV-draaiboek maakt hier geen melding van. Deze summiere vermelding is opvallend, gezien het belang van de logistieke stuurinformatie die door middel van luchtbeelden verkregen kan worden. Het feit dat deze stand-by inzet door de KLPD als een 'routine klus' werd gezien, en het misverstand bij de teamchef van Velsen over beschikbaarheid dan wel paraatheid van de heli, doet vermoeden de communicatie met de KLPD Luchtvaartdienst gering is geweest.

Achterblijvers Sloterdijk

Het meest pregnante voorbeeld van de beperkte samenhang tussen de draaiboeken vormen de opmerkingen over de afvoer van bezoekers na de laatste trein vanaf Station Sloterdijk. Het politie-draaiboek meldt: 'Mochten er bezoekers te laat [op dit station] arriveren dan zullen deze volgens afspraak NIET naar het Centraal Station worden gebracht. De organisatie zal indien nodig bezoekers naar andere NS hoofdstations vervoeren'. Het Dance Valley BV-draaiboek meldt: 'Achtergebleven bezoekers na het vertrek van de laatste trein zullen worden opgevangen en met de vrijgekomen pendelbussen alsnog naar Centraal Station Amsterdam worden vervoerd'. Zoals eerder vermeld, zijn op dit punt op het laatste moment mondelinge afspraken gemaakt. De gang van zaken is opvallend, mede gezien het evaluatieverslag 2000, waarin

staat dat grote veranderingen in het verkeersplan op het laatste moment onwenselijk zijn.

Een eenvoudige - en grove - berekening geeft inzicht in de gevoeligheid van de aannamen die ten grondslag liggen aan het logistiek plan van de organisator en REP'S. Deze berekening heeft betrekking op de afvoer van bezoekers naar Station Sloterdijk.

De uitkomst van de berekening is de tijd die het duurt voordat alle bezoekers op Station Sloterdijk zijn aangekomen. We berekenen een 'best-case-scenario', dat wil zeggen dat uitgegaan wordt van de meest gunstige omstandigheden waaronder de pendeldienst functioneert.

- 29% van 80.000 komt met het openbaar vervoer en gaat naar huis via Sloterdijk: 23.200 mensen.
- De heen- en terugweg van de pendeldienst zijn identiek. Er zijn twee busstations: bij het evenemententerrein en bij Station Sloterdijk. De route is enkel 12 km lang. Bij een gemiddelde snelheid van 50 km/u duurt een retour (busstation-Sloterdijk-busstation) $24/50=0.48$ uur. Dit komt overeen met 28 minuten (naar beneden afgerond). Hier komen 3 minuten bij voor 2 keer laden en lossen (2 maal anderhalve minuut). Totaal 31 minuten voor één bus om een 'slag' te maken.
- Er rijden continu 130 bussen.
- Elke bus vervoert bij elke 'slag' 50 mensen en is derhalve volledig bezet.
- Wanneer de 130 bussen tegelijkertijd *ongehinderd* kunnen rijden, laden en lossen, worden in 31 minuten 130 bussen \times 50 personen/bus = 6500 personen bij Station Sloterdijk gebracht. Voor 23.200 mensen zou men $23.200/6500 \times 31 = 110$ minuten, dus bijna twee uur, nodig hebben.

Bij dit best-case-scenario van 110 minuten dient men het volgende te bedenken:

- De benodigde tijd neemt toe als de 130 bussen niet continu ingezet worden. Een continue inzet was niet gepland door de organisator en REP'S.
- De benodigde tijd neemt toe, wanneer men dezelfde hoeveelheid bussen inzet voor meer personen, zoals mensen die op de parkpeerplaats Westpoort zijn beland. Als we uitgaan van 15.000 personen en de route is - denkbeeldig - even lang dan zijn $38.200/6500 \times 31 = 182$ minuten nodig.
- De benodigde tijd neemt toe bij onvolledige bezetting van de bussen.
- De benodigde tijd neemt toe bij een lagere gemiddelde snelheid dan 50 km/u. Dit doet zich voor bij filevorming.

5.4.4 Basiszorg

Met basiszorg worden de voorzieningen bedoeld die nodig zijn om een regulier niveau van beveiliging, brandveiligheid, medische zorg en milieu-ontlasting te handhaven. De beveiliging, medische zorg en milieuzorg kan via de evenementenvergunning worden geregeld (zie ook paragraaf 4.4.6). De brandveiligheid wordt geregeld via de gebruiksvergunning.

Brandveiligheid

Over de gebruiksvergunning voert de brandweer Velsen afzonderlijk overleg met de organisator. In maart krijgt de brandweer de beschikking over de plattegrond. Daarop staat aangegeven waar tenten komen te staan en hoe begaanbare publieksvrije toegangs- en afgangswegen voor brandweervoertuigen worden gerealiseerd. In overleg worden de nodige voorzieningen aangebracht. De brandveiligheid op het terrein zelf is volgens de brandweer een gering probleem. De vuurbelasting in de tenten zelf is minimaal: er is nauwelijks interieur en de houten vloeren worden vanzelf vochtig. De aandacht richt zich daarom meer op de vluchtmogelijkheden van mensen uit de tenten.

Waar de organisator in 2000 de voorschriften goed naleefde (evaluatierapport 2000), is dit in 2001 opnieuw het geval. Hierbij past één kanttekening. Speciale constructies worden aangebracht voor het realiseren van extra uitgangsbreedte (vluchtmogelijkheden) van de tenten. Bij controle blijken alleen de oudere REP'S medewerkers de werking hiervan te kennen. Mogelijk hebben deze medewerkers hiermee ervaring opgedaan bij eerdere festivals en zijn de meer onervaren REP'S medewerkers onvoldoende geïnstrueerd over de handelwijze bij calamiteiten.

Over brandveiligheid meldt het politie-draaiboek (uiteraard) niets. Het Dance Valley BV-draaiboek volstaat met een mededeling over de brandmeldingstaak van REP'S medewerkers en verwijst naar de gebruiksvergunning.

Beveiliging

Zoals de brandweer afzonderlijk met de organisator overlegt, zo spreekt de politie afzonderlijk - een half jaar voor het festival - met REP'S over de beveiliging. Dit gebeurt in dezelfde contacten waarin verkeer en vervoer aan de orde is. De beveiliging krijgt in de besprekingen minder aandacht dan het verkeer en vervoer, omdat dit in de evaluatie van 2000 niet als knelpunt gezien werd. Er wordt voornamelijk overlegd over de inzet van REP'S medewerkers en politie op de openbare weg en op Station Sloterdijk ter voorkoming van hinder (zie 5.4.3). De beveiliging op het evenemententerrein wordt exclusief voorbereid door REP'S.

De kunstmatige scheiding tussen 'evenemententerrein' versus 'openbare weg' is zichtbaar in het politie-draaiboek en het Dance Valley BV-draaiboek. Het politie-draaiboek gaat niet in op de taken van REP'S en meldt de inzet van in totaal 200 REP'S medewerkers en onopvallende politieursurveillance op het terrein. Het Dance Valley BV-draaiboek gaat vooral in op de inzet van REP'S op het terrein en bij de entree. Wat betreft de taakverdeling tussen politie en REP'S noemen de draaiboeken de bijstandsrol van de politie bij de inbeslagname van verboden middelen bij de entree. Het is opvallend dat de draaiboeken niets melden over de operationele taakverdeling tussen de politie en REP'S medewerkers in het 'gezamenlijk gebied', dat wil zeggen op de looproute tussen het busstation en de entree (zie ook onder 5.4.5).

De brandweer en de politie zijn gesprekspartners van de organisator direct na respectievelijk nog vóór de vergunningaanvraag door de organisator in februari. De GGD/ GHOR en de milieudienst worden hier duidelijk in een later stadium bij betrokken.

Milieu

De rol van de milieudienst in de voorbereidingen is weinig prominent. Problemen met afval en afvalwater leidden in 2000 tot het voornemen dat de organisator in 2001 een milieuplan zou indienen bij de milieudienst. Er zijn geen aanwijzingen, dat zo'n plan is ingediend of dat de milieudienst hier actief op heeft aangestuurd en eisen aan zo'n plan heeft doorgegeven. Bovendien heeft de vergunningverlener (gemeente Velsen, afdeling Burgerzaken) de vergunning verleend, terwijl de milieudienst nog niet over de milieu-voorschriften had geadviseerd. Dit blijkt uit het 'Eindevaluatierapport Dance Valley 2001' van de milieudienst IJmond: 'Afgezien van het feit dat de vergunning al was afgegeven, heeft de gemeente alsnog de vergunning met betrekking tot de milieuvoorschriften op een tweetal punten aangepast naar aanleiding van een nagekomen advies'.

De opmerking in hetzelfde rapport dat de milieuvoorschriften van 2001 niet zomaar moeten worden overgenomen in een vergunning voor een volgende editie, suggereert dat dit met de voorschriften van 2000 wel is gebeurd. Hieruit blijkt opnieuw de geringe inhoudelijke waarde van de plenaire bijeenkomsten op 26 juni en 16 juli. De milieudienst is bij deze vergaderingen aanwezig geweest, maar heeft blijkbaar niet de mogelijkheid gezien of gehad om vóór 19 juli (de datum van de vergunning) de milieuvoorschriften vast te stellen. De geringe rol van de milieudienst blijkt ook uit het feit dat - volgens bovengenoemd rapport - de milieudienst zelf contact heeft gezocht met de organisator om te informeren naar de toegankelijkheid van niet-publieksgedeelten op het terrein voor de controleurs, terwijl brandweer en politie hierover al afspraken hadden gemaakt met de organisator.

Medische zorg

Voor de GGD/GHOR geldt eveneens dat zij vanaf 26 juni feitelijk betrokken zijn bij de voorbereiding. De voorbereidingen met betrekking tot de medische basiszorg (hygiëne en EHBO) en de calamiteitsvoorbereiding (Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen) zijn door twee afzonderlijke functionarissen van de GGD Zuid- en Midden Kennemerland bewaakt. Dit is gecoördineerd gebeurd: zij hebben gezamenlijk de plenaire vergaderingen bezocht en de schriftelijke correspondentie gebundeld.

De GGD/GHOR hanteert voor de voorbereiding van evenementen het protocol 'Geneeskundige Hulpverlening bij evenementen'. In dit protocol staat dat het aan de vergunningverlener (de gemeente) is om het evenement te beoordelen op de gewenste invulling van de geneeskundige hulpverlening. Het GHOR bureau kan de vergunningverlener hierbij ondersteunen door het door de organisatie opgestelde plan van invulling van de hulpverlening te toetsen. Dit is volgens het protocol zinvol als er naar de mening van de vergunningverlener zich ernstige calamiteiten kunnen voordoen waarbij een beroep op geneeskundige hulpverlening gedaan wordt.

Gezien de manier waarop het protocol is toegepast was de gemeente Velsen deze mening niet toegedaan, ofwel was het protocol onbekend bij de ambtenaren die de vergunningaanvraag behandeld hebben. De GGD/GHOR is weliswaar door de gemeente uitgenodigd voor de plenaire vergadering op 26 juni, maar voorafgaand aan dit moment heeft de gemeente geen schriftelijk advies gevraagd aan de GGD/GHOR. Zo heeft de vergadering van 26 juni ook voor de medische basiszorg weinig inhoudelijke waarde. Als de GGD/GHOR vertegenwoordigers tijdens de bijeenkomst verneemen dat er een EHBO-plan is gemaakt door Educare herinneren zij de gemeente

Velsen aan het protocol. Naar aanleiding van deze herinnering vraagt de gemeente Velsen op 28 juni schriftelijk een advies van de GGD/GHOR.

Omdat het plan van Educare reeds klaar was had de toets van het Educare plan al voor 26 juni kunnen plaatsvinden. De relatief late adviesvraag van de vergunningverlener heeft echter inhoudelijk geen consequenties gehad voor de medische basiszorg. Hoewel op 26 juni voor het eerst met de GGD gesproken wordt, komen afspraken met Educare pas begin juli tot stand: het formatieplan van Educare wordt door de GGD als voldoende beoordeeld en Educare zal direct contact onderhouden met de meldkamer.

Een bijzondere vermelding verdient de ambulancebijstand. Relatief laat (in de laatste week van juli) komt definitief vast te staan hoeveel ambulances er paraat zullen zijn. De aanrijroutes voor de ambulances worden aan de ambulancedienst medegedeeld. Over zowel de paraatheid als de routes lijkt weinig communicatie te zijn geweest tussen de ambulancedienst en de opstellers van de draaiboeken. Zo vermeldt het Dance Valley BV-draaiboek: 'Vanwege de locatie van het festivalterrein ten opzichte van de standplaatsen van de ambulancediensten moet gerekend worden op een aanrijtijd van zeker 15 minuten'. De ambulancedienst heeft in haar overwegingen over de paraatheid echter sterk laten meewegen, dat de aanrijtijd korter is dan gemiddeld, omdat de eerste ambulancepost 'om de hoek' ligt.

Bilaterale contacten

Samenvattend kan gesteld worden dat de brandweer, politie, milieudienst en GGD/GHOR voornamelijk op bilaterale basis afspraken hebben gemaakt met de organisator en/of REP'S. Met andere woorden, de basiszorg voorzieningen zijn monodisciplinair en langs verschillende tijdspaden tot stand gekomen. Het niveau van de afzonderlijke voorzieningen is op deze wijze voldoende gewaarborgd.

Dit ligt anders voor de onderwerpen die raken aan de calamiteitenbestrijding. Het feit dat er voornamelijk bilaterale contacten zijn geweest, heeft negatief uitgedrukt voor de operationele afstemming met de REP'S functionarissen over de begeleiding van ontruiming en over de taken van REP'S medewerkers en politiepersoneel tussen de entree en het busstation.

Ook de voorbereiding op het multidisciplinair optreden heeft niet multidisciplinair plaatsgevonden, zoals blijkt uit de volgende paragraaf.

5.4.5 Calamiteitenbestrijding

Er bestaan grofweg twee hoofdwegen waarlangs gemeenten en operationele diensten zich voorbereiden op calamiteiten, namelijk via planvorming en via oefeningen.⁵ Hier ligt de focus op de aandacht die er voor 'calamiteiten' bij Dance Valley bestond in de voorbereidende besprekingen en in de draaiboeken. Van 'oefenen' in de zin van een specifieke calamiteitenoefening voor Dance Valley is geen sprake geweest.

Twee aspecten illustreren de wijze waarop de calamiteitenbestrijding is voorbereid. Dat zijn de tot standkoming van het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) en het al dan niet denken in termen van calamiteitenscenario's. Het uitdenken van

5 In de reguliere preparatie op de rampenbestrijding bestaat de wettelijke plicht voor de burgemeester tot het vaststellen van een rampenplan en rampbestrijdingsplannen. De algemene staat van de preparatie op de rampenbestrijding in de gemeente Velsen valt buiten het bestek van dit hoofdstuk.

calamiteitenscenario's en het daarop enten van de multidisciplinaire calamiteitenorganisatie is een geschikt gebleken methode voor planvorming.

CTPI en opschaling

Er wordt in het evaluatieverslag 2000 gepleit voor een heldere overlegstructuur tussen de disciplines op de dag zelf. Hiermee wordt het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) bedoeld. Zoals eerder al is geconstateerd voor andere aspecten uit de evaluatie 2000, geldt ook voor dit voornemen dat het op reactieve wijze is uitgevoerd.

De GGD/GHOR neemt op 26 juni kennis van de stand van de voorbereidingen voor Dance Valley. Direct wijst de coördinator GHOR erop dat op de dag van het festival een CTPI op het terrein nodig is om vanuit het CTPI eventuele opschaling te organiseren. Bij de eerste bestudering door de GHOR van het concept Dance Valley BV-draaiboek (ontvangen van de gemeente op 28 juni) komt de GHOR tot de conclusie dat geen rekening is gehouden met de voorbereiding tot grootschalig optreden en de daarvoor benodigde operationele organisatie. In de genoemde brief van 9 juli 2001 schrijft de RGF daarom aan de ambtenaar OOV van Velsen: 'Naar aanleiding van de risico-analyse van het evenement op basis van de door u geleverde informatie (...) ben ik van mening, dat de beoogde invulling van de hulpverlening niet voldoet en ik adviseer u om de vergunning pas te verstrekken als door de organisatie van het evenement wordt voldaan aan de voorwaarden: Een CTPI te laten vormen bestaande uit een [Chef van Dienst] van de Politie, een Officier van Dienst Brandweer, een Officier van Dienst Geneeskundig en een door de organisatie benoemde functionaris en deze afspraken te laten maken over periodiek contact alsmede de wijze waarop dat plaatsvindt'. De RGF wil tevens dat de inzet van de OvDG voor kosten van de organisatie wordt gebracht. Met het schriftelijk antwoord van de burgemeester van Velsen van 16 juli 2001, dat het CTPI een taak is van de overheid die niet in rekening kan worden gebracht bij de organisator, is de behandelend GHOR functionaris met reden ontevreden. Het antwoord maakt immers niet duidelijk of de gemeente met de voorwaarde van een CTPI, ongeacht de financiering van de OvDG, instemt. Opmerkelijk is ook de zin in de brief van de burgemeester, 'dat [verwijzend naar de operationele leiding in handen van de politie] door hen [de politie Kennemerland] een draaiboek wordt gemaakt waarin de afstemming tussen de betrokken disciplines wordt geregeld. De geneeskundige hulpverlening zal hierin worden meegenomen'. Hieruit kan worden gelezen dat de gemeente van mening is dat multidisciplinaire voorbereiding door een enkele dienst, in dit geval de politie, mogelijk is. De burgemeester doelt in de brief op het veiligheidsplan, dat als bijlage bij het politie-draaiboek wordt gevoegd.

Het is niet bekend of het antwoord van de burgemeester over het CTPI (d.d. 16 juli) geschreven is vóór of naar aanleiding van de plenaire vergadering op 16 juli, waarin de coördinator GHOR het CTPI opnieuw aan de orde stelt. Naar aanleiding van dezelfde vergadering ziet de ambtenaar OOV van Amsterdam reden om zelf contact op te nemen met de politie Kennemerland over de communicatie met de politie Amsterdam bij calamiteiten. Een ander gegeven is, dat de coördinator GHOR - na overleg met de ambtenaar OOV - zelf contact legt met de politie Velsen, opdat de tijdstippen en inhoud van CTPI-overleggen vastgesteld worden. De ROvD meent dat hij hierin niet gekend is (hoewel hij wel vermeld staat in het veiligheidsplan). Relevant is ook dat de GHOR-regio Amsterdam en omstreken niet is geïnformeerd over eventuele gevolgen van Dance Valley, zoals een mogelijke vraag om bijstand.⁶

6 GHOR-regio's wisselen uitsluitend de evenementenagenda's uit.

Het overlaten van de planvorming over de calamiteitenorganisatie en opschaling aan de politie Kennemerland heeft, afgaand op deze gegevens, niet geleid tot een gecoördineerde aanpak daarvan, noch in de eigen regio, noch in de omliggende regio's. De gemeente Velsen neemt hierover feitelijk geen standpunt in, waar zij dat als vergunningverlener wel had kunnen doen.

Scenario's

Elke dienst heeft zich afzonderlijk beraden over de gevolgen van de grootte van het evenement. De brandweer regelt de brandveiligheid en het gebruik van tenten via de gebruiksvergunning; de politie beoordeelt de openbare orde risico's en stelt in overleg met het bestuur de tolerantiegrenzen vast; de GGD/GHOR beoordeelt het niveau van medische hulpverlening. Alle diensten beoordelen of en zo ja hoeveel voertuigen en personeel paraat moeten zijn. In feite gaat het hierbij steeds om het garanderen van de basiszorg langs de weg van een monodisciplinaire voorbereiding.

De multidisciplinaire calamiteitenbestrijding bij Dance Valley is voornamelijk voorbereid door middel van het veiligheidsplan dat door de politie geschreven is en geaccordeerd is door de brandweercommandant en de districtschef van politie. In de besprekingen tussen beide diensten is het scenario 'extreme weersomstandigheden' ook aan de orde geweest. Het scenario 'extreme weersomstandigheden' wordt door hen echter als een onrealistisch scenario beschouwd. Het protocol 'geneeskundige hulpverlening bij evenementen' van de GHOR noemt evenwel expliciet de weersomstandigheden als factor die van invloed kan zijn op de risico's.⁷ Het plan van Educare meldt: 'Vanwege het outdoor-karakter kan het weer van invloed zijn op gezondheidsverstoringen. Vooral extreme hitte, onweer en aanhoudende regenval kunnen leiden tot een verhoging van de verwachte incidentie'. Het ligt voor de hand dat brandweer en politie onweer en regenval niet als realistisch hebben beschouwd, omdat het hoog zomer was. Doordat met de GHOR geen gesprek is gevoerd voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het veiligheidsplan heeft een *gezamenlijke* beoordeling van dit specifieke risico door brandweer, politie en GHOR niet plaatsgevonden. Daarnaast is het scenario nauwelijks actief onderzocht voor het als 'onrealistisch' werd verworpen. De teamchef Velsen is niet eerder dan naar aanleiding van een vraag over de mogelijke invloed van het weer, afkomstig van de loco-burgemeester in één van de laatste besprekingen, gaan informeren bij Meteo Schiphol. Het scenario 'extreme weersomstandigheden' is niet opgenomen in het politie-draaiboek (waaronder het veiligheidsplan), noch in het Dance Valley BV-draaiboek.

Het is van belang hier te stellen dat er andere calamiteitenscenario's denkbaar zijn dan een scenario met extreme weersomstandigheden. Andere scenario's hebben evenmin in uitgeschreven vorm een rol gespeeld in de planvorming.

Er is bijvoorbeeld door brandweer en politie Velsen eveneens gesproken over panieksituaties in de massa op het terrein. Dit heeft geleid tot de enkele opmerking in het veiligheidsplan dat: 'Het gehele terrein is omheind door bouwhekken. (...) Bij een calamiteit waarbij het publiek van het festivalterrein verwijderd zal moeten worden leveren deze hekken een belemmering. Indien noodzakelijk kunnen deze hekken wel omver geduwd worden waardoor een uitgang ontstaat'. Het is opvallend dat men dit type calamiteit wel meldenswaardig vindt, maar er geringe organisatorische consequenties aan verbindt. Het blijft bijvoorbeeld impliciet of men vindt dat dit scenario

7 Overigens is dit protocol eveneens monodisciplinair van karakter: het helpt bij de beoordeling van de inzet van de benodigde medische hulpverlening.

een multidisciplinair optreden vereist. Zeker bij het in paniek ‘omduwen’ van hekken kan men zich situaties van verdrukking en verwondingen voorstellen die een (grootschalig) multidisciplinair optreden vereisen. Het veiligheidsplan meldt: ‘De politie draagt zorg, dat vluchtend publiek begeleid wordt naar de uitgangen.’ Kennelijk beschouwen de brandweer en politie massale ontvluchting uitsluitend als een openbare orde probleem.

Het Dance Valley BV-draaiboek meldt hierover: ‘In het hekkwerk worden nooduitgangen gecreëerd. (...) Tijdens het gehele evenement zullen de grenzen van het terrein worden bewaakt door 8 hondenbeveiligers en 6 beveiligers te paard en nooddeurbeveiligers om te voorkomen dat ongewenste bezoekers binnenkomen. (...) Bij calamiteiten kunnen zij op verzoek van de betreffende autoriteit de gecreëerde nooduitgangen openen. Het standbyteam in de betreffende sectie maakt de weg vrij voor een snelle doorgang. (...) Noch de paarden noch de honden zullen in direct contact komen met het publiek’. Verder: ‘Langs de gehele looproute zullen hondenbegeleiders en beveiligers te paard zorgen voor de handhaving van de looproute vanachter de hekkwerken. (...) De looproute tussen busstation en hoofdingang zal gangbaar gemaakt worden voor calamiteiten. Eventuele smalle gangen zullen verbreed worden’.

Op meerdere manieren blijkt dat het optreden tijdens massa-ontvluchting onvoldoende is afgestemd tussen de organisator en de operationele diensten. Het Dance Valley BV-draaiboek meldt dat stand-byteams de ontvluchting begeleiden, volgens het veiligheidsplan doet de politie dit met behulp van REP’S. Het Dance Valley BV-draaiboek spreekt over ‘onafsluitbare bemande nooduitgangen’, het veiligheidsplan over het ‘omduwen’ van hekken. Het gangbaar maken van de looproute naar het busstation voor ontvluchting bij calamiteiten wordt wel genoemd in het Dance Valley BV-draaiboek maar niet in het politie-draaiboek. Het blijft daarmee onduidelijk of de politie en brandweer deze vluchtroute wel geschikt achten en of zij al dan niet ontvluchting van mensen in meerdere richtingen voorzien. Het veiligheidsplan gaat impliciet uit van de looproute als (enige) vluchtroute: bij evacuatie zorgt de organisator voor het in gereedheid brengen van bussen voor afvoer van mensen (vanaf het busstation). Vervolgens is onhelder hoe de hondenbegeleiders en beveiligers te paard - zowel van REP’S als van de politie -, als ‘handhavers’ van de hekken en de looproute dienen op te treden bij een calamiteit. Hierin schuilt een escalatiegevaar. Tot slot tonen de draaiboeken aan dat noch door de organisator, noch door brandweer en politie is ‘berekend’ wat de capaciteit van de nooduitgangen van het terrein zou moeten zijn.⁸ De focus ligt vooral op het buiten houden van ongewenste bezoekers. Men heeft daarbij mogelijk over het hoofd gezien dat, naarmate het gemakkelijker is om mensen ‘buiten’ te houden, het tevens moeilijker is om mensen van het terrein te evacueren. Ook de kenmerken van het terrein zelf zouden het gestructureerd nadenken over de risico’s bij ontvluchting rechtvaardigen: er zijn vele sloten en watergangen die het terrein afsluiten van de omgeving.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat noch de organisator als verantwoordelijk organisator, noch de parate diensten onder verantwoordelijkheid van de vergunningverlener op gestructureerde wijze de risico’s hebben beschouwd die aan dit evenement met al zijn specifieke kenmerken verbonden zouden kunnen zijn. Tegelijkertijd (en daardoor) is de calamiteitenorganisatie (van de organisator, de parate diensten, en hun onderlinge samenwerking) niet geënt op een gezamenlijk gedragen beeld van plausibele calamiteitenscenario’s.

Er is uitsluitend sprake van generieke planvorming geweest, hoewel evenmin eenduidig aangestuurd of gedocumenteerd. In het veiligheidsplan zijn de ‘politieprocessen’ uit de rampenbestrijding kort beschouwd voor Dance Valley. Aangezien dit echter niet is geschied door de andere diensten en de gemeente en er ook geen risico-analyse aan ten grondslag ligt, is de betekenis van het veiligheidsplan beperkt.

5.4.6 Vergunningverlening

Voor de vergunningverlening zijn de gemeentelijke verordeningen relevant. Voor de meeste evenementen, ook voor Dance Valley, geldt dat een vergunning vereist is op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).⁹ De Velsense APV volgt grotendeels de model-APV die door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is opgesteld. Naast de APV zijn de gemeentelijke Brandbeveiligingsverordening waarin de gebruiksvergunning voor ‘voor mensen toegankelijke ruimtelijk begrensde plaatsen’ wordt geregeld, relevant.

Het verzoek van een organisator aan de burgemeester om een evenement te laten plaatsvinden binnen de gemeente en de beslissing van de burgemeester kunnen daarnaast worden aangemerkt als een aanvraag respectievelijk een besluit op die aanvraag in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).¹⁰

De analyse van de vergunningverlening voor Dance Valley 2001 wordt uitgevoerd aan de hand van enkele van de daarop van toepassing zijnde procedureregels (zie het kader).

8 Voor de berekening hiervan bestaan geen specifieke richtlijnen. Hoewel het evenmin gebruikelijk is bij andere festivals in Nederland, zou men het omheinde festivalterrein kunnen beschouwen als een ‘inrichting’, dat wil zeggen een ‘voor mensen toegankelijke ruimtelijk begrensde plaats’ in de zin van de (model) brandbeveiligingsverordening. Men zou dan de berekeningsmethode voor vluchtwegen ‘versoepeld’ kunnen toepassen op het omheinde festivalterrein.

9 Dit is niet vanzelfsprekend. Indien de locatie van het evenement een inrichting is in de zin van het Inrichtingen en vergunningenbesluit Milieubeheer, kan het bevoegde gezag voorschriften stellen aan het gebruik van deze inrichting via de milieuvergunning. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de TT-Assen.

10 Artikel 1:3 Awb.

De burgemeester heeft de bevoegdheid en de taak om toezicht te houden op evenementen binnen zijn gemeente. Deze bevoegdheid van de burgemeester vloeit voort uit de Gemeentewet. De burgemeester heeft expliciet de taak gekregen om toezicht te houden op 'openbare samenkomsten en gemakkelijkheden' die plaatsvinden binnen zijn gemeente.¹¹ De burgemeester is bij de verrichting van zijn toezichthoudende taak belast met de uitvoering van de bepalingen uit de verordeningen die betrekking hebben op het toezicht op openbare samenkomsten en gemakkelijkheden binnen de gemeente. Evenementen als bedoeld in de model-APV vallen onder deze samenkomsten en gemakkelijkheden. De model-APV bevat drie bepalingen met betrekking tot de organisatie van evenementen.¹² In de model-APV¹³ wordt een evenement omschreven als een voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak.¹⁴ De model-APV bevat een verbod om zonder vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren¹⁵. In een afzonderlijk artikel¹⁶ wordt het verboden bij een evenement de orde te verstoren. In artikel 1.4 van de model-APV is bepaald dat aan de vergunning voorschriften kunnen worden verbonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van 'de openbare orde; het voorkomen of beperken van overlast; de verkeersveiligheid of de veiligheid van personen of goederen; de zedelijkheid of gezondheid'.¹⁷ Op basis van deze bepaling is het bijvoorbeeld mogelijk, in verband met het voorkomen van de aantasting van de gezondheid, om eisen te stellen aan de (milieu)hygiëne. Het toezicht op evenementen dekt daarmee meer dan de handhaving van de openbare orde en dekt een ruim begrip van openbare orde. Volgens de toelichting bij de model-APV zal de toetsing van de 'veiligheid van personen of goederen' door de burgemeester zich vooral richten op de veiligheid 'op en rond het evenemententerrein'.

Naast de APV kunnen andere gemeentelijke verordeningen van toepassing kunnen zijn op de organisatie van evenementen. Zo kan ten behoeve van de brandveiligheid een gebruiksvergunning ex. gemeentelijke Brandbeveiligingsverordening noodzakelijk zijn. Bij Dance Valley is dit het geval. In Velsen verzoekt de brandweer, naar aanleiding van de adviesvraag van de afdeling Burgerzaken in de procedure van de evenementenvergunning, de aanvrager om tevens een gebruiksvergunning ex Brandbeveiligingsverordening aan te vragen. Deze vergunningverlening staat formeel los van de evenementenvergunning ex APV. De brandweer is gemandateerd om de vergunning zelfstandig af te geven. Het toezicht op de naleving van de bepalingen uit de Brandbeveiligingsverordening is in artikel 3.1 opgedragen aan de ambtenaren van de brandweer.

Voor de totstandkoming van een evenementenvergunning op grond van de APV gelden procedureregels uit de Awb en de APV. Deze procedureregels betreffen onder andere:

- 11 Artikel 174 Gemeentewet.
- 12 Afdeling 2 van hoofdstuk 2 (Openbare Orde) van de model-APV.
- 13 Artikel 2.2.1 van de model-APV.
- 14 Met uitzondering van bioscoopvoorstellingen als bedoeld in de Wet op de filmvertoningen; markten als bedoeld in artikel 151 Gemeentewet; kansspelen als bedoeld in de Wet op de kansspelen; het in een inrichting in de zin van de Drank- en Horecawet gelegenheid geven tot dansen; betogingen, samenkomsten en vergaderingen als bedoeld in de Wet op de openbare manifestaties en een aantal in de overige bepalingen van de APV genoemde activiteiten.
- 15 Artikel 2.2.2 model-APV.
- 16 Artikel 2.2.3 model-APV.
- 17 Artikel 2.2.2 model-APV.

De aanvraag en beslistermijn

Ingevolge de model-APV kan het bestuursorgaan (in dit geval de burgemeester) besluiten een aanvraag niet te behandelen indien deze minder dan drie weken voor het tijdstip waarop de aanvrager de vergunning nodig heeft wordt ingediend.¹⁸ Voor bepaalde vergunningen kan deze termijn worden verlengd tot ten hoogste acht weken.

Het bestuursorgaan dient binnen de bij wettelijk voorschrift bepaalde termijn of, bij het ontbreken van zo'n termijn, binnen een redelijke termijn van te hoogste acht weken na ontvangst van de aanvraag, een beslissing te nemen.¹⁹ Indien in het laatste geval het bestuursorgaan verwacht dat zij niet binnen acht weken tot een beslissing kan komen, dan dient zij de aanvrager op de hoogte te stellen van een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet gezien kan worden.²⁰

Zorgvuldige voorbereiding

Het bestuursorgaan dient het besluit zorgvuldig voor te bereiden door de nodige kennis over de relevante feiten en belangen te vergaren.²¹ Uit de aard van de aanvraag vloeit voort in hoeverre het bestuursorgaan advies moet inwinnen bij deskundigen of een inspraakprocedure voor betrokkenen moet organiseren.

In de Awb is een aantal bepalingen opgenomen met betrekking tot de advisering door een persoon of college, dat bij of krachtens een wettelijk voorschrift belast is met de advisering inzake een te nemen besluit en niet werkzaam is onder verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan dat het besluit gaat nemen.²² Indien het bestuursorgaan het uitgebrachte advies overneemt in zijn beschikking, dan is het aan het bestuursorgaan om zich ervan te vergewissen dat het advies op de juiste wijze tot stand is gekomen. Bestuursorganen maken ook veelvuldig gebruik van de kennis bij personen of colleges die wel werkzaam zijn onder hun verantwoordelijkheid. Ten aanzien van deze advisering zijn in de Awb geen specifieke bepalingen opgenomen. Het spreekt voor zich dat het bestuursorgaan dat de beschikking neemt en daarbij een advies overneemt erop toeziet dat het advies op de juiste wijze tot stand is gekomen.

Controle op de naleving van de voorschriften opgenomen in de beschikking

Nadat de vergunning is verleend, dient het bestuursorgaan te controleren of de aanvrager de vergunning naleeft. Met de vergunningverlenende bevoegdheid van de burgemeester hangt samen dat hij verantwoordelijk is voor de naleving van de bepalingen in de verschillende gemeentelijke verordeningen.²³ De burgemeester mag bij de uitvoering van zijn toezichthoudende taak gebruik maken van de kennis en kunde van zijn ambtenaren, maar de ambtenaren blijven werkzaam onder zijn verantwoordelijkheid.²⁴

18 Artikel 1.3 model-APV.

19 Artikel 4:13 Awb.

20 Artikel 4:14 Awb.

21 Artikel 3:2 Awb.

22 Artikelen 3:5 – 3:9a Awb.

23 Artikel 174 lid 3 Awb.

24 Afdeling 10.1.1. Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Intrekking of wijziging

Een begunstigende beschikking zoals een evenementenvergunning kan slechts onder bepaalde omstandigheden weer worden ingetrokken of gewijzigd. In de model-APV is bepaald dat een vergunning ingetrokken of gewijzigd kan worden indien bijvoorbeeld op grond van een verandering van omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de vergunning, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd door het belang of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning is vereist of indien de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen.

De aanvraag en beslistermijn

Zoals in voorgaande jaren heeft de organisator ook in 2001 in een vroeg stadium (februari) de vergunning aangevraagd. Het overleg tussen met name de organisator, REP'S en de politie in de maanden daarop is frequent. De acht-wekentermijn is vooral in verband met de voor de voorbereiding benodigde tijd niet haalbaar. De organisator krijgt echter geen uitsluitsel over de termijn waarbinnen de beschikking (beslissing op de vergunningaanvraag) verwacht kon worden. Door het niet hanteren van de wettelijke termijn en het niet communiceren van de te hanteren termijn ontbreekt niet alleen een voor iedereen duidelijke 'deadline' voor de voorbereidingen, maar is de gemeente ook minder herkenbaar als vergunningverlener. De afdeling Burgerzaken streeft er zelf naar om vergunningen vier tot zes weken voor de ingangsdatum gereed en verstuurd te hebben. Deze termijn is niet gehaald, gezien het feit dat de vergunningverlening op 19 juli plaats vond, dus vlak voor het festival. Het gegeven dat de gebruiksvergunning van de brandweer vijf dagen later wordt verleend en dat het advies van de milieudienst nog een week later in de voorschriften wordt opgenomen, illustreert de moeizame hanteerbaarheid van termijnen bij de verlening van een evenementenvergunning. In dit geval is de 'late' vergunningverlening voor een deel toe te schrijven aan het feit dat de adviezen van *alle* diensten in verschillende tijdspaden tot stand zijn gekomen.

Zorgvuldige voorbereiding

Volgens de interne procedure heeft de afdeling Burgerzaken de vergunningaanvraag verspreid onder de politie Kennemerland, de brandweer Velsen, de Milieudienst IJmond, de gemeentelijke afdeling Openbare Werken en - later volgens het GHOR-protocol - aan de GGD/GHOR Zuid en Midden Kennemerland voor advies. Al deze diensten zijn (indirect) werkzaam onder verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan dat de beschikking verleent (de burgemeester). De adviezen van de diensten zijn in hun geheel overgenomen in de vergunning. De afdeling Burgerzaken heeft een marginale toets uitgevoerd op de ingediende adviezen en op de draaiboeken. De formele toets garandeert niet dat 'het advies op de juiste wijze tot stand komt' of inhoudelijk leidt tot het juiste advies.

Zo is naar aanleiding van de vergadering op 16 juli geconcludeerd dat de vergunning kan worden verstrekt. Omdat in dezelfde vergadering diverse partijen twijfels hebben geuit over de adequaatheid van het logistiek plan en er uitsluitend afspraken zijn gemaakt voor aanvullend overleg, lijkt die conclusie voorbarig. In feite heeft op 16 juli nog geen definitieve advisering plaatsgevonden en beschikte de vergunningverlener (nog) niet over de 'nodige kennis over de relevante feiten'.

In dit verband kan ook gewezen worden op enkele specifieke vergunningvoorschriften. Zo luidt voorschrift 4 onder de categorie 'Openbare Orde': 'De organisatie dient een rampenplan/evacuatieplan op te stellen, en voor aanvang van

het evenement aan te bieden aan de teamchef politie. Tevens dient in dit rampenplan een evacuatieplan van het gehele terrein te worden opgenomen'. Gezien de mistigheden in de draaiboeken over de vluchtmogelijkheden (zie boven) is aan dit vergunningvoorschrift weliswaar formeel voldaan, maar de materiële invulling laat te wensen over. Een ander voorbeeld is voorschrift 2 onder de categorie 'Beveiliging': 'Het beveiligingsbedrijf dient in samenspraak met de politie en de organisatie een beveiligingsplan te maken waarin onder meer de criteria van inzet en de hoeveelheid manschappen worden vermeld'. Hoofdstuk 3 van het Dance Valley BV-draaiboek meldt dat er 184 REP'S medewerkers worden ingezet. De berekening van deze capaciteitsinzet met een verwijzing naar de uit te voeren taken (kwantitatieve en kwalitatieve criteria) worden echter niet genoemd. Ook hier laat de materiële invulling van een vergunningvoorschrift te wensen over.

De evenementenvergunning zelf zit onevenwichtig in elkaar, hetgeen direct samenhangt met de wijze van advisering door de diensten. Zo zijn de milieuvoorschriften in extenso opgenomen (hoewel in eerste instantie opgenomen zonder advies van de milieudienst), terwijl de categorie 'Afvoer' slechts het volgende stelt: 'omtrent de afvoer van bezoekers van het festival dienen concrete afspraken met de politie gemaakt te worden'. Deze zin is afkomstig uit het advies van de politie aan de vergunningverlener. Daarmee vallen het 'advies' van de politie aan de vergunningverlener en het procedurevoorschrift in de vergunning feitelijk samen. De afspraken over het verkeer en vervoer, zoals neergelegd in het Dance Valley BV-draaiboek en in het politie-draaiboek zijn niet herkenbaar als vergunningvoorschriften. De facto bevat de vergunning voor de meest complexe onderdelen (verkeer en vervoer en calamiteitenorganisatie) slechts procedurevoorschriften. Enerzijds is dit onvermijdelijk, omdat de organisator alleen in samenspraak met betrokken overheidsdiensten de plannen kan invullen. Anderzijds geldt de eis van zorgvuldige voorbereiding ook voor de procedurevoorschriften. Een 'co-productie' brengt met zich mee dat de rollen van vergunningverlener en aanvrager minder herkenbaar zijn, hetgeen de zorgvuldigheid nadelig kan beïnvloeden. Dat er van rolverving sprake is geweest blijkt bijvoorbeeld uit het advies van de politie aan het college van B&W (d.d. 08-03-2001).²⁵ Hierin staat dat de vergunning te verlenen is onder de voorwaarde dat een verkeersplan en een parkeerplan worden gemaakt, 'dat uiterlijk op 15 mei 2001 aangeboden moet worden bij de teamchef van politie Velsen'. Omdat op 16 juli nog geen overeenstemming bestond over het verkeer en vervoer is deze termijn niet opgenomen in de verder gelijklopende bepaling in de evenementenvergunning van 19 juli 2001.

Waar de evenementenvergunning vraagt om een beveiligingsplan, een rampenplan/ evacuatieplan, een verkeersplan en een parkeerplan, worden in geringe mate criteria gesteld waaraan al deze plannen moeten voldoen. Bovendien bestaat er overlap met de bepalingen in de gebruiksovereenkomst met het Recreatieschap Spaarnwoude, dat een inrichtingsplan en een verkeersdoorstromingsplan eist. Al deze geïsteeplannen zijn niet als afzonderlijke documenten herkenbaar in het Dance Valley BV-draaiboek. Vervolgens zijn de afspraken over het verkeer, maar ook over de calamiteitenorganisatie versnipperd vastgelegd in het Dance Valley BV-draaiboek en het politie-draaiboek (zie ook de volgende paragraaf).

Waar de vergunningverlener onduidelijkheid laat bestaan over de gewenste vorm en inhoud van de gevraagde plannen is het niet verwonderlijk dat de organisator haar draaiboek naar eigen inzicht opstelt. Zo kan het gebeuren dat het beveiligingsplan en

²⁵ Voor een goed begrip: dit is tien dagen na de aanvraag van de vergunning door de organisator.

een paragraaf over ‘toilet-units’ van hetzelfde hoofdstukniveau zijn in het Dance Valley BV-draaiboek. Wanneer een vergunningverlener zelf niet over de expertise beschikt om de ‘relevante feiten’ (zowel de plannen van de aanvrager als van de adviserende diensten) te beoordelen, moet deze elders gezocht worden.

Controle op de naleving van de voorschriften opgenomen in de beschikking en intrekking of wijziging

De politie is belast met de feitelijke handhaving van de voorschriften in de evenementenvergunning. De milieudienst is voor de handhaving van de milieuvoorschriften aangewezen op de politie. De brandweer is belast met de handhaving van de gebruiksvergunning.

Door deze diensten zijn controles uitgevoerd op de voorschriften voorafgaand aan het evenement en op de dag van het evenement zelf. Voor de milieuvoorschriften en die in de gebruiksvergunning, geldt dat de diensten tevreden zijn over de naleving door de organisator. Voor het verkeer en vervoer geldt echter dat er feitelijk sprake is van een co-productie van de organisator, REP’S en de politie Velsen (zie boven). Dit maakt de handhaving en de intrekking of wijziging van de vergunning bij gebrekkige naleving van de voorschriften tot een theoretische kwestie. Het verkeersplan wordt uitgevoerd (de ‘vergunningvoorschriften’ worden ingevuld) als het evenement feitelijk begonnen is. Tegelijkertijd schuilt hierin een argument voor de vergunningverlener om een adequate materiële toets op de plannen voor verkeer en vervoer te organiseren.

5.4.7 Coördinatie en sturing

De coördinatie van en sturing op het voorbereidingsproces dient onderscheiden te worden van de coördinatie en sturing tijdens de dag van het evenement, zoals voorzien in de plannen.

In bovenstaande analyses blijkt dat van een algehele regie op het voorbereidingsproces geen sprake is. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de onheldere leiding, input en output van de plenaire vergaderingen op 26 juni en 16 juli, uit de onsystematisch tot stand gekomen betrokkenheid van partijen, de moeizame dialoog tussen Amsterdam en Velsen, de totstandkoming van de adviezen aan de vergunningverlener en de basiszorg voorzieningen langs verschillende tijdspaden, het ontbreken van een risicoanalyse en de totstandkoming van het veiligheidsplan. De bevindingen over de coördinatie en de sturing op het voorbereidingsproces als geheel zijn van concluderende aard en komen daarom aan bod in de volgende paragraaf.

In paragrafen 5.4.3 en 5.4.6 werd opgemerkt dat de beperkte sturing op het voorbereidingsproces zich weerspiegelt in de draaiboeken en in de evenementenvergunning.

In feite is er een aantal generieke afspraken gemaakt over de coördinatie. Ten eerste stelt de vergunning: ‘Het beveiligingsbedrijf [REP’S] is op het evenemententerrein verantwoordelijk voor het toezicht op de openbare orde en veiligheid’. Op de centrale post van REP’S zijn twee ‘algeheel leidinggevenden het aanspreekpunt’ (Dance Valley BV-draaiboek, hoofdstuk 3, cursivering toegevoegd). Ten tweede regelt het politie-draaiboek, dat de Operationeel Commandant onder verantwoordelijkheid optreedt van de Algemeen Commandant, die zich in de commandopost op het festivalterrein bevindt. Zowel de politie als REP’S heeft een eigen commandopost met verbindingen op het festivalterrein. Ten derde zal de politie ‘in overleg met REP’S’ een inzet plegen (politie-draaiboek, hoofdstuk 3). Het veiligheidsplan regelt ten vierde dat

de politie zich bij calamiteiten kan bedienen van de medewerkers van de organisator en REP'S, en dat bij incidenten de politie of de brandweer leidend is, afhankelijk van de aard van het incident. Bij rampen wordt opgeschaald naar een Operationeel Team en/of een Beleidsteam.²⁶ Ten slotte wordt interdisciplinaire communicatie genoemd op meerdere plaatsen: op gezette tijden vinden *afstemmingen* plaats (politie-draaiboek, hoofdstuk 8), *overleg* over de in- en uitstroom (Dance Valley BV-draaiboek, beveiligingsplan, hoofdstuk 3) en *onderhoud* over het verkeer (politie-draaiboek, draaiboek verkeer).

Doordat de afspraken over het verkeer en over de calamiteitenorganisatie versnipperd zijn vastgelegd in het Dance Valley BV-draaiboek en in het politie-draaiboek (waaronder het veiligheidsplan), en door het generieke karakter van die afspraken, maken de draaiboeken een ongestructureerde indruk. Op deze wijze kunnen 'blinde vlekken' ontstaan. Zo is de Operationeel Commandant het eerste *aanspreekpunt* van de politie met betrekking tot de verkeerssituatie en zal 'de toestroom en afvoer worden *begeleid* door medewerkers van REP'S' (politie-draaiboek, cursivering toegevoegd). Tegelijkertijd hebben de politie Amsterdam en de KLPD Spoorwegpolitie en Luchtvaartdienst uitvoerende taken in het verkeerstoezicht. Met deze formuleringen uit de draaiboeken is niet duidelijk wie in ultimo de verantwoordelijkheid heeft voor de monitoring van het vervoerssysteem en de bevoegdheid om maatregelen te treffen waaraan iedere partij (publiek of privaat) zich committeert. Eerder werd een soortgelijke onduidelijkheid gesignaleerd ten aanzien van de leiding over een eventuele evacuatie van het publiek. Opmerkelijk in dit verband is dat het interdisciplinaire overleg wordt genoemd op meerdere plaatsen in de documenten, maar niet in het veiligheidsplan (van de politie) noch in het logistiek plan (hoofdstuk 4 uit het Dance Valley BV-draaiboek). Waar de interdisciplinaire communicatie wel wordt vermeld worden verschillende aanwezigen genoemd. Afgaand op de plannen en draaiboeken kan gesteld worden dat de algehele leiding over de calamiteitenorganisatie en de algehele leiding over de logistiek niet expliciet zijn onderscheiden en evenmin gescheiden zijn uitgewerkt.

5.5 Conclusies

Op basis van de analyses in de voorgaande paragraaf kan het volgende geconcludeerd worden over de voorbereiding op Dance Valley 2001.

- I. De lessen die uit de edities 1999 en 2000 getrokken zijn door de betrokkenen zelf hebben wel geleid tot een aanpassing van de plannen (met name het verkeersplan en het veiligheidsplan) maar niet tot een andere wijze van toetsen van de plannen.

Zo hebben de logistieke problemen in 2000 wel geleid tot een ander logistiek plan (stimulering OV, parkeren op Westpoort) maar niet tot een andere organisatie van de materiële toets op het logistieke plan door de vergunningverlener. Ten aanzien van de calamiteitenorganisatie is aan de lessen op reactieve wijze invulling gegeven, dat wil zeggen nadat door de GHOR Zuid- en Midden Kennemerland en door de gemeente Amsterdam werd aangedrongen op betere uitwerking van de calamiteitenorganisatie. Aan sommige voornemens is geen invulling gegeven, zoals aan het voornemen om een milieuplan van de organisator te vragen of het voornemen om de gemeente Amsterdam tijdig te betrekken.

²⁶ REP'S heeft naar eigen zeggen geen kennis van de inhoud van het gemeentelijk rampenplan.

2. De groei van het evenement heeft in beperkte mate geleid tot een aanpassing van de wijze waarop de organisator, de vergunningverlener en de adviserende diensten onder verantwoordelijkheid van de vergunningverlener invulling hebben gegeven aan de voorbereidingen. Men is al dan niet bewust uitgegaan van de (te) gemakkelijke aanname dat een groter evenement met dezelfde inspanning georganiseerd kan worden.

Het was vóór de vergunningaanvraag al aannemelijk dat de editie 2001 meer bezoekers zou krijgen. Uit de gezamenlijke evaluatievergadering van editie 1999 maakt de organisator reeds op dat de vergunning wel verleend zal worden. Dezelfde houding heerst bij de politie Velsen. Het schriftelijke advies van de politie Velsen aan de vergunningverlener, met daarin voorgestelde voorschriften, is gedateerd tien dagen na de vergunningaanvraag, op het moment dat de voorbereidende besprekingen in een beginstadium verkeren. Er is sprake van een groot vertrouwen in eigen kunnen bij de organisator, de vergunningverlener en de politie Velsen. Waarschuwend geluiden van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam vinden weinig weerklank.

3. Er is gedurende de voorbereiding geen sprake geweest van een systematische projectorganisatie onder een centrale regie of sturing. Dit heeft de communicatie verstoord en de voorbereiding vertraagd.

Waar de vergunningverlener heeft verzuimd om de benodigde partijen tijdig uit te nodigen hebben de organisator en REP'S het initiatief genomen om bij diensten als de politie Amsterdam en Rijkswaterstaat 'langs te gaan'. Dit is echter evenmin gebeurd op een gestructureerde wijze. Het contact met de politie Amsterdam werd bijvoorbeeld uitsluitend op uitvoerend niveau gelegd. Doordat zowel de aanvrager als de vergunningverlener het 'grensoverschrijdende' karakter van de logistiek niet hebben ingezien is de gemeente Amsterdam en de politie Amsterdam relatief laat op het juiste niveau ingelicht. Een voornemen uit 2000 was om dit niet meer te laten gebeuren. De vertraging heeft de voorbereidings-tijd gereduceerd tot twee maanden. Tevens heeft de vertraging een effectieve communicatie tussen Amsterdam en Velsen in de resterende voorbereidings-tijd bemoeilijkt. Mogelijke angst van Amsterdamse zijde over nieuwe 'Koninginnedag'-ongeregeldheden kan geleid hebben tot een afhoudende opstelling. Andere actoren - binnen Velsen -, zoals de GHOR en de milieudienst, hebben zich relatief laat uit kunnen spreken over hun eisen.

4. Het gebrek aan regie en sturing hangt samen met uiteenlopende rolverwachtingen van de betrokkenen.

Zo hebben de organisator en de gemeente Velsen beurtelings naar elkaar gewezen als het gaat om het 'trekken' van de voorbereidingen ten aanzien van de logistiek (zoals de communicatie met de NS). De gemeente Velsen heeft als vergunningverlener de regie op de voorbereiding willen neerleggen bij haar belangrijkste adviseur, de politie Velsen. Het is sterk de vraag of de politie Velsen deze rolopvatting heeft gedeeld. Overigens hebben actoren als de gemeente Amsterdam en de organisator impliciet een voortrekkersrol toegeschreven aan de ambtenaar OOV van Velsen, terwijl de vergunningverlening formeel bij de afdeling Burgerzaken is neergelegd. Het is twijfelachtig of een onderdeel binnen het ambtelijk apparaat van Velsen de voortrekkersrol voor zich zag weggelegd.

5. Door een gebrekkige regie hebben voorbereidende besprekingen plaatsgevonden op ad hoc basis en in bilaterale contacten. Er is geen sprake geweest van een duidelijke planning, agendering en documentatie van afspraken.

De plenaire vergaderingen op 26 juni en 16 juli hebben inhoudelijk een beperkte toegevoegde waarde gehad. Voor zover het voorzieningen voor de basiszorg betreft, heeft dit geen nadelige gevolgen gehad. Monodisciplinaire aangelegenheden als brandveiligheid en medische zorg zijn voldoende gewaarborgd. Dit geldt niet voor de meer complexe onderdelen van de voorbereiding: het verkeer en vervoer en de calamiteitenbestrijding. Naar aanleiding van de plenaire vergaderingen is door de gemeente Velsen het initiatief genomen tot aanvullende overleggen over het verkeer en vervoer en is meer nadruk gelegd op de totstandkoming van het veiligheidsplan. Daarbij heeft de gemeente opnieuw sterk geleund op de politie Velsen.

6. De vergunningverlener heeft in beperkte mate inhoudelijke expertise georganiseerd ter toetsing van de geëiste plannen. Een relatief onevenwichtige evenementenvergunning en inhoudelijk niet eenduidige plannen en draiboeken zijn het resultaat.

Met name ten aanzien van het verkeer en vervoer en de calamiteitenorganisatie bevat de vergunning uitsluitend de eis dat plannen worden ingediend. Aan deze plannen worden vooraf geen inhoudelijke of vormvereisten gesteld. Bovendien worden er meer plannen gevraagd dan er afzonderlijke documenten worden ingediend. Dit alles heeft nadelige gevolgen voor de herkenbaarheid van de gemeente als vergunningverlener en voor de handhaafbaarheid van de vergunning. De organisator en de politie hebben sterk vertrouwd op hun eigen expertise. De gemeente Velsen heeft sterk vertrouwd op de expertise van de politie. De materiële toets op de plannen en draiboeken, of een contra-expertise is echter niet voldoende gegarandeerd door de co-productie tussen de organisator en politie.

Het wordt niet duidelijk uit het 'logistiek plan' van de organisator hoe calculaties over het verkeer en vervoer tot stand zijn gekomen, bijvoorbeeld over de verdeling van mensen over Openbaar Vervoer en eigen vervoer en over de spreiding van mensen bij de uitstroom. De vergunningverlener heeft hier geen eigen calculatie tegenover gesteld. De organisator heeft diverse partijen er ten onrechte van overtuigd dat er van een verspreide afvoer sprake zou zijn.

Risico-analyses zijn op weinig gestructureerde wijze gemaakt. De organisator heeft geen schriftelijke schatting van risico's gemaakt. Brandweer en politie enerzijds, en de GHOR anderzijds, hebben eigen schattingen gemaakt van mogelijke risico's. Een gezamenlijke en methodische *analyse* heeft niet plaatsgevonden, zodat de preparatie op de calamiteitenbestrijding niet geënt is op een gezamenlijk gedragen beeld van plausibele calamiteitenscenario's.

HOOFDSTUK 6

De dag

6.1 Reconstructie van het verloop

6.1.1 Periode 08.00-11.00 uur

Organisatie/coördinatie

De organisator controleert om 08.00 uur de tenten, het terrein en de buitenkant van het terrein en zet alle puntjes op de i. Er is op dat tijdstip in het politiebureau IJmuiden een briefing van de commandanten onder leiding van de Operationeel Commandant (OC) van politie en ook de buurtregisseur Westelijk Havengebied van district Lodewijk van Deijsselstraat van de politie Amsterdam is hierbij aanwezig. REP'S is ook uitgenodigd, maar niet aanwezig.

Om 08.30 uur is er 'groot overleg' in de kantine van het politiebureau in IJmuiden. Hierbij worden de ongeveer zeventig politiemensen, die betrokken zijn bij het evenement, door de OC van politie gebriefd en op de hoogte gebracht van wat er die dag van hen verwacht wordt. Er zijn geen personele problemen, behalve dat er vier mensen tijdelijk afgestaan moeten worden aan de recherche in verband met het vervoer van arrestanten.

09.00-09.15 uur: De bus die door de organisator is toegezegd om politiemensen van Velsen naar Dance Valley te brengen komt om 10:00 uur, een uur later dan afgesproken.

De politie Velsen gaat op eigen gelegenheid naar Dance Valley en alle posten worden op de geplande tijd bezet.

09.00 uur: Rijkswaterstaat overlegt op het terrein met de organisator en de politie.

09.30 uur: Bij aankomst op het evenemententerrein bemant de OC van politie de container-commandopost die op een verhoging van het terrein staat.

REP'S wil voor alle politiemensen zichtbare, herkenbare armbandjes uitdelen. De politieleiding en de politieagenten in uniform zijn het hier niet mee eens. Er wordt besloten dat de bandjes niet op het uniform gedragen worden, de politiemensen in burger dragen de bandjes wel.

De brandweer is met twee inspectieteams tussen 10.00 en 12.30 uur op het terrein aanwezig en komt geen bijzonderheden tegen. De ROvD Brandweer spreekt met de politie af dat hij wordt opgeroepen bij alle eventuele incidenten betreffende Dance Valley.

Evenement

Om 10.00 uur zijn de eerste bezoekers al binnen en tussen 11 en 12 uur wordt het drukker. Na enige lichte regen in de vroege ochtend, klaart de hemel op en het wordt flink zonnig, waarbij de temperatuur oploopt tot rond 21°C.

Verkeer & Vervoer

Publieksstroom

De organisator gaat rond 10.00 uur bij het busstation kijken, omdat deze nieuw is dit jaar.

Citaat bezoeker:

“Bij aankomst viel mijn mond open. Wat een geweldig busstation, goed doordacht en erg professioneel! Dus wij dachten: dat komt allemaal goed vandaag. Dat goed komen was al snel over. Mijn god hoe haalt iemand het in zijn hoofd om daarna de hoofdingang, even snel geschat, drie kilometer verderop te maken en dan ook nog verzuimt om onderweg wat drankverkooppunten te maken.”

Pendelbussen

De politie Amsterdam hoort van haar motorrijders om ongeveer 10.00 uur dat de weg dicht begint te slijpen en dat het hectisch wordt in het verkeer. Er arriveren veel bezoekers in Station Sloterdijk die naar Dance Valley vervoerd moeten worden. Er zijn ook vele bussen en taxi's uit diverse gemeenten op de weg. De bussen zijn voor een deel door de organisatie ingezet. Verder is er sprake van een onbekend aantal charterbussen voor groepsvervoer.

10:30 uur: De ambtenaar OOV van de gemeente Velsen komt aan bij Dance Valley. Zij constateert dat de Amsterdamseweg vanuit Velsen is afgezet en dat er vanuit Amsterdam auto's, bussen en taxi's aan komen rijden.

Zij stelt met de OC van de politie om 10.30 uur een stagnatie van het busvervoer vast veroorzaakt door de vele voetgangers/bezoekers en taxi's op en rond het busstation.

Enkele bussen worden omgeleid via de Heuvelweg.

Eigen vervoer

Rijkswaterstaat bouwt volgens plan om 08.15 uur de afzettingen op, plaatst tekstwagens en opent de evenementenafrit “Dance Valley” op de A9.

10.30 uur: Er wordt door motorrijders KLPD een file gemeld bij de afrit Rottepolderplein richting A200/N 200 tot aan Badhoevedorp. De politie regelt het verkeer bij de verkeerslichten op het Rottepolderplein en drie kwartier later is de file opgelost.

6.1.2 Periode 11.00-13.00 uur

Organisatie/coördinatie

De officier van dienst van de GHOR (OvDG) is om 12.00 uur bij Educare. Daar worden op dat moment blaren doorgeprikt en pleisters geplakt bij bezoekers die hebben gelopen van het parkeerterrein Westpoort naar het evenemententerrein. Omstreeks 12:00 uur is er een overleg tussen de OC van de politie en de locoburgemeester. Laatstgenoemde heeft “burgemeesterspiket”. De organisator is daar volgens eigen zeggen niet bij. De (verkeers)problemen van de ochtend zijn besproken en -op basis van de bestaande plannen en afspraken- schatten partijen gezamenlijk in dat het 's avonds goed zal gaan.

Verkeer & Vervoer

Publieksstroom

De ambtenaar OOV loopt om 11.00 uur een rondje over het terrein, beginnend bij het busstation. De aanvoer via dit station verloopt volgens haar nu redelijk goed. Een bus stroomt bij aankomst in ongeveer 1,5 minuut leeg. Het publiek volgt de aangegeven route. Het wordt echter al maar drukker op het busstation, omdat er steeds meer bussen binnen komen.

Pendelbussen

De buscoördinator verwacht vooral 's ochtends een massale aankomst van bezoekers. Maar door het uitblijven van een geleidelijke toename van aankomende bezoekers en in combinatie met slecht functionerende afzettingen op het busstation stagneert het busvervoer.

Er wordt getracht bij te sturen in de buscapaciteit tussen het busstation en respectievelijk Westpoort en Station Sloterdijk. Dit is moeilijk, volgens de buscoördinator, omdat Westpoort en het station nauwelijks bereikbaar zijn door de vele auto's, taxi's en charterbussen op de Amsterdamseweg die een vlotte doorgang van het bestemmingsverkeer en de pendelbussen verhinderen. Volgens de buscoördinator is van tevoren met REP'S en politie afgesproken dat de weg vrij zou zijn en dit blijkt niet het geval.

De OC van de politie hoort om 11.00 uur van zijn eigen mensen dat niet alle verkeersposten, die door REP'S bemand zouden worden, operationeel zijn. Op verzoek van de OC Politie worden rond 11.00 uur door de meldkamers van de politie Amsterdam-Amstelland en Kennemerland pogingen ondernomen bij de taxicentrales in Amsterdam en Beverwijk, hun taxi's van de Amsterdamseweg te verwijderen. Dit heeft geen effect.

Het grote aantal taxi's dat in de ochtenduren klanten zoekt in het havengebied, hindert de doorgang van de bussen op de Amsterdamseweg. De ongeveer 4.000 van de 10.000 genodigden worden vervoerd met charterbussen en taxi's die ingehuurd zijn door de organisator. Dit roept frustratie op bij de gewone taxichauffeurs. Taxi's, die zich tussen de afzetting en het terrein bevinden, worden noch door de politie, noch door REP'S weggehaald uit die zone en rijden tegen woekerprijzen op en neer tussen de Heining en het evenemententerrein. De herkenbaarheid van de bussen en taxi's die doorgelaten mogen worden, laat volgens de verkeersposten te wensen over. De OC van de politie geeft de opdracht om alle taxi's te verwijderen met uitzondering van de taxi's die door de organisator gecontracteerd zijn. Taxichauffeurs en bezoekers reageren kwaad.

De taxi's die op de busroutes aanwezig zijn (na langs de afzettingen te zijn gereden) blijven in het gebied rond het evenemententerrein kleine rondjes rijden. Via niet geblokkeerde sluiproutes komen meer taxi's in het afgezette gebied.

De taxi's belemmeren het busverkeer dusdanig, dat steeds meer mensen gaan lopen die zo het pendelverkeer nog meer belemmeren.

Tussen 11.00 en 12.00 uur komen bij de OC van de politie meldingen binnen van de politie bij station Sloterdijk en van de verkeersposten dat er enkele buschauffeurs afhaken in verband met vernielingen en intimidatie. Rond 12.00 uur meldt de buscoördinator aan de organisator dat zijn bussen in hun doorgang worden belemmerd door de vele taxi's en dat er problemen zijn met de transfer op Station Sloterdijk. Om ongeveer 12.30 uur spreekt de ambtenaar OOV met de OC van de politie. Op dat moment is via de mobilofoon te horen dat het verkeer een chaos is.

Openbaar vervoer

De aanvoer van het publiek met de trein is groter dan voorzien en gepland. Het publiek is volgens de politie Amsterdam bij aankomst op Station Sloterdijk niet goed geïnformeerd over hoe men in Spaarnwoude komt. Een aantal mensen denkt - mede op grond van mogelijk onjuiste informatie van de politie bij het station - ten onrechte dat het evenemententerrein op loopafstand is.

Er zijn rond 11.00 uur lange rijen wachtenden. Anderen gaan te voet naar Dance Valley. Door middel van dakspeakers wordt omgeroepen dat de afstand naar het evenemententerrein zeker 15/16 km is. De buschauffeurs zijn niet door de bus-

coördinator geïnformeerd over de plaats waar ze op Station Sloterdijk de mensen moeten laten instappen. Bussen die van alle kanten komen aanrijden, worden bestormd door het publiek. Deuren en dakluiken van bussen worden geforceerd om in de bus te komen.

Dit zorgt volgens de buurtregisseur van de Amsterdamse politie voor stress en angst bij diverse buschauffeurs. Van deze chauffeurs hoort hij dat sommigen niet precies weten hoe ze moeten rijden. Volgens de buurtregisseur geven veel buschauffeurs aan dat ze naar huis willen en baseren zij zich hierbij op de stress en de rijtijdenwet die overschreden gaat worden. De buurtregisseur geeft deze informatie door aan de politie Kennemerland.

De bussen komen niet op tijd terug van het busstation. Op Station Sloterdijk wachten inmiddels 1000 tot 2000 mensen. Er zijn vier mensen van REP'S aanwezig op Station Sloterdijk en zij hebben de mensenmassa niet onder controle. Er komen dertig extra mensen van REP'S bij. Deze capaciteit wordt in overleg met de organisator onttrokken aan de buitenbewaking (die is ingesteld om te voorkomen dat bezoekers over de hekken het terrein op komen).

12.00 uur: Bezoekers stappen uit op Station Haarlem-Spaarnwoude en lopen naar het terrein.

Om 12.30 uur nemen de NS contact op met de organisator over de drukte op Station Sloterdijk.

NS wordt verzekerd dat eraan gewerkt wordt om de drukte te verminderen.

Citaat bezoeker:

“Toen de zon die ochtend toch ging schijnen gingen mijn man, ik en nog vijf vrienden optimistisch richting de bussen voor Dance Valley. Zoals elk jaar hadden we er zin in. De eerste ellende begon al op Station Sloterdijk. Er waren enkele pendelbussen en een enorme mensenmassa. In eerste instantie kon iedereen nog grapjes maken en samen klagen. Na twee uur werd de sfeer grimmig. Het werd iedereen duidelijk dat de beloofde 150 bussen niet zouden komen. Voor de oneindige massa mensen kwamen veel te weinig bussen. Het inladen van de mensen, die voor aan de rijen stonden was walgelijk. Mensen werden naar binnen gesleurd, geduwd of geplet. De angst sloeg mij om het hart, wat waanzinnig!!! Eindelijk na drie uur in de zon (geen drinken, uitgedroogd) stopte een bus voor mijn neus. Helaas deed de chauffeur de voordeur open en ik stond voor de achterdeur. De massa kwam in beweging en niemand kon een kant op. De achterdeur werd geforceerd en met man en macht probeerde iedereen naar binnen te gaan. Iemand van ons groepje ging als eerste naar binnen en heeft mij meegesleurd, anders was ik onder de voet gelopen. Ik zag hoe mijn man het niet aandurfde. Hij stond twee rijen achter mij. Een vriendin, die er van de chauffeur niet in mocht, was door de massa tegen de deur gekwakt en had een geblesseerde knie. Alle spanning brak in ons en we zaten keihard te janken. De bus reeds weg en ik zag mijn man en nog een vriend kleiner worden. Die waren we al kwijt.”

Eigen vervoer

De buurtregisseur hoort rond 11.00 uur dat de mensen van REP'S de afzettingen bij Westpoort niet in de hand hebben en dat er overal (ook in de berm) geparkeerd wordt.

Politie Kennemerland wil de afzettingen handhaven, ondanks de toenemende drukte. Motorrijders van de politie uit Amsterdam assisteren bij de verkeersregeling.

Door de grote drukte op parkeerterrein Westpoort wordt door de OC besloten het verkeer naar de evenementenafrit op de A9 te geleiden teneinde in het recreatiegebied Spaarnwoude te parkeren.

De tekstwagens bij Haarlem Zuid worden om 11.15 uur door RWS volgens plan omgezet naar de tekst: "Dance Valley via A9".

Bij het openen van de brug over Zijkanaal C ontstaat om 12.20 uur een file van deze brug tot de afrit Haarlem-Zuid. Rijkswaterstaat vraagt bij de OC of de tekstwagens omgezet kunnen worden richting Amsterdam voor parkeren in het Westelijk Havengebied. De politie meldt dat dit niet kan in verband met de drukte bij Station Sloterdijk en in het Westelijk Havengebied.

Fietsers/voetgangers

Er zijn te weinig bussen op parkeerterrein Westpoort dus de stroom voetgangers in de richting van het evenemententerrein neemt gestaag toe.

6.1.3 Periode 13.00-15.00 uur

Organisatie/coördinatie

Er is om 13.00 uur een briefing in de commandopost. Aanwezig zijn de OC van de politie, REP'S, en de ambtenaar OOV. De organisator is daar volgens eigen zeggen niet bij geweest.

De OC van de politie ontvangt berichten dat het een chaos is met het busvervoer bij Station Sloterdijk. Afsproken wordt dat de organisator en REP'S met de politie Amsterdam bij Station Sloterdijk zullen gaan kijken.

De OvdG (GHOR) die komt voor het CTPI hoort van de politie dat er een vervoersprobleem is.

Rijkswaterstaat overlegt op het terrein met de politie en krijgt hetzelfde te horen.

Verkeer & Vervoer

Publieksstroom

13.00 uur: De organisator en de buscoördinator zien nog steeds taxi's en charterbussen aankomen op het busstation en sturen ze vanaf ongeveer 11.00 uur weg. Ze zien dat de taxi's een stukje doorrijden, omkeren en alsnog mensen voor het busstation afzetten.

Pendelbussen

De organisator ziet rond 13.00 uur mensen lopend aankomen op het evenemententerrein.

De organisator rijdt met de politie op de Amsterdamseweg naar Station Sloterdijk en ziet dat taxi's en charterbussen opstoppingen veroorzaken. In tegenstelling tot de afspraken, zoals vastgelegd in het vervoersplan, is de weg niet vrij. De organisator ziet dat afzettingen en hekken door de verkeersposten niet worden bemand of aan de kant zijn gezet.

Bij Pont Buitenhuizen staat een hek langs de weg en alle verkeer rijdt gewoon door.

In de loop van de vroege middag komen berichten bij de verkeersposten en de meldkamers binnen dat taxichauffeurs de A9 en andere routes gaan blokkeren als zij niet tussen Amsterdam en het evenemententerrein mogen rijden. Dit is het gevolg van het "schoonvegen" door de politie van de Amsterdamseweg.

De KLPD Luchtvaartpolitie was verzocht om vanaf 12.30 uur met een helikopter een uur lang te vliegen voor verkeersobservatie. Door een technisch probleem aan de stoel van de heli vertrekt deze pas om 13.15 uur. Eenmaal in de lucht blijken problemen aan de antenne van de videoapparatuur ervoor te zorgen dat er geen beeldverbinding met de commandopost tot stand komt. In overleg met de commandopost

wordt besloten om tot 13.50 uur te vliegen. De heliwaarnemer signaleert dat mensen lopend onderweg zijn naar het evenemententerrein en dat er veel taxi's op de weg zijn. Bij de evenementenafslag "Dance Valley" op de A9 staat een file, en vanaf Badhoevedorp staat een file tot aan Westpoort.

Tijdens de vlucht heeft de OC geen communicatie met de waarnemer in de heli.

Openbaar vervoer

13:00 uur: De NS zetten surveillanten in op de stations Santpoort-Zuid en Haarlem-Spaarnwoude.

14:00 uur: De spoorwegpolitie komt aan op Station Sloterdijk en overlegt met de politie.

Citaat bezoeker:

"Reeds 's morgens ontdekten we dat er iets hopeloos mis zou gaan, toen we nog even naar Spaarndam gingen voor de kunstmarkt. Honderden vrolijke jonge mensen stapten uit de trein bij: LET WEL: STATION HAARLEM-SPAARNWOUDE!! en meenden derhalve in de buurt van het festivalterrein te zijn uitgestapt. Ik ben zelf 63 jaar jong en genoot van de vrolijke, gezellige mensen, die ons de weg vroegen en lachend reageerden op onze opmerking dat het nog wel een stevige wandeling was naar het bewuste terrein."

Eigen vervoer

12.00 uur: Bezoekers parkeren ook in Velsen en Spaarndam en gaan vanaf daar lopen. De politie krijgt rond 13.00 uur berichten door dat mensen vanuit diverse richtingen lopend onderweg zijn naar het evenemententerrein. Auto's worden her en der geparkeerd in de berm van de weg.

De afzettingen bij Pont Buitenhuizen worden genegeerd door de taxi's.

Op de parkeerplaats van Westpoort staan volgens REP'S bussen klaar om de mensen naar het evenemententerrein te vervoeren, maar de bezoekers gaan lopen en maken geen gebruik van de bussen. De mensen kijken volgens REP'S niet goed op de flyer en halen 'Spaarnwoude' en het 'Spaarnwoude terrein' door elkaar. Daardoor onderschatten ze de loopafstand.

De file op de A9 (zoals geconstateerd vanuit de heli) begint rond 13.15 uur op te lossen.

6.1.4 Periode 15.00-17.30 uur

Organisatie/coördinatie

De leiding van de organisatie leidt om 16.00 uur een aantal genodigden (onder wie. raadsleden) van de gemeente Velsen rond over het terrein, waarbij ook over de afvoerroute wordt gesproken. Na de rondleiding gaan de gemeenteraadsleden naar de VIP-ruimte om wat te drinken.

16.00-17.00 uur: De OvDG van de GHOR overlegt met de OC van de politie. Zij constateren dat de afwikkeling van de bezoekersstroom nu goed gaat (het wordt rustiger op de aanvoerwegen) en de afvoer wordt besproken. Hierna gaat de OvDG bij Educare langs om afspraken te maken.

Er is om 17.00 uur een tussentijds spoedoverleg bij de commandopost tussen de politie Velsen, de politie Amsterdam, de organisator en REP'S. Ze spreken over de problemen van de middag en over de acties die voor de avond worden geïnitieerd, met als inzet dat de route langs het Noordzeekanaal open blijft. De politie van Amsterdam zal de Amsterdamse taxi's benaderen met het verzoek om 's avonds over

de A9 te gaan rijden om niet opnieuw problemen te veroorzaken. De afzettingen zullen door zowel REP'S als de politie bemand worden. Aangezien de politie van Amsterdam hier onvoldoende personeel voor heeft, zal de politie van Velsen de afzettingen op Amsterdams grondgebied tot aan Westpoort bemannen. De afzettingen bij Heining en Ruigoord worden bemand door politiemensen en REP'S met als doel de taxi's tegen houden.

Volgens de politie van Velsen zijn niet alle afzettingen bezet, zijn er bij de ingang onvoldoende fouilleringsruimtes, en worden er niet genoeg ervaren beveiligers door REP'S ingezet.

REP'S voorziet problemen met de hekken bij de mainstage. Het verplaatsen van de hoofdact lijkt voor REP'S de beste oplossing.

De politie Velsen zegt aan de organisator toe zich aan de draaiboeken te zullen houden.

Verkeer & Vervoer

Planning/coördinatie

Alle bezoekers zijn rond 17.00 uur aanwezig op Dance Valley, de meeste taxi's zijn verdwenen en de aanvoerproblemen zijn opgelost.

Publieksstroom

16.00 uur: De OC van politie Velsen heeft zich bij de afzettingen georiënteerd en maakt zich zorgen over de stevigheid van de afzetting rond het terrein. De bezoekers worden 2.1 km omgeleid van het terrein naar het busstation, maar het is veel korter als zij achter de mainstage door de hekken zouden breken. Vanaf de heuvels op het terrein is het busstation te zien, nabij de mainstage. Er is hier contact over met REP'S, de OVD van de Brandweer, de overige commandanten en de organisatoren.

Pendelbussen

De productiemanager van de NS meldt om 15.10 uur aan de organisator dat er 3000 mensen op Station Sloterdijk aanwezig zijn en dat er een groot gebrek is aan bussen. De AC van politie neemt rond 16.00 uur contact op met de taxicentrale Beverwijk. Op zijn verzoek om taxi's naar de Wijde Blik te dirigeren, wordt positief gereageerd. Er is geen tussentijdse communicatie tussen de organisator of de buscoördinator en de buschauffeurs, omdat er geen mobilofoon of telefoonverbinding met de meeste bussen mogelijk is.

Volgens de buurtregisseur zijn sluiproutes via de Houtrakpolder in het geheel niet door de politie Velsen afgesloten, in tegenstelling tot hetgeen bij de voorbereidingen met hen is afgesproken.

Openbaar vervoer

De machinisten, die dat willen, maken een extra stop op Station Haarlem-Spaarnwoude. De mensen die aankomen op Station Sloterdijk worden door NS-medewerkers geïnformeerd over de extra stop, waarop zij weer in de trein stappen.

Citaat bezoeker:

“Dit jaar gingen we maar met het openbaar vervoer, want dat was goed geregeld en met de auto zou parkeerproblemen opleveren. 's Middags om half één waren we op Amsterdam Sloterdijk. Beneden zagen we de ellende bij de pendelbussen. Twee tot drie bussen stonden klaar voor de ontelbare mensen. In plaats van een route voor alleen de bussen reden daar ook ontelbare auto's waardoor de bussen niet konden doorrijden. We vroegen aan een medewerker van de NS of er geen alternatief was.

Lopend vanaf hier zou het ongeveer twee uur duren. Je kon ook met de trein naar Station Spaarnwoude en vervolgens nog ongeveer een half uur lopen. Massaal gingen mensen ook van dit alternatief gebruik maken. Aangekomen op Station Spaarnwoude was er niemand van de organisatie te bekennen, die ons de weg kon wijzen, dus begon iedereen maar te lopen. Eindeloos lang verder gelopen over zand en teer hoorden we eindelijk muziek. “We waren er”, ging door mijn gedachten. We hadden al twee uur en vijftien minuten gelopen en alle duizenden mensen hoorde je nu al klagen over de organisatie, terwijl het ergste nog moest komen... De organisatie had verzonnen dat VIP's direct de Valley in konden en de mensen die al ± 14 kilometer hadden gelopen eerst nog een rondje om de Valley moesten maken. Na weer dertig minuten lopen zagen we eindelijk de ingang. Naar binnen was zo gebeurd, het feest kon beginnen!!! Eerst maar even naar de EHBO, omdat een aantal van ons blaren had opgelopen tijdens de wandeling.”

Eigen vervoer

De motorrijders van de politie maken vanaf 15.00 uur de weg vrij van Westpoort tot aan het evenemententerrein.

De aanvoer over de A9 wordt vanaf dat tijdstip steeds minder.

In verband met de verkeersveiligheid sluit Rijkswaterstaat om 15.45 uur de evenementenafrit “Dance Valley” op de A9.

De afzettingen en tekstwagens op de A9 worden een kwartier later volgens plan opgeruimd.

REP'S blijkt volgens de politie nog steeds niet goed in staat om zijn taak bij de afzettingen in het Westelijk Havengebied goed te vervullen, omdat ze niet goed bestand zijn tegen de druk en intimidatie van taxichauffeurs. Daarom worden ook politiemensen bij de afzettingen ingezet.

Wanneer taxi's gewoon doorrijden bij de afzettingen, kan REP'S niets doen. De politie zou hier moeten optreden, maar zij laat iedereen door. De politie is volgens de organisator niet goed gebriefd over haar taak bij de afzettingen. Er blijken verschillende opvattingen tussen REP'S en politie te bestaan over het toelatingsbeleid.

6.2 Analyse

Bij de analyse van dit deel van de dag spelen de volgende leidende vragen een rol:

- Wat zijn de belangrijkste knelpunten die zich tijdens dit deel van de dag hebben voorgedaan?
- Is de operationele uitvoering gerealiseerd conform de diverse plannen?
- Bleken de plannen ook geschikt voor het realiseren van een goede afloop?
- Is er, waar nodig, sprake geweest van effectieve bijsturing?

We bespreken deze vragen aan de hand van de aandachtspunten die ook in de reconstructie zijn gehanteerd.

Coördinatie en sturing

Tijdens dit eerste deel van de dag blijken onvolkomenheden in de uitvoering naar onvoldoende hoog niveau in de organisatie bekend gemaakt. Hierdoor ontstaat een gebrek aan informatie bij leidinggevendenden voor de analyse van het totaalbeeld, benodigd om bij te sturen en zo problemen te voorkomen. Er is dus, figuurlijk gesproken, geen sprake van een ‘helikopterview’. Dat is overigens ook letterlijk het geval doordat de OC Politie met de helikopterwaarnemer niet kan communiceren.

6.2.1 Het logistieke plan

Op basis van eerdere ervaringen van de organisator met dit evenement en de sterke promotie om met het openbaar vervoer te komen, is er in het logistieke plan vanuit gegaan dat ongeveer 70% van het publiek met eigen vervoer zou komen.. Dit zijn circa 18.700 auto's met in totaal 56.000 bezoekers. Overeenkomstig het plan zou 29% van het publiek (23.200 bezoekers) met het openbaar vervoer komen en 1% (800 bezoekers) met zelfgehuurde touringcars, de zogenaemde "charterbussen".

Op basis van deze gegevens is het aantal pendelbussen berekend dat van Station Sloterdijk en Westpoort naar het evenemententerrein zou rijden. Dit aantal bussen komt mede tot stand op basis van het aantal slagen dat de bussen op een lege Amsterdamseweg kan maken. Tot slot is met betrekking tot het vervoer over de Amsterdamseweg rekening gehouden met taxi's die tot aan de afzetting bij de Wijde Blik rijden, en met VIP's die met eigen vervoer komen of met pendelbussen vervoerd worden vanaf de parkeerterreinen.

Veel VIP's (+bus) hebben de hun toegewezen route niet gevolgd. Dit draagt ook bij tot stremmingen op de voor de pendelbussen bestemde route.

De instroom van het publiek werd als volgt verwacht: ongeveer een kwart van het publiek komt tussen 08.00 en 12.00 uur, ongeveer 65% van het publiek komt tussen 12.00 en 16.00 uur en 10% van het publiek komt tussen 16.00 en 20.00 uur.

Citaat bezoeker:

"In de voorbesprekingen met de betrokken partijen, o.a. de Gemeentepolitie, Provincie, Rijkswaterstaat, Brandweer enz. is de organisatie doorgesproken waarop u Dance Valley een vergunning heeft gegeven. In deze besprekingen zijn ongetwijfeld ook de z.g. 130 bussen ter sprake gekomen.

U bent toen uiteraard aan het rekenen geslagen. Ik reken met U mee: 80.000 bezoekers. Bij afloop Dance Valley moeten er pakweg 30.000 met bussen worden vervoerd. Stel dat er per 10 minuten 10 bussen zijn te vullen, 1 per minuut, geeft dit een totaal van ± 5.000 bezoekers per uur. De laatste gaat dan om 6 uur weg. Bij 30 seconden duurt het nog 3 uur!!! De bussen hadden er moeten zijn, afspraak is afspraak. Maar het foutje zit bij U, niet goed gerekend."

6.2.2 De gebeurtenissen

Verkeer & vervoer

Op de parkeerplaats Westpoort (7.000) en de parkeerplaats op het evenemententerrein (3.000) worden op 4 augustus ongeveer 10.000 auto's geparkeerd. Er blijken (veel) meer mensen met het openbaar vervoer zijn gekomen dan van tevoren berekend was.

Het publiek arriveert vroeger dan gepland op Station Sloterdijk.

Op de Amsterdamseweg rijden meer charterbussen dan gepland en taxi's worden niet bij de afzettingen tegengehouden.

Om 10.00 uur zijn er al zoveel bussen, charterbussen en taxi's op de Amsterdamseweg dat deze begint dicht te slibben. De bussen kunnen hierdoor niet het aantal slagen maken dat gepland was.

Op Station Sloterdijk ontstaan tegen 11.00 uur lange rijen wachtenden omdat er slechts mondjesmaat bussen aankomen. Het is zo druk dat bussen, die van alle kanten komen aanrijden, bestormd worden door het publiek. De ontstane situatie doet

mensen besluiten alvast te voet naar het evenemententerrein gaan. Deze voetgangersstroom belemmert de doorstroom van bussen nog meer.

Bussen

Het busplan is uitgegaan van minder mensen dan het aantal dat uiteindelijk met de trein naar station Sloterdijk is gekomen. Tevens werd van tevoren rekening gehouden met een geleidelijke toename van het publiek, waarbij na 12.00 uur de meeste mensen vervoerd zouden moeten worden. Naast deze onverwachte drukte, blijkt dat buschauffeurs niet goed geïnformeerd zijn over de plaats waar ze op Station Sloterdijk de mensen in kunnen laten stappen en hoe ze vervolgens naar Dance Valley moeten rijden. Tussentijdse communicatie wordt bemoeilijkt doordat er geen radio-, mobilfoon- of telefoonverbinding tussen de buscoördinator en de meeste buschauffeurs mogelijk is.

Charterbussen en taxi's

Er zijn onvoorzien en ongepland charterbussen op de Amsterdamseweg terechtgekomen. Volgens het logistieke plan zouden taxi's bij de afzettingen bij de Wijde Blik tegengehouden worden. Dit gebeurt niet omdat niet alle verkeersposten, die door REP'S bemand zouden worden, operationeel zijn. Ook politieagenten die REP'S ondersteunen bij de afzettingen zijn door hun organisatie niet (goed genoeg) gebriefd over de vraag welke voertuigen zij wel en niet door moeten laten. De slechte herkenbaarheid van deze voertuigen speelde bij het al dan niet doorlaten ook een belangrijke rol.

De ongeveer 10.000 VIP's worden voor een belangrijk deel niet alleen met bussen, maar ook met taxi's vervoerd die ingehuurd zijn door de organisatie. Dit schept verwarring bij de afzettingen en roept frustratie op bij gewone taxichauffeurs en bezoekers. De gewone taxichauffeurs negeren de REP'S bij de afzettingen en rijden gewoon door naar Dance Valley.

Taxi's die zich tussen de afzetting en het terrein bevinden, worden niet weggehaald uit deze zone en blijven op en neer rijden tussen de Heining en het Dance Valley terrein.

Openbaar vervoer

Bij de berekening voor het aantal benodigde bussen is door de organisator ook gebruik gemaakt van door de NS verstrekte kencijfers. Ook is gekeken naar voorgaande jaren en andere evenementen waarbij gemiddeld 20% met het OV komt. Op basis van het voorgaande en het feit dat het reizen met het OV dit jaar is bevorderd, is van 30% uitgegaan. In werkelijkheid heeft dit keer 50 tot 60% voor het openbaar vervoer gekozen.

Eigen vervoer

De verdeling van de auto's op de parkeerterreinen van Westpoort en het evenemententerrein is onevenredig. Op Westpoort hebben ruim twee keer zoveel auto's geparkeerd dan op het evenemententerrein. Er zijn onvoldoende bussen op Westpoort aanwezig om de mensen naar het evenemententerrein te brengen, mede vanwege de reden dat bussen daar nauwelijks kunnen komen. Mensen die daar parkeren besluiten noodgedwongen ook maar te gaan lopen, met als gevolg dat de doorstroom van de bussen nog meer belemmerd wordt.

6.3 Conclusies

Het vervoer van de bezoekers naar het evenementterrein is anders verlopen dan gepland. Dit werd vooral veroorzaakt doordat verkeersposten niet goed functioneerden bij de toelating van bussen/auto's op de geplande pendelroutes. Deze routes raakten verstopt en effectieve bijsturing om de routes weer vrij te maken bleef achterwege. De plannen voorzagen niet in dergelijke bijsturingsmaatregelen. Men ging er eenvoudigweg van uit dat het zo zou verlopen als in de plannen beschreven staat.

Het vervoersplan sloot niet aan op het aantal mensen dat werkelijk vervoerd had moeten worden. Vervolgens is het vervoersplan gebaseerd op een lege Amsterdamseweg, waarbij REP'S en de politie de afzettingen dicht zouden houden. Dit is echter niet gebeurd. Redenen daarvoor zijn onvoldoende geschikt personeel, onvoldoende instructies en onvoldoende communicatie.

Reeds om 10.30 uur blijkt dat de afzettingen op het busstation onvoldoende functioneren ten behoeve van een juiste geleiding van de bezoekersstroom. Bovendien ging de politie er ten onrechte van uit dat er de hele dag 130 bussen zouden rijden. Dat dit niet het geval was, ontdekte de politie pas 's morgens, hetgeen van negatieve invloed was op de situatiebeoordeling door de OC politie omtrent de capaciteit van het busvervoer en het vertrouwen dat hij had in het vervoersplan. Hij was dus te optimistisch vanwege een verkeerd uitgangspunt. Die 130 bussen zouden volgens het plan van de buscoördinator pas in de loop van de avond rijden.

De buscoördinator is niet in staat te communiceren met chauffeurs die onderweg zijn. Zijn pogingen om tussentijds bij te sturen hebben niet geleid tot een effectiever busvervoer.

Elk apart plan (Dance Valley, politie, REP's, bussenplan) leek in orde, maar door een gebrek aan afstemming en kritische toetsing op werkbaarheid als geheel, ontbrak in de uitvoering de samenhang en synergie tussen de deelplannen.

Een (algehele) coördinatie en regie op alle aspecten ontbrak. Mensen wisten niet wat ze moesten doen en taken waren onduidelijk gedefiniëerd. Er was, door een manco aan "helikopterview", zowel gebrek aan coördinatie en bijsturing van de aparte diensten als aan multidisciplinaire samenwerking en overall coördinatie.

In feite is er reeds sprake van een neerwaartse spiraal in het verloop van het bezoekersvervoer. Vastgesteld wordt dat het "niet goed loopt", mensen gaan op locatie zelf oplossingen bedenken, waardoor zaken elders nog minder goed lopen en het systeem werkt zichzelf vast. Bij de verantwoordelijke organisator en de buscoördinator bleek een gebrek aan inzicht, expertise en mogelijkheden om deze neerwaartse spiraal effectief te managen en bij te sturen.

HOOFDSTUK 7

De avond

7.1 Reconstructie van het verloop

7.1.1 Periode 17.30-19.30 uur

Organisatie/coördinatie

De teamchef van de politie Velsen wordt als OC afgelost door de uitvoerend teamchef Velsen.

Om 17.30 uur vindt vooroverleg plaats in de commandopost op het terrein. Dit op initiatief van OC Politie, ter voorbereiding op het oorspronkelijk geplande overleg met de organisator en REP'S om 17.30 uur, dat nu opschuift naar 18.00 uur.

Bij dit vooroverleg zijn aanwezig:

- AC Politie Kennemerland
- OC Politie Kennemerland (vroeg en late dienst)
- Teamchef en buurtregisseur Regiopolitie Amsterdam-Amstelland
- KLPD Spoorwegpolitie.

Er worden drie onderwerpen besproken:

Afvoer van het publiek naar Station Sloterdijk en naar parkeerplaatsen

Risico's van het 'platlopen' van hekken tussen de organisatietenten en Snowplanet

De dreiging van een taxiblokkade op de A9 door individuele chauffeurs.

De zorgen richten zich met name op de vervoersstromen:

De opbouw van het aantal bussen gedurende de avond en in relatie tot het moment van vertrek van de laatste trein van Station Sloterdijk. Zou iedereen wel op tijd de trein kunnen halen?

Hoe kunnen de busroutes vrij gehouden worden van ander verkeer?

Men spreekt de verwachting uit dat er - conform de afspraken - voldoende bussen zullen zijn en dat het bussysteem zal werken als iedereen zich aan de gemaakte afspraken houdt.

Er is een taakverdeling gemaakt voor het benaderen van de taxicentrales (Beverwijk door OC Politie en Amsterdam door de teamchef) met het verzoek om via de A9 te rijden en niet over de secundaire wegen. De buurtregisseur zal zich richten op de verwerking van de publieksstromen bij Station Sloterdijk.

Ongeveer tien man van de dagdienst "Dance Valley" van de politie Velsen blijven die avond in dienst.

Genoemd overleg wordt om 18.20 uur (20 minuten later dan gepland, vanwege afwezigheid van de organisator) gevolgd door een overleg met meer betrokken partijen, dus naast de aanwezigen van 17.30 uur (zie boven):

De organisator

Directeur REP'S

Coördinator busvervoer

NS Reizigers

Loco-burgemeester Velsen

Ambtenaar OOV Velsen

Rijkswaterstaat.

Na een korte evaluatie van de dag worden bovengenoemde drie punten (van 17.30 uur) wederom systematisch besproken.

Politie en de organisator stellen vast dat de inzet van REP'S tot dan toe niet volgens plan is verlopen. Sommige posten/afzettingen waren niet of onvoldoende bemand (dat wil zeggen met te weinig, ongetrainde, of onervaren verkeersregelaars). Hierop zal - waar mogelijk - worden bijgestuurd.

Politie Amsterdam stelt vast dat het busplan niet voorziet in een zo grote toeloop van bezoekers bij de aanvoer vanaf Station Sloterdijk en Westpoort, gegeven de al snel verstopte aanvoerroutes.

Buschauffeurs haken daarom 'oververhit' af.

In beide besprekingen is het probleem van de grote aantallen lopende bezoekers vanaf Westpoort en Station Sloterdijk niet besproken.

De politie Velsen wordt voor 't eerst geconfronteerd met het feit dat er tot nu toe beduidend minder bussen zijn, dan de afgesproken 130 stuks.

Dit aantal zal volgens de buscoördinator pas in de loop van de avond middels een "opbouwscenario" worden bereikt.

Besluiten van 18.00 uur

Om de aan- en afvoerroutes voor de bussen vrij te houden wordt de Amsterdamseweg van de Wijde Blik tot Amsterdam vrijgehouden van alle verkeer behalve aanwonenden, campinggasten en speciale taxi's ten behoeve van de organisator.

Verkeersposten worden versterkt en op plekken waar het echt aankomt op het weren van taxi's, komt de politie als versterking van REP'S. Politie Velsen zal op verzoek van politie Amsterdam ook posten in Amsterdam bezetten (tot aan de Heining).

Het voorstel aan de organisator om druk op de hekken te voorkomen door het vervroegen van de hoofdact (daar zou het publiek immers zicht hebben op de uitgang en de kortste weg kunnen nemen) wordt afgewezen. REP'S is er volgens de organisator voor besteld om te voorkomen dat publiek door de hekken dringt en volgens de politie en REP'S is het vervroegen van de hoofdact voor de organisator in financieel opzicht niet acceptabel. De organisator zelf weerlegt met klem dat dit argument een rol heeft gespeeld.

REP'S zal bij de hekken hondengeleiders inzetten en de politie zal voor versterking met ruiters zorgen. Alleen in noodgevallen kunnen de hekken worden platgegooid. De teamchef politie Amsterdam zal de taxicentrales in Amsterdam benaderen met het verzoek om bezoekers af te halen bij de Wijde Blik, te bereiken via A9. Dit is inmiddels ook afgesproken met de taxicentrale Beverwijk.

REP'S en de politie maken een plan voor de verkeersposten om de afvoerroute vrij te houden voor de pendelbussen.

Het busplan (opbouw tot 130 bussen om 22.30 uur) kan niet worden aangepast en blijft gehandhaafd.

De buscoördinator zal de communicatie met de chauffeurs verbeteren en voorkomen dat chauffeurs op eigen houtje naar huis gaan. Hij gaat daartoe alle bussen langs om de chauffeurs bij te praten.

NS zullen zonedig nachttreinen verlengen of een extra trein inzetten.

De looproute tussen de hekken blijft gehandhaafd.

Na 01.30 uur is Station Sloterdijk dicht en gaan de bussen zonedig door naar Amsterdam CS. Politie Amsterdam is huiverig voor 'Koninginnedagtaferelen' in de stad, maar zegt uiteindelijk medewerking toe.

Alle partijen koppelen gedurende de avond aan de OC de uitvoering van de besluiten terug.

Er blijven twijfels over het taxiprobleem en het overleg met de centrales, wat uiteindelijk wel lukt. Taxicentrale Beverwijk zegt haar medewerking toe. Daarvan wordt later ook gebruik gemaakt.

Er is zorg over en hoop op een goede afloop bij - met name - de politie, REP'S en de buscoördinator. De organisator en de gemeente Velsen spreken zich minder expliciet uit. Om 19.00 uur heft Stadstoezicht Velsen de Post Buitenhuizen op en draagt haar taken over aan REP'S. Deze laatste hebben echter geen verkeersvesten en zijn niet geïnstrueerd.

De politie zegt de organisator toe haar personeel volgens het draaiboek te instrueren.

7.1.2 Periode 19.30 – 21.00 uur

Organisatie/coördinatie

De gebiedsbeheerder en de boswachter van het Recreatieschap gaan volgens plan naar huis en volgen de gebeurtenissen later op TV.

Evenement

De ambtenaar OOV Velsen loopt een route over het terrein. Zij ziet grote drukte bij de mainstage. Om 21.00 uur maakt ze nog een ronde met milieupolitie. Er ligt veel afval bij de mainstage en de cateringplaatsen. Het is er erg druk en de vuilcontainers zijn overvol en nog niet geleegd.

Zij constateert dat de tenten nog overvol zijn met dansende mensen.

Verkeer & Vervoer

Planning/coördinatie

De teamchef Velsen kijkt met de directeur van REP'S en de AC opnieuw naar het verkeerspostenplan. De alternatieven blijken beperkt.

De OC maakt de personele invulling. Dit neemt geruime tijd in beslag omdat steeds bekeken moet worden waar mensen vrijgemaakt kunnen worden alvorens hen te instrueren voor hun nieuwe post. De posten worden fasegewijs bezet.

Pendelbussen

De buurtregisseur constateert rond 20.30 uur dat - in tegenstelling tot de afspraak - er geen REP'S zijn voor de begeleiding van terugkerende bezoekers op Station Sloterdijk.

Het busvervoer vanuit Spaarnwoude komt langzaam op gang. Bussen die aankomen zijn vol. Chauffeurs geven aan onderlinge communicatie te missen, alsmede de communicatie met de buscoördinator. Deze gaat anderhalf uur lang alle stilstaande bussen langs om de chauffeurs te instrueren. Gedurende die tijd is hij onbereikbaar voor de OC van de politie. Voor de organisator is hij met portofoon en GSM wel bereikbaar. De organisator neemt aan dat hij ook zo met zijn chauffeurs communiceert.

Vanwege beperkte of geen wegbekendheid der chauffeurs proberen motorrijders van Amsterdamse politie de bussen te begeleiden.

Openbaar vervoer

NS lichten het eigen personeel in over het plan voor de verwerking van vertrekkende van bezoekers. Dit geschiedt conform de afspraak van het overleg van 18.00 uur.

Calamiteitenbestrijding

Om ongeveer 20.00 uur gebeurt er op de Noordzeeweg een ernstig auto-ongeluk. De weg wordt snel vrijgemaakt. Dit mede dankzij de KLPD Spoorwegpolitie/NS (op de terugweg van de bijeenkomst 18.00 uur). Het (bus)verkeer ondervindt er nagevoel geen hinder van.

*7.1.3 Periode 21.00 – 22.00 uur**Organisatie/coördinatie*

De diverse partijen geven uitvoering aan de besluiten van 18.00 uur. Terugkoppeling van de resultaten vindt niet systematisch plaats en hiervan wordt geen logboek bijgehouden.

21.00 uur: De OC KLPD Spoorwegpolitie sluit het bureau op Amsterdam CS en gaat met 4 man personeel naar Sloterdijk.

*Verkeer & Vervoer**Publieksstroom*

Rond 21.00 uur ziet de OC van de politie dat de eerste hekken bij de mainstage opzij geschoven worden door mensen die de kortste weg naar het busstation nemen. Vanaf de heuvel bij de mainstage is te zien dat het hemelsbreed slechts 200 meter is naar het busstation. OC verzoekt aan REP'S om de hekken met Tie-raps (plastic strips) vast te zetten. Het verzoek om bij de hekken meer mensen in te zetten, wordt niet gehonoreerd omdat er geen personeel voorhanden is.

Eigen vervoer (auto)

Om 21.30 uur maakt Rijkswaterstaat de uitrit van het Wrakkenterrein bij de Wijker-tunnel open voor vertrekkende bezoekers. KLPD motorrijders regelen het verkeer bij afwezigheid van politie en REP'S. Politie Velsen neemt de verkeersregeling over van KLPD. De motorrijders van de KLPD gaan verder om even later de verkeersregeling weer op te pakken omdat de politie van Velsen inmiddels vertrokken is.

*7.1.4 Periode 22.00 – 23.00 uur**Organisatie/coördinatie*

De ambtenaar OOV Velsen meldt zich af bij de OC van de politie. Zij zal door hem worden gebeld als er iets bijzonders is.

De situatie op het terrein en in de commandopost beoordeelt zij bij haar vertrek als 'rustig'.

Zij ziet dat de situatie op de Amsterdamseweg nog redelijk rustig is, maar de Amsterdamseweg is vanuit Amsterdam niet afgesloten. Bij de afslag naar Snowplanet staat een kleine file en in tegenovergestelde richting staat een enorme rij taxi's met hierachter een file andere auto's. Zij kan zonder problemen de afslag Velsertunnel nemen en naar huis gaan.

Evenement

Om 22.00 uur gaan de eerste muziektenten dicht. Er blijkt niet genoeg ruimte bij de mainstage voor alle aanwezige bezoekers en daarom gaan velen huiswaarts via de daartoe aangelegde looproute over het terrein, richting het busstation.

Verkeer & Vervoer

Publieksstroom

De verwerking van vertrekkende bezoekers op Westpoort loopt in eerste instantie goed en gedisciplineerd.

Om 22.00 uur constateert de AC Politie dat de bij de voorbereidingen afgesproken splitsing in de looproute van het evenemententerrein naar het busstation niet is aangebracht. Deze splitsing moet de omvang van de mensenmassa verminderen door de bezoekersstroom te splitsen in “richting P Westpoort en Station Sloterdijk” en “richting taxi/VIP bus”.

De organisator en REP'S zien geen kans meer om dit te corrigeren uit angst voor het feit dat de verkeerde mensen dan in de VIP-bussen zouden stappen.

De organisator voorziet veiligheidsrisico's en de AC Politie beschikt ook niet over verwijsborden om bezoekers te informeren over de juiste route naar bus of eigen vervoer. Dit heeft tot gevolg dat alle bezoekers die voor bus, taxi, eigen vervoer kiezen, nu op het busstation uitkomen.

De AC gaat naar Wijde Blik in verband met de groeiende spanning met taxichauffeurs die rondjes blijven rijden om klanten op te pikken.

Voorts gaat de AC naar het busstation waar hij problemen ziet met mensen die niet met de bus mee moeten, maar hun fiets of auto zoeken. Mensen klimmen daar over de hekken op zoek naar hun eigen vervoermiddel. Pogingen het publiek met luidsprekers te informeren levert niets op. Communicatie met het publiek blijkt niet mogelijk.

Wel zendt de organisator vanaf 21.00 uur via beeldschermen boodschappen uit om mensen te stimuleren eerder naar huis te gaan. De frequentie van deze boodschappen wordt steeds opgevoerd. Deze boodschappen worden op diverse podia ook omgeroepen. Aan deze oproepen wordt volgens de politie beperkt gehoor gegeven. De organisator heeft de indruk dat dit wel degelijk een positief effect heeft.

Citaat bezoeker:

“Tevens kunnen jullie in overweging nemen om aan het eind van het evenement meerdere uitgangen te maken, als dit mogelijk is, die allemaal gespreid van elkaar op de weg uitkomen en op die plaatsen vervoer in te zetten”.

Pendelbussen

Alle verkeersposten zijn nu ingenomen. Taxi's zullen alleen via de A9 komen en de bussen gebruiken de Amsterdamseweg, waar zich nog enkele andere voertuigen bevinden die de posten hebben kunnen passeren. Er zijn onvoldoende REP'S medewerkers voor de begeleiding van auto's bij de parkeerplaats Westpoort. De REP'S die daar wel zijn, voelen zich door de politie overruled, waarbij zij geen lijn in het politie-optreden zien.

Sommige taxichauffeurs proberen het Westelijk Havengebied te bereiken, hoewel de Amsterdamse taxicentrale elk half uur de te volgen route via A9 naar de Wijde Blik omroept.

Om 22.00 uur arriveert de commandant van de ME (Parate Eenheid van de Politie Amsterdam) bij Station Sloterdijk en treft daar de buurtregisseur, de wijkteamchef (beiden van de politie Amsterdam) en het Hoofd van de KLPD Spoorwegpolitie aan. Zij voeren kort overleg over de afwikkeling van de bezoekers die op de trein zullen stappen.

Mobiele toiletten, zoals toegezegd door de organisator, blijken er niet te zijn. Wildplassen wordt daarom gedoogd.

Af en toe ziet de commandant van de ME een bus met weinig bezoekers op Station Sloterdijk arriveren. Er worden 20.000 bezoekers verwacht die met de trein huiswaarts willen keren.

Buschauffeurs blijken niet goed geïnformeerd over de bestemming van passagiers (Westpoort of Station Sloterdijk) en passagiers blijken niet goed geïnformeerd over de bestemming van hun bus.

KLPD en Politie Amsterdam hebben geen invloed op gestresste buschauffeurs die te kennen geven vanwege de chaos niet meer te willen rijden en naar huis te willen. Dit wordt doorgegeven aan de OC Politie. Met de organisator is op dat moment geen telefooncontact mogelijk.

Openbaar vervoer

De politieleiding bij Sloterdijk spreekt met de OC af het aantal treinpassagiers te tellen, teneinde zicht te houden op het aantal bezoekers dat huiswaarts keert.

Eigen vervoer (auto)

Om 22.00 uur opent Rijkswaterstaat volgens plan de evenementenafrit "Dance Valley" langs de A9. Er blijken daar geen politie en REP'S aanwezig te zijn.

Herhaalde meldingen van RWS aan de politie met het verzoek om verkeersregelaars bij deze afrit blijven een tijd zonder resultaat.

De komst van de politie wordt vertraagd vanwege gebrek aan volle portofoonbatterijen.

7.1.5 Periode 23.00 – 24.00 uur

Citaat bezoeker:

"We gingen om 23.00 uur naar huis. Het feest was grote klasse. Vooral Carl Cox was helemaal te gek. De hapjes en drankjes waren goed geregeld, er waren genoeg toiletten en de sfeer was goed".

Verkeer & Vervoer

Pendelbussen

Rond 23.00 uur gaan grote groepen bezoekers weg.

Mobilfoonverkeer bij de OC Politie wordt steeds drukker en veel knopen moeten worden doorgehakt, hetgeen deels door de centralisten in de commandopost wordt overgenomen. De OC houdt ook telefonisch contact met politieleiding bij Station Sloterdijk.

Tot 23.45 uur is er nog geen 'piek' in de aanvoer van bussen bij Station Sloterdijk. Dit wordt door de commandant ME (politie Amsterdam) aan de OC gemeld. Er moeten volgens beide partijen nog duizenden mensen onderweg zijn. De OC meldt dat er in totaal nog zo'n dertig bussen tussen Spaarnwoude en Station Sloterdijk rijden.

De buurtregisseur meldt voortdurend vanaf Station Sloterdijk dat daar te weinig bussen aankomen, dat sommige daarvan overvol zijn en dat er chauffeurs vanwege stress afhaken.

's Avonds ziet hij daar geen problemen met taxi's. De gemaakte afspraak met de taxicentrales lijkt te worden nagekomen.

Citaat bezoeker:

"We kwamen op de parkeerplaats met de busterminal terecht. Alle bussen waren vol, je kwam nergens in. Teveel mensen tegelijk! Afgeladen bussen kwamen zowat met hun chassis op de weg, zo zwaar waren ze. Even verderop stonden tientallen bussen,

maar die bleken gereserveerd voor gezelschappen. De meeste van deze bussen reden halfvol weg. Echt frustrerend. Chauffeurs waren niet aanspreekbaar, bang om platgestampt te worden, denk ik”.

Eigen vervoer (auto)

23.00 uur: Medewerkers van Rijkswaterstaat melden dat er nog steeds geen politie is bij afrit “Dance Valley” langs de A9. Tevens wordt aan de OC Politie gemeld dat bezoekers zijn gaan wandelen langs de A9. Zij blijken volledig de weg kwijt te zijn en zoeken hun fiets/auto of een bus.

23.10 uur: De politie is nu aanwezig bij de afrit “Dance Valley” langs de A9. Er lopen eerst enige tientallen mensen richting de Wijkertunnel, later lopen daar 100 tot 200 mensen. De Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat staat in verbinding met de politie over voor de regen schuilende mensen in de tunnel. De contactpersoon van Rijkswaterstaat bij de afrit “Dance Valley” langs de A9 wordt hierover niet geïnformeerd.

Calamiteitenbestrijding

Omstreeks 23.00 uur wordt de druk op de hekken bij het busstation zo groot dat de OC Politie vier paarden en extra surveillanten inzet. Om 23.05 uur geeft de OC op zijn verzoek aan een diensthoofdgeleider toestemming om ook een politiehond in te zetten, hetgeen uiteindelijk niet nodig blijkt..

Vele bezoekers lopen langs de A9 of steken deze rijksweg over. Taxi’s en toevallig passerende auto’s stoppen op de vluchtstrook om passagiers op te pikken.

Om 23.30 uur stagneert de vervoersstroom met de bussen op het busstation zo goed als volledig. REP’S gaat kijken en verkeersregelaars van de politie weten - vanwege de gebrekkige herkenbaarheid - niet welke bussen wel doorgelaten mogen worden (pendelbussen) en welke niet (charterbussen).

Voor de verkeersposten zijn de pendelbussen slecht te herkennen, maar na uitleg door REP’S loopt het weer een tijdje redelijk soepel op het busstation.

Snel na deze constatering komen charterbussen groepen ophalen op het busstation en taxi’s staan te laden en te lossen op plekken waar bussen van de organisatie richting het busstation moeten. De afzettingen missen hun effect op de beheersing van de bezoekersstroom.

VIP-bussen raken gestremd tussen taxi’s en pendelbussen.

Citaat bezoeker:

“Toen we net na elf uur vertrokken werd het publiek als vee door een pad geleid, met aan weerskanten van die grote scheepscontainers met bewakers en politiehonden erop om mensen af te weren”.

7.2 Analyse

Bij de analyse van dit dagdeel zijn de leidende vragen in feite dezelfde als die in het voorgaande hoofdstuk:

- Wat zijn de belangrijkste knelpunten die zich tijdens dit deel van de dag hebben voorgedaan?
- Is de operationele uitvoering gerealiseerd conform de diverse plannen?
- Bleken de plannen ook geschikt voor het realiseren van een goed verloop?
- Is er, waar nodig sprake geweest van een effectieve bijsturing?

Meer in het bijzonder wordt aandacht geschonken aan de volgende vragen:

- In hoeverre zijn de vastgestelde uitgangspunten en structuren nog van kracht?

- Zijn de afgesproken communicatielijnen nog in tact?
- In hoeverre wordt de samenwerking integraal en effectief gestuurd en gemanaged?

Organisatie

De organisatie en coördinatie per discipline geven het volgende beeld. De in de plannen vastgelegde uitgangspunten en structuur worden feitelijk losgelaten. Problemen worden naar beste weten onderkend en gedefiniëerd en ieder heeft daarbij zijn/haar eigen interpretatie. Het serieus uitdiepen en analyseren van risico's blijft achterwege. Onderkende problemen worden vanuit elke discipline van eigen oplossingen voorzien. Coördinatie en synergie blijven echter uit.

Niemand die bij het overleg om 18.00 uur aanwezig was, lijkt te beseffen dat het fout gaat. Niemand vraagt (zich af) of de om 17.30 en 18.00 uur benoemde problemen limitatief zijn behandeld (in kwalitatief en kwantitatief opzicht). Communicatie en samenwerking worden niet als apart onderwerp besproken, er is geen integrale sturing op het geheel.

Het in de ochtend gesignaleerde probleem van de vele lopers tussen Station Sloterdijk en het evenemententerrein staat niet meer op de avondagenda, terwijl de lopers van 's morgens ook weer terug moeten naar Westpoort en Station Sloterdijk.

De vervoersstromen en het vrijhouden van de busroutes krijgen alle aandacht, maar men gaat ervan uit dat "wanneer een ieder zich aan de afspraken houdt", het toch moet lukken. De vraag dringt zich daarbij op of iedereen wel dezelfde interpretatie van de gemaakte afspraken heeft (gehad).

De kennelijke onduidelijkheid omtrent de vraag "wie nu de eindverantwoordelijkheid heeft over de verkeersafwikkeling" leidt mede tot het uitblijven van effectieve maatregelen ter bijsturing van de verkeerschaos. Er wordt daarbij niet ingegrepen in het - al in de ochtend gebleken - niet goed functioneren van de afzettingen. Onvoldoende wordt meegewogen het feit dat de verkeersposten de hele dag al niet goed hebben kunnen functioneren vanwege:

- Onvoldoende REP'S (aantallen op geplande plaatsen)
- Ongeïnstrueerde REP'S (taakinstructie REP'S versus politie)
- Ongeëquipeerde REP'S (vesten, verbindingsmiddelen, overwicht)
- Onvoldoende overzicht wie (Politie/REP'S) waar is
- Druk/intimidatie door taxichauffeurs waar verkeersposten niet tegen opgewassen zijn
- Onduidelijkheid met betrekking tot plaats, doorstroming, bijsturing van busvervoer
- Onduidelijkheid over welke bussen/taxi's met VIP's wel en welke andere niet mogen worden doorgelaten.

Overall gezien is enerzijds sprake van een onderschatting van de risico's met betrekking tot een gewaarborgde afvoer, anderzijds van een overschatting van de effectiviteit van de beoogde/besloten maatregelen. Ook het gedrag van het publiek (beïnvloed door emoties, vermoeidheid, dorst, de wens zelf een eigen looproute te kiezen) is onderschat.

De afgesproken terugkoppeling van de uitvoering van de om 18.00 uur genomen besluiten blijft uit. Hierdoor verliezen AC en OC zicht op de operatie en het effect van hun besluiten. Logboeken/journaals worden in de hectiek niet bijgehouden.

Keuzes worden gemaakt vanuit de in de draaiboeken omschreven ‘normaal-situatie’, terwijl het probleem is dat de draaiboeken juist niet in incidenten voorzien. Er wordt echter niet expliciet vastgesteld dat de werkelijkheid op vele punten wezenlijk anders is dan de normaal-situatie. De in de draaiboeken uitgewerkte logistieke voorzieningen blijken niet toereikend.

In het plan wordt gesproken over nooduitgangen, die er in werkelijkheid niet zijn en pas worden gecreëerd als bezoekers met hulp van REP’S en politie de hekken omver lopen. Er ontstond een hele grote ‘nooduitgang’ van waaruit teveel mensen terecht kwamen terecht op de plek waar ze juist niet zouden moeten zijn: het busstation. Voor een goed verloop moest daar immers volgens het plan een ‘gedoseerde’ bezoekersstroom heen.

De direct betrokken operationele leiders hebben zorg over een goede afloop; de organisatoren, alsmede de gemeente Velsen (ambtenaar OOV) tonen zich minder bezorgd. Er is aan deze verschillende beoordelingen van de situatie geen aandacht besteed.

Busvervoer

Van een effectieve totaalregie op het busvervoer (met zestien verschillende onderaannemers) in relatie tot een goed lopende vervoersstroom is (ook) gedurende de avond geen sprake. Mede vanwege gebrek aan communicatiemiddelen kan geen effectief overleg plaatsvinden met de chauffeurs. Vele chauffeurs blijken de weg niet te kennen, ook blijken relatief veel chauffeurs niet opgewassen tegen het agressieve gedrag van hun passagiers. Dit gedrag kan ten dele worden verklaard vanwege de vermoeidheid en teleurstelling over de kwaliteit van het pendelvervoer. Maar het zij hier nog eens benadrukt dat dat natuurlijk nooit een geldig excuus kan zijn voor agressie: passagiers houden ook onder deze omstandigheden een eigen verantwoordelijkheid voor fatsoenlijk gedrag. Dat gestresste en bedreigde chauffeurs reeds in de middag afhaakten en naar huis gingen, werd niet op het juiste niveau opgemerkt, waardoor ten onrechte het beeld bleef bestaan “dat er voldoende bussen waren”. Met signalen van de buschauffeurs die wel doorkomen (gecommuniceerd op het Station Sloterdijk, het parkeerterrein Westpoort en op het busstation) is weinig of niets gedaan, terwijl zij als enige zicht hadden op hetgeen zich langs de *hele* route Station Sloterdijk - Westpoort - evenemententerrein (vice versa) voltrok.

De als pendelbus ingezette touringcars bleken niet geschikt voor het vervoer van grote groepen in een hoogfrequente pendeldienstregeling.

Taxi’s

Het benaderen van taxicentrales met het verzoek van de busroutes weg te blijven is op zichzelf een goed initiatief. Het effect van deze actie wordt echter overschat, mede omdat de vervoer-schaarste in het gebied tussen Amsterdam en Velsen voor de taxichauffeurs wel een zeer lucratieve markt oplevert. De gebeurtenissen wijzen uit dat het ongewenste gedrag van de taxichauffeurs onverminderd doorgaat, ondanks de gemaakte afspraken met de taxicentrales. De “blokkade” waarmee werd bedreigd door Amsterdamse taxichauffeurs is weliswaar voorkomen, maar de facto heeft de grote stroom taxi’s een voortdurend blokkerend en remmend effect gehad op een vlotte afwikkeling van de pendelbussen. Bij de bezoekers was er bovendien onduidelijkheid met betrekking tot de vraag waar de locaties van de voor hen bestemde taxi’s te vinden waren.

Bijsturing personeel

De bijsturing bestaat vooral uit “meer personeel” op de posten, terwijl bekend was dat er onduidelijkheid was in zowel de communicatie met, als de instructies van het postenpersoneel (politie/REP’S). Die onduidelijkheid geldt in zekere zin ook voor de motorrijders van het KLPD voor wie het onduidelijk was wat, op welke plaats/route, van hen werd verwacht. Het versterken van de REP’S-posten met politiepersoneel kan overigens op zich een juiste beslissing zijn, ware het niet dat deze politiecapaciteit wel wordt onttrokken aan andere (politie)taken. Bij de consequenties van het maken van een alternatief plan met een gelijktijdig gebrek aan alternatieven, wordt door de plannenmakers en beslissers onvoldoende stilgestaan.

Bezoekers

Gedurende dit tijdsblok worden door bezoekers op kleine schaal hekken omgeduwd. Hierop wordt niet anders gereageerd dan dat deze hekken weer recht op en provisorisch aan elkaar worden vastgezet. De aanleiding tot deze ingreep wordt niet vertaald naar risico’s met betrekking tot het vertrek van de grote massa bezoekers later op de avond. De zorgen van 18.00 uur omtrent de afzettingen en routing naar het busstation lijken niet meer aan de orde.

Bezoekers beginnen bij de invallende duisternis hun eigen weg te zoeken en de in het plan beoogde communicatie met luidsprekers van de organisatie blijkt niet mogelijk. De massa bezoekers wordt zo niet in de gewenste richting gedirigeerd. Het gevolg is dat zeer velen niet weten waar ze zijn, niet weten waar ze heen moeten en slechts op individueel nivo door politie/REP’S te woord worden gestaan. Dit gegeven is niet vertaald in tactische/operationele maatregelen van de zijde van de organisator, de politie of REP’S.

Een aantal zaken heeft, ten dele onvoorzien, effecten op zowel de beleving als op het gedrag van de bezoekers:

- De wetenschap bij vele bezoekers dat men wederom een zeer lange voettocht moet maken om bij het station c.q. eigen vervoer te komen
- De aankondiging (met videoschermen) met het verzoek alvast te vertrekken
- De omleiding naar de uitgang van het terrein van 1,5 km, terwijl men het busstation op steenworp afstand zag liggen
- “die lange enge gang” waar men doorheen moest om bij de uitgang te komen
- Vermoeidheid, alcohol- en pillengebruik.

Aan het einde van dit tijdsblok (\pm 23.00 uur) komt de grote stroom van het evenemententerrein vertrekkende bezoekers op gang. Dat ook dit niet leidt tot een piek in de aanvoer bij Station Sloterdijk, leidt wel tot verwarring van de politieleiding aldaar (waar blijft die grote stroom van 20.000 mensen?), maar niet tot bijsturing door de OC. Er rijden op dat moment dertig bussen tussen Spaarnwoude en Station Sloterdijk. De resterende bussen staan vast. Er is dus sprake van een beduidende ondercapaciteit, mede veroorzaakt door het stagneren van de bussen op het busstation en op de aan- en afvoerroutes, alsmede door afhakende chauffeurs, waarop eveneens niet wordt (of kan worden) bijgestuurd.

7.3 Conclusies

De signalen uit de ochtend worden vertaald in maatregelen uit de categorie “meer van hetzelfde”. Niemand ziet de ernst van het probleem aankomen. Gedurende de

avond is er sprake van het volledig loslaten van het logistiek concept, zonder dat daar een gezamenlijk doordacht noodscenario voor in de plaats komt. Het niet denken en handelen vanuit een dergelijk noodscenario uit zich in het nemen en uitvoeren van besluiten op onderdelen. Organisatie, politie, REP'S en buscoördinator zijn in reactieve zin gefocused op incidentenbehandeling. Hierin steekt een ieder veel energie.

Communicatie en terugkoppeling over de behaalde bijsturingsresultaten vinden niet of niet via de afgesproken kanalen plaats. Hierdoor is niemand meer in staat om het geheel te overzien en de AC en OC Politie zijn daardoor niet in staat om de incidenten vanuit een "helikopterview" en pro-actief te managen. Van integrale sturing is geen sprake; men is mono-disciplinair op details aan het sturen.

De AC Politie bevindt zich vooral op het terrein, waardoor hij zijn taken op tactisch/strategisch nivo onvoldoende kan uitvoeren. Door dit manco blijft de backup voor de OC Politie teveel op de achtergrond. Deze laatste heeft zijn handen vol aan operationele sturing op de incidenten en op zijn personeel.

De aanname bij leidinggevendenden dat ieder hetzelfde beeld heeft van de gemaakte afspraken (van tactische aard) leidt, bij het toenemen van aard en omvang der incidenten, in de uitvoering tot ineffectiviteit. Tevens zag men niet tijdig aankomen dat de uitvoering van het logistieke plan volledig vastloopt.

De REP'S verkeersposten bleken niet op hun taak berekend (onvoldoende overzicht). Hierdoor konden (taxi)chauffeurs zonder veel moeite op plaatsen en routes komen die bestemd waren voor de pendelbussen.

De regie op het busvervoer werd evenmin vanuit "de helikopterview" gevoerd. Het was werken met bussen en chauffeurs van zestien verschillende onderaannemers. De keuze van touringcars (alléén zitplaatsen/bepaalde in- en uitstapcapaciteit) in plaats van gelede bussen voor dit hoogfrequente massavervoer over relatief korte afstand, manifesteerde zich als een "zwakke plek" in de uitvoering van het logistieke plan. De gebrekkige communicatie met de buschauffeurs en hun gebrek aan plaatselijke bekendheid belemmerde de uitvoering van het busplan in ernstige mate. De buscapaciteit is in logistieke zin eigenlijk niet meer te managen en in kwantitatief opzicht slinkende.

Met de informatie van de (Spoorweg)politie over het uitblijven van de geplande constante grote stroom bussen bij Station Sloterdijk is door de buscoördinator en de OC Politie niet alert omgesprongen.

De gedragscomponent van de bezoekers (middelengebruik, vermoeidheid en irritatie over routing/loopafstand) is onderschat en als beïnvloedende factor op de aard en omvang van de incidenten en de beheersbaarheid van de massa eigenlijk buiten beschouwing gebleven (zie ook bijlage 5 over middelengebruik bij dansevenementen).

De bezoekers op hun beurt hadden te hoog gespannen verwachtingen van de snelheid waarmee voor hen, bij het massaal verlaten van het terrein, de bussen beschikbaar zouden zijn. Een lange wachttijd moet bij een zo grote vervoersstroom worden ingecalculleerd.

HOOFDSTUK 8

De nacht

8.1 Reconstructie van het verloop

8.1.1 Periode 00.00 – 01.00 uur

Organisatie/coördinatie

De Loco –burgemeester van Velsen spreekt rond middernacht met de AC/OC bij de commandopost. Het gesprek gaat over verkeerstechnische en niet over ordeproblemen. Aan hem wordt niet gerapporteerd dat de bezoekers onmogelijk kunnen worden afgevoerd en dat er opvang nodig is.

De AC bedenkt - nadat de hekken zijn doorbroken (zie calamiteitenzorg) - diverse scenario's om de problemen bij het busstation het hoofd te kunnen bieden. Aangezien velen langs het Noordzeekanaal oostwaarts lopen, raakt de weg ook hier verstopt.

De AC geeft opdracht aan de OC om een tweede busstation in te laten richten bij Pont Buitenhuizen (om 00.24 uur in gebruik) en de AC en zijn collega's adviseren bezoekers persoonlijk over de te lopen route naar bus of taxi. De vervoersstroom van dit geïmproviseerde busstation naar Station Sloterdijk verloopt in eerste instantie redelijk omdat de toestroom van mensen nog beperkt is en er voldoende bussen zijn.

De organisator bevindt zich voornamelijk op het eerste busstation.

Evenement

De OC van de Politie bespreekt met de organisator de mogelijkheid om de muziek door te laten gaan zodat mensen langer op het terrein blijven en de stroom vertrekkende bezoekers afvlakt. Dit lukt niet, de DJ stopt exact om 00.00 uur en de massa komt in beweging, ook als er dankzij een bereidwillige DJ om 00.15 uur weer muziek te horen is. Bij het organisatieplan is uitgegaan van een geleidelijke uitstroom van bezoekers en op eerdere Dance Valley evenementen was gebleken dat de uitstroom van bezoekers weinig met de diverse programmaonderdelen te maken heeft. Veel mensen willen gewoon tot het einde blijven en daar is volgens de organisator weinig aan te doen.

Basiszorg

Kort na middernacht uur begint het licht te regenen bij ongeveer 16°C. Deze regenval gaat in de omgeving gepaard met onweer.

Om 00.13 uur komt de eerste melding bij CPA over een stuiptrekkende patiënt.

Om 00.36 uur wordt de oostbuis van de Wijkertunnel wegens daar schuilende bezoekers en om veiligheidsredenen door Rijkswaterstaat afgesloten.

De contactpersoon van Rijkswaterstaat bij de afrit A9 heeft hierover geen contact met de OC. Besluitvorming loopt tussen de OC en de Verkeerscentrale RWS.

Citaat bezoeker:

“Toen begon het ook nog eens te regenen, dus iedereen schuilen onder de bus-terminalconstructie. Even later kwam de beveiliging eraan met de mededeling dat we

van het terrein af moesten omdat de politie anders charges zou gaan uitvoeren. “Twee kilometer verderop staan bussen!” werd ons verteld. Goed, dus wij lopen.....”

Verkeer & Vervoer

Pendelbussen

De organisator constateert dat tot 00.15 uur (tot de hekken om gingen) alles op het eerste busstation redelijk tot goed verloopt. Dan komt er ineens twintig minuten lang geen enkele bus. De buscoördinator meldt dat hij er met zijn bussen niet meer door kan vanwege de inmiddels verstopte wegen.

Plotseling verschijnen er vele charterbussen en taxi's op het busstation. Deze worden weliswaar door de buscoördinator op een rij achter elkaar gezet, maar daarmee raakt een rijstrook voor het pendelvervoer geblokkeerd. Pendelbussen kunnen slechts bij toerbeurt aankomen en vertrekken.

De bussen worden door de drukkende massa bestormd. Uitgescholden en/of bedreigde chauffeurs wordt door de buscoördinator een bonus in het vooruitzicht gesteld als ze toch vooral willen blijven rijden.

De buscoördinator instrueert chauffeurs om via de snelweg naar Station Sloterdijk of Amsterdam CS te rijden. De vele taxi's op de weg belemmeren echter de doorgang. Op Station Sloterdijk komen bezoekers nu mondjesmaat aan. In de bussen zitten ook mensen die eigenlijk naar hun auto op parkeerterrein Westpoort hadden gemoeten. Zij kunnen mee terug met die enkele bus die nog richting het evenemententerrein gaat. Chauffeurs geven achteraf aan dat ze de weg niet wisten en geen contact hadden met hun coördinator. De buurtregisseur hoort via zijn portofoon dat het in het havengebied een puinhoop is. Dit wordt hem ter plaatse bevestigd door de buschauffeurs, die zeggen dat er zeer veel mensen lopend onderweg zijn richting Amsterdam. Er staat rond middernacht een tiental taxi's bij het station Station Sloterdijk. De route naar de Wijde Blik wordt niet of nauwelijks door de taxi's gebruikt wegens het ontbreken van een aparte uitgang en omdat het publiek de informatie via de geluidsinstallatie niet bereikt. Uiteindelijk wordt de afsluiting verplaatst naar de toegangsweg naar Snowplanet.

Openbaar vervoer

Volgens de organisator is aansluiting van de pendelbussen op de trein altijd problematisch. De ervaring leerde dat het grootste deel van het publiek aan het einde van het evenement vertrekt en dat iedereen het terrein tussen 00.00 en 01.30 uur verlaten heeft.

Eigen vervoer (auto)

Bezoekers hebben grote moeite om in het donker en in de regen hun auto terug te vinden. Velen raken de weg kwijt.

Citaat bezoeker:

“Als bezoeker van het evenement d.d. 4 augustus 2001 ben ik zeer tevreden over de organisatie van Dance Valley. Het enige punt dat fout is gelopen was het vertrek van alle bezoekers. Doordat dit fout is gegaan vergeet men al gauw de rest van het evenement, dat naar mijn mening zeer goed was georganiseerd.”

Calamiteitenbestrijding

Om 00.00 uur wordt de druk op de hekken bij de containers zo groot dat de aanwezige AC Politie het niet meer verantwoord vindt om de bezoekers met man en macht achter de hekken te houden. Bezoekers zijn zeer geïrriteerd omdat men in de

rij staat voor de bus en geen kant op kan, terwijl men met de fiets of auto is. De AC besluit om politie/REP'S terug te trekken waarna de hekken op twee plaatsen omver worden geduwd door bezoekers en REP'S. Bezoekers lopen massaal naar het busstation waardoor de bussen niet meer voor- of achteruit kunnen. De OC Politie concludeert dat hier niets meer aan te doen is.

Het geruststellen van bezoekers wordt nu een voortdurende activiteit voor de AC Politie en zijn mensen. De AC blijft op het terrein, loopt diverse plaatsen langs en de OC blijft op zijn commandopost. De stroom veelal schaars geklede voetgangers beweegt zich langzaam vanwege het vele verkeer op de wegen.

Inmiddels blijken ook veel particuliere auto's binnen het afgezette gebied te zijn gekomen na het passeren van de verkeersposten. Dit signaleert de buscoördinator en deze informatie komt niet bij de politie.

De buurtregisseur overlegt met de commandant ME en bespreekt noodscenario's voor de gevolgen in Amsterdam. De communicatie tussen de politie Amsterdam en de OC politie Velsen is allesbehalve optimaal vanwege slechte verbindingen.

Om 00.30 uur wordt OvDG opgeroepen door de leidinggevende van de ambulancedienst Kennemerland met de mededeling dat het vervoer van bezoekers uit de hand dreigt te lopen. Vermoeidheid, invloed pillen of drank en koude slaan toe.

Veel mensen gaan lopen of wachten langs de weg. De OvDG gaat naar de (door de massa) moeilijk te bereiken commandopost van de OC Politie.

Na overleg met de OC en Educare (EHBO) gaat Educare naar de uitgang van het terrein voor eerste-hulpverlening. Het personeel van Educare is bang voor agressie maar de politie zegt ondersteuning toe, welke in de praktijk - door gebrek aan personeel - niet mogelijk blijkt.

Om 00.45 uur begint het licht te regenen. De regenval gaat vrijwel onmiddellijk vergezeld van onweer.

Er volgen diverse ambulanceritten met sterk verkleumde mensen en het aantal op het evenemententerrein aanwezige bezoekers loopt sterk terug.

Inzet van Educare op de openbare weg wordt als te risicovol gezien en politiebegeleiding is niet mogelijk. Educare blijft daarom bij de ingang van het terrein.

De OvDG overlegt veelvuldig met de CPA. Het is moeilijk om goed overzicht te krijgen op de situatie. Enkele verkleumde mensen kunnen wachten in een opvangtent op het evenemententerrein.

De OvDG blijft op het terrein de medische hulpverlening coördineren.

Citaat bezoeker:

“Het begon ondertussen te onweren en te druppelen. Eindelijk zagen we een politieagent, die zei dat we maar naar de pont moesten lopen, want daar zouden de nieuwe pendelbussen komen. Dat de pont weer vier kilometer lopen was en de regen ondertussen met bakken uit de hemel viel maakte niet uit als we maar in die bussen konden zitten. Aangekomen bij de pont was de chaos compleet. Bussen deden hun deuren niet open en het verkeer stond vast. De ene agent zei dat je maar beter kon gaan lopen en onderweg een bus aanhouden, terwijl de ander zei dat je beter kon wachten, want de bussen moesten eigenlijk hier komen en dan pas mensen in laten stappen. We hebben drie kwartier gewacht en zagen alleen maar volle bussen aankomen, omdraaien en weer weggrijden in een laag tempo. Het leek allemaal zo zinloos want de massa was zo enorm. Een andere agent zei dat we beter konden gaan lopen. Mijn lichaam beefde van de kou. Nat tot op het bot in alleen mijn mouwloze t-shirt door de wind en de regen lopen. Na eindeloos lopen en volle bussen vond ik een stuk plastic zeil. Dolgelukkig sloeg ik dit om mijn vriend en mijzelf, zodat ik mij iets kon verwarmen en de wind me met rust liet.

Iedereen liep ondertussen mank door de blaren, de opgezwollen voeten en de spierpijn. In geen velden of wegen waren er een agent, medisch personeel of mensen van de organisatie te bekennen.”

8.1.2 Periode 01.00 – 02.00 uur

Verkeer & Vervoer

Pendelbussen

Tussen 01.00 en 02.00 uur houden charterbussen zich zodanig hinderlijk op bij de Wijde Blik dat de doorstroming van het verkeer nog steeds zeer stroef verloopt..

Om 01.45 uur neemt de AC Politie bij Pont Buitenhuisen de leiding over de verkeersafwikkeling. Een deel van de bezoekers vindt zijn weg via Pont Buitenhuisen naar de regio Zaanstreek, richting Assendelft. Er wordt een dertigtal bussen geteld dat nog heen en weer pendelt.

Citaat bezoeker:

“Al jaren lang maakt de organisatie van Dance Valley een grote blunder. Nooit zijn die bussen goed geregeld geweest en zaterdagochtend was het rampzalig! Hoe is het mogelijk dat er 155 bussen zouden rijden en er uiteindelijk maar dertig komen?”

Openbaar vervoer

Om 01.45 uur vertrekt de laatste (dit is een extra) trein van Station Sloterdijk. De KLPD Spoorwegpolitie sluit dit station en gaat op kruisingen in de buurt staan om samen met motorrijders van de politie Amsterdam de bussen te verwijzen naar Amsterdam CS.

De Spoorwegpolitie heeft in drie kwartier geen bus gezien en gaat terug naar Amsterdam CS.

Ook de ME-sectie vertrekt naar CS en één ME bus met manschappen wordt gestationeerd bij de Wallen omdat de indruk bestaat dat bezoekers van Dance Valley die kant op zijn gegaan. De buurtregisseur blijft bij Station Sloterdijk om mensen door te verwijzen naar Amsterdam CS. Veel bezoekers worden daar door hun - met mobiele telefoons - gewaarschuwde ouders en kennissen met de auto afgehaald.

Calamiteitenbestrijding

In de ogen van REP'S heeft de politie de leiding over de calamiteit op het terrein en REP'S veronderstelt dat de brandweer buiten het terrein de regie heeft over opvang en andere zaken.

Vanaf 01.00 uur neemt de regenval toe tot matig en omstreeks 01.30 uur trekt het onweer weg.

Om 01.30 uur is er sprake van een grote stroom wandelaars in de richting van Amsterdam, zowel op de Amsterdamseweg als op de vluchtstrook van de A9.

De OC Politie houdt voortdurend contact met de leiding van de Politie in Amsterdam en dirigeert motorrijders naar de Wijkertunnel voor verkeersregeling.

Citaat bezoeker:

“Ik zag die malloten die de snelweg A9 opliepen om vergeefs te gaan liften. Maar dat valt te verwachten; tussen 90.000 man zitten altijd rotte appels”.

8.1.3 Periode 02.00 – 03.00 uur

Organisatie/coördinatie

Rond 02.45 uur arriveert de loco-burgemeester van Velsen in de stromende regen per fiets thuis in Velsen-Zuid. Hij blijft tot 03.45 uur op, want hij heeft immers piket. Maar hij wordt niet meer gebeld.

Verkeer & Vervoer

Pendelbussen

Om ongeveer 02.00 uur heft de politie de verkeerspost Heining op om zodoende personeel vrij te krijgen teneinde het taxiverkeer te regelen.

De OC Politie geeft toestemming aan de verkeerspost

“Spoorweg Halfweg” om taxi’s door te laten, teneinde vanaf de Machineweg en post “Heining” bezoekers op te halen en naar Amsterdam CS te brengen.

Openbaar vervoer

Om 02.05 uur wordt door NS alsnog een extra trein ingezet vanaf Amsterdam CS.

Andere extra inspanningen door NS in deze nacht betreffen:

Vijf extra pendelritten tussen Station Sloterdijk en CS

Extra stop op Station Sloterdijk van de Intercity Haarlem-Maastricht

Extra stop van de nachttrein op Station Sloterdijk

Extra treinen vanaf Amsterdam CS naar Rotterdam, Hoorn en Lelystad

De stationsomroep van Station Sloterdijk bleef langer in bedrijf.

Calamiteitenbestrijding

Om 02.01 uur sluit Rijkswaterstaat om veiligheidsredenen ook de westbuis van de Wijkertunnel.

De eerste-hulpfunctie bij de ingang wordt om 02.00 uur overgenomen door een ambulance.

Vanaf omstreeks 02.30 uur regent het in het gebied zwaar en de temperatuur daalt tot 14°C.

De OvDG vertrekt om 02.55 uur naar de ambulancepost Velsen, waar hij om 03.01 uur arriveert.

8.1.4 Periode 03.00-04.00 uur

Organisatie/coördinatie

Vanaf 03.00 uur bevindt de organisator zich de rest van de nacht in de politiecommandopost en/of bij het coördinatiepunt van REP’S. De organisator gaat ervan uit dat de politie nu alle leiding heeft overgenomen.

Verkeer & Vervoer

Eigen vervoer (auto)

Om 03.00 uur sluit Rijkswaterstaat volgens plan de oprit bij het Wrakkenterrein

Wijkertunnel en om 03.45 uur gebeurt hetzelfde met de evenementenafrit “Dance Valley” langs de A9.

Calamiteitenbestrijding

Bij de AC Politie komen rond 03.00 uur de eerste meldingen binnen dat vele verkleumde mensen EHBO nodig hebben.

Deze meldingen komen van de nog aanwezige verkeersposten en ook de bezoekers zelf melden in ruime mate hun verzoeken om vervoer en medische hulp door gebruikmaking van hun GSM. Deze meldingen van bezoekers (met hun GSM) komen ook her en der in de regio bij de diverse hulpverleningsinstanties binnen.

De AC verzoekt om een tent naar Pont Buitenhuizen te laten brengen en op te zetten voor opvang.

Rond dit tijdstip ligt het omslagpunt van orde- naar gezondheidsproblemen en er wordt opgeschaald. Er is contact tussen de OvDG, de CPA en de politie maar niemand heeft zicht op het geheel. In GHOR-verband (de OvDG roept om 03.05 uur via de MBA uur de HSGA op) wordt om 03.06 uur precies de geneeskundige hulpverlening opgeschaald en er wordt besloten een Sigmatent van de regio Zuid- en Midden Kennemerland op te zetten op Pontplein Buitenhuizen voor de opvang van de verkleumde en onderkoelde mensen. Een tweede Sigma-eenheid is aanwezig in de brandweerkazerne van Velsen, welke als opvanglocatie dienst doet.

Om 03.25 uur is het verzoek aan de CPA Noord-Holland-Noord gedaan om een Sigma-eenheid in te zetten.

Om 03.27 uur meldt de CPA-Amsterdam aan de MBA-Kennemerland dat de eigen Sigma-eenheid gealarmeerd zal worden.

Om 03.37 uur wordt het Ambu-team van de regio Zuid-Midden Kennemerland gealarmeerd.

Om 03.41 uur is een tweede CPA-centralist aanwezig op de meldkamer.

Ambulances worden besteld vanuit de CPA-regio Hollands Midden (03.24 uur), de CPA-regio Noord-Holland-Noord (03.34 uur), alsmede de ambulancediensten van Kennemerland en Haarlem. Motorrijders van de politie Velsen rijden af en aan met isolatiedekens.

Omstreeks 03.45 uur worden twee ambulances voor een reanimatie naar Pont Buitenhuizen gedirigeerd. De coördinatie geschiedt aanvankelijk vanuit de ambulancepost in Velsen door HSGA en CvDG. De medisch adviseur wordt gevraagd daarheen te komen en de functie van HS-GHOR op zich te nemen, maar de reanimatiemelding blijkt in tweede instantie een "loos alarm". Wel bevinden zich verkleumde en onderkoelde bezoekers op die plaats.

Tussen 03.29 en 03.32 uur worden ziekenhuizen in de regio gewaarschuwd over de te verwachten grote aantallen patiënten.

De CPA Kennemerland coördineert in het gebied aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal en de CPA Amsterdam (eerst nog druk met Gay-Pride) aan de noordzijde. Door de OC Politie wordt verzocht - mede vanwege de zware regenval - een ambulance paraat te houden bij de Sigmatent bij Pont Buitenhuizen.

De politie verzoekt in totaal drie keer of de trauma-heli kan worden ingezet.

De dienstdoende OvDG vervult na aankomst HS-GHOR de functie van CvDG. Voorts worden twee OvDG's ingezet waarvan één in combinatie met de GNK (Geneeskundige combinatie van Sigma-eenheid + auto + haakarmbak)

In de crisisorganisatie van de GHOR worden derhalve resp. de RGF, HS-GHOR, CvDG, 2 OvDG's en één extra CPA-centralist ingezet.

De opvanglocaties in Velsen, te weten het politiebureau, de ambulancepost en de brandweerkazerne beginnen één voor één vol te raken.

Later wordt besloten om de sporthal in IJmuiden te openen en bij gebrek aan een sleutel forceert de politie de deur. Uiteindelijk worden op diverse locaties zo'n 700 mensen opgevangen.

Ook het gebouw van de brandweer en de ambulancedienst Haarlem en de Zijlweg in Haarlem wordt later als opvanglocatie gebruikt.

Politievoertuigen, Connexxionbussen, ME-voertuigen uit de Zaanstreek en bussen van de Koninklijke Marechaussee vervoeren slachtoffers naar de diverse opvangplaatsen.

Voor REP'S betekent deze opschaling dat hun eigen calamiteitenorganisatie voorziet in actie op het terrein en daarmee houdt het volgens hen op. Veel REP'S medewerkers hebben "einde dienst" en slechts enkelen gaan nog naar Pont Buitenhuizen voor de begeleiding van de publieksstroom en voor verkeersregeling.

Om 03.00 uur staat in de buurt van Pont Buitenhuizen een bus in brand (technisch mankement). De Brandweer van Haarlemmerliede blust deze brand temidden van de vele bezoekers, die zich bij het vuur en bij de brandweerauto's opwarmen. Het verkeer kan weer redelijk snel doorstromen.

03.00 uur: de AC en OC Politie besluiten tot opschaling en hebben contact met de OvD Brandweer en de OvDG. Een actie die uit dit overleg voortkomt, is dat twee Sigma-eenheden worden opgeroepen.

Ook ten noorden van het Noordzeekanaal worden mensen opgevangen door ambulances en de politie.

Er is bij de OC Politie geen zicht meer op het aantal bussen dat nog rijdt; de OC vermoedt dat het er niet veel meer zijn.

De Politie Zaanstreek-Waterland ontdekt na een melding van de OC Politie Velsen aan de noordzijde van het Noordzeekanaal vele tientallen gestrande bezoekers.

Met politiebusjes en taxi's worden diverse mensen naar station Zaandam vervoerd.

Om 03.20 uur neemt de OC contact op met de KLPD Luchtvaartpolitie. De KLPD kan om praktische en veiligheidsredenen niet aan het verzoek voldoen om met een helikopter een tent naar Pont Buitenhuizen te brengen.

Om 03.25 uur wordt een ambulance uit de Zaanstreek naar Pontplein Buitenhuizen gestuurd. Het zou volgens de CPA Amsterdam om ongeveer twintig "slachtoffers" gaan.

De OvDG (Zaanstreek-Waterland) wordt pas na dertig minuten gealarmeerd en gaat dan direct ter plaatse.

Om 03.30 uur mist de commandant van de ME (politie Amsterdam) nog ongeveer 8.000 bezoekers, gelet op het aantal getelde terugkerende bezoekers. Hij realiseert zich dat het "misgaat". Hij besluit rond 04.00 uur vanaf Station Sloterdijk tegen de stroom in te rijden richting Spaarnwoude. Hij komt in totaal ongeveer vijftien bussen tegen en hij ziet veel mensen in groepjes in de richting van Amsterdam lopen. Hij informeert mensen die bij bushaltes staan en adviseert hen op een bus te blijven wachten. Enkele schrijnende gevallen van uitputting, door koude en regen, verschaft hij even onderdak in zijn eigen ME-bus. Hij meldt zijn waarnemingen aan de politie van Amsterdam en Kennemerland en hij bereikt uiteindelijk het tweede busstation bij Pont Buitenhuizen waar hij nog enige coördinerende werkzaamheden verricht bij de hulpverlening ter plaatse.

Omstreeks 03.30 uur regent het nog licht en om 03.45 uur wordt het droog. De temperatuur schommelt rond de 15°C.

De wind is nog steeds erg vlagerig met windstoten tot 13 m/s.

Om 03.30 uur wordt in het Rode Kruisziekenhuis de bezetting van alle disciplines verdubbeld. 22 bezoekers worden daar in totaal behandeld, waarvan één zelfs op de IC-afdeling vanwege extreme onderkoeling.

In het Elisabeth Gasthuis wordt in overleg met de directie de Rampenopvang-procedure in werking gesteld en vanaf 04.00 uur worden de eerste patiënten aangevoerd.

Aan de hand van triage-criteria worden de patiënten behandeld.

Om 03.49 uur wordt de ROvD van de Brandweer opgepiept met verzoek contact op te nemen met de OC Politie. Van hem ontvangt hij een melding (maar geen assistentieverzoek) dat er duizenden mensen “onderkoeld” zijn. De ROvD belt de CPA voor meer informatie. Daar wordt het getal gereduceerd tot “enkele honderden”.

De ROvD gaat eigener beweging naar het evenemententerrein, teneinde zich van de situatie op de hoogte te stellen.

8.1.5 Periode 04.00-05.00 uur

Organisatie/coördinatie

Om 04.02 uur vraagt de bevelvoerder van de Brandweer Haarlemmerliede om de ROvD in verband met de opschaling naar het Beleidsteam (BT). De burgemeester van Haarlemmerliede wordt door de OC gewaarschuwd omdat de calamiteit nu ook in haar gemeente speelt.

De AC politie waarschuwt zijn commissaris van piket (politieregio Kennemerland) en de OC neemt contact op met commandant van de GHOR en de ROvD van de Brandweer, welke laatste de RCvD waarschuwt.

Om 04.04 uur heeft de OvDG contact met de ROvD van de Brandweer over het opschalen naar een Beleidsteam aan de Zijlweg in Haarlem. Dit is de voor dergelijke operaties afgesproken locatie.

Om 04.10 uur adviseert de ROvD na overleg met de AC aan de RCvD dat er een CTPI is en dat een Beleidsteam geformeerd moet worden.

Na opdracht van de RCvD Brandweer om leidinggevend van operationele diensten, burgemeesters en een voorlichter te roepen naar het Beleidsteam is de start van dit BT om 04.29 uur met de aankomst de RCvD Brandweer in de brandweerkazerne aan de Zijlweg te Haarlem een feit.

Om 04.45 uur wordt het BT verder geformeerd. De RCvD moet sommige leden meerdere malen door de MBA laten bellen. Operationele diensten zijn rond 05.00 uur aanwezig. De burgemeester van Haarlemmerliede is aanwezig om 05.32 uur, alsmede de RGF en de RCvD. Deze burgemeester van Velsen wordt nu door de RCvD zelf gebeld, omdat blijkt dat dat nog niet gebeurd is.

Het BT constateert dat de opvang geregeld is en richt zich op het vervoer van mensen, het zoeken naar achterblijvers en op de voeding voor mensen die nog op diverse opvanglocaties verblijven.

Calamiteitenbestrijding

De ROvD laat een Verbindingscommandowagen opzetten om de alarmcentrale te ontlasten en gaat naar Pont Buitenhuizen, waar hij de Burgemeester van Haarlemmerliede verwijst naar het Beleidsteam aan de Zijlweg in Haarlem.

De ROvD pleegt overleg met de AC Politie en de GHOR-functionarissen en neemt de leiding van het incident over.

Er zijn geen schuilende mensen meer in de Wijkertunnel. De tunnel wordt door Rijkswaterstaat om 04.00 uur geopend en personeel van Rijkswaterstaat meldt zich om 04.15 uur af bij de OC Politie.

Om 04.15 uur begint het opnieuw te regenen: aanvankelijk lichte regen, later omslaand in matig tot zwaar.

Gezien het grote aantal vikleumde mensen dat zich boven het Noordzeekanaal bevindt, wordt besloten ook daar meerdere opvanglocaties te creëren. Bij aankomst van de OvDG Zaanstreek-Waterland ter hoogte van Pont Buitenhuizen vertrekt juist een volle bus naar het station. Gezien de regelmatige toestroom van mensen via de pont besluit de OvDG Z/W na overleg met de eerste ambulance een CTPI (Zaanstreek-Waterland) te formeren. Omdat de communicatie met de CPA-Amsterdam slecht verloopt (de portofoon blijkt niet tegen de stromende regen bestand) neemt de OvDG Z/W direct contact op met de AC van de Brandweer Zaanstreek-Waterland en verzoekt om een OvD ter plaatse. Om 04.50 uur is het eerste CTPI-overleg. De verzorgingsgroep Koog aan de Zaan en de Brandweer van Assendelft worden gealarmeerd.

04.30 uur: De buurtregisseur van de politie Amsterdam gaat van Station Sloterdijk terug naar zijn bureau. Later rijdt hij rond 05.00 uur over de A9 in de richting van Velsen. Hij ziet daar geen mensen meer lopen.

Om 04.45 uur verzoekt de OC Politie om een helikopter teneinde het terrein en de toevoerwegen te kunnen afzoeken naar achtergebleven mensen. Aan dit verzoek zal door het KLPD worden voldaan en de vlucht wordt direct voorbereid.

Om 04.04 uur bouwt de Sigma-eenheid Zuid- en Midden Kennemerland een tent op bij Pont Buitenhuizen voor triage van onderkoelde bezoekers. De tent wil men gebruiken als schuilgelegenheid. Sigma uit Alkmaar is nog onderweg. Deze Geneeskundige Combinatie meldt zich om 04.04 uur in bij de CPA en om 04.30 uur is deze onderweg van post Velsen naar Pont Buitenhuizen. De meeste ambulances rijden naar Pont Buitenhuizen, waar naar omvang de grootste hulpvraag is. Ziekenhuis Deo start na aarzeling om 04.08 uur het rampenopvangplan en is om 04.23 klaar voor opvang. Om 04.15 uur worden de Commandohaakarmbak (=commandocontainer) en de VerbindingsCommandowagen (VC2) voor bijstand bij de RAC-Amsterdam aangevraagd. Direct hierna worden de VC-centralisten gealarmeerd. Om 04.28 uur meldt de VC2 Zwanenburg zich. Na een aantal gesprekken zonder besluit wordt door de OvD besloten de VC in te zetten bij Pont Buitenhuizen. Om 04.38 uur is ook de Commandohaakarmbak van Amstelveen onderweg. De VC2 is om 04.51 uur ter plaatse bij Pont Buitenhuizen. De VC is echter niet operationeel geweest. Om 04.25 uur is de brandweerkazerne Velsen beschikbaar voor opvang. Het politiebureau is dan reeds in gebruik als opvanglocatie. Er gaat een tweede OvDG in combinatie met GNK om 04.34 uur naar Pont Buitenhuizen. Hij onderhoudt verbinding via Traxys.

De haakarmbak van de Geneeskundige Combinatie van Kennemerland wordt om 04.49 uur gealarmeerd om met spoed naar Pont Buitenhuizen te gaan. De opdracht blijkt niet duidelijk te zijn, aangezien de opgeroepen chauffeur aan de CPA vraagt welke haakarmbak er mee moet en de CPA vermoedt dat het “de gele is”. Ook de directie van het Spaarneziekenhuis besluit tot inwerkingtreding van het Rampenopvangplan. De procedure was klaar toen de eerste patiënten (van in totaal acht) voor opvang aankwamen. Eén patient is opgenomen op de verpleegafdeling. Ziekenhuizen in de regio Midden-Holland worden geïnformeerd zonder alarmering.

Rond 05.00 uur is de RGF aanwezig op het Regionaal Coördinatie Centrum.

Citaat bezoeker:

“Na uren lopen, wat een geluk, voor onze neus gooit een chauffeur een deur open, na aandringen van andere mensen die net als wij ook niet meer konden. Het was op dat moment tot mijn schrik al vier uur! De chauffeur vroeg of hij bij Station Sloterdijk moest stoppen voor mensen die daar hun auto hadden staan. Iedereen zei dat ze daar voor de trein moesten zijn. De chauffeur zei dat het station al lang dicht was. Al deze mensen, die hier onderweg waren, duizenden die we nog voorbij reden, liepen de volledige vijftien kilometer door hondenweer voor niets. Wat was dit erg! De chauffeur wilde ons wel naar Amsterdam Centraal brengen. Daar namen we om 4:45 uur de trein. We reden zonder te stoppen langs Station Sloterdijk. Wat voelde ik me rot. Je wist dat hier nog zoveel mensen zaten terwijl jij eindelijk onder weg was.”

8.1.6 Periode 05.00-06.00 uur

Organisatie/coördinatie

De burgemeester van Zaanstad wordt om 05.30 uur door de OvD van de Brandweer Zaanstad geïnformeerd.

Het CTPI Zaanstreek-Waterland besluit tot het creëren van noodopvang in de brandweerkazerne van Assendelft, de gemeentelijke sporthal aldaar en eventueel de bedrijfskantine van de Stortplaats Nauerna.

De gemeentecoördinator blijkt niet bekend met deze opvangprocedure en regelt na aandringen van de politie (Inspecteur van Dienst) het openen der sporthal. Door het verloop van de tijd en het afnemen der bezoekersstroom, blijkt de noodzaak tot openen van de sporthal in tweede instantie niet meer aanwezig.

De burgemeester van Velsen is om 06.00 uur weer opgeroepen door de politiemeldkamer regio Kennemerland; hij arriveert om 06.15 uur bij het Beleidsteam in Haarlem.

Calamiteitenbestrijding

Tussen 05.00 en 05.15 uur valt er opnieuw een onweersbui.

Om 05.02 uur meldt de CPA Alkmaar dat twee Sigma-eenheden onderweg zijn. Om 05.39 uur is de Sigma-eenheid uit Alkmaar ter plaatse van de sporthal Oost-IJmuiden.

Om 05.13 uur wordt gevraagd om de sporthal in Velsen te openen als opvangcentrum. Om 05.20 uur geven de RCvD en de politie toestemming om de hal open te breken. Om 05.47 uur blijkt de sporthal nog dicht te zijn, terwijl er inmiddels vier ambulances en een Sigma-eenheid voor de deur staan. Daarop geeft de RAC opdracht de deur van de sporthal te forceren.

Rond 05.30 uur wordt gevraagd om meer foliedekens voor de opvanglocatie brandweerkazerne Velsen. De CPA vraagt om 05.39 uur foliedekens aan bij het

Elisabeth Gasthuis. Het ziekenhuis kan dit moeilijk leveren en verzoekt de betreffende slachtoffers voor behandeling naar het ziekenhuis te brengen. Daar staat vijftig man personeel klaar.

Om 05.30 uur komt het hoofd van de Meldkamer Brandweer en Ambulancediensten naar de Zijlweg.

Om 05.57 uur geeft de RAC opdracht in reactie op de vraagstelling van 05.46 uur om de haakarmbak te verplaatsen van Pont Buitenhuizen naar de brandweerkazerne Velsen.

De commandant ME van de Politie Amsterdam rukt om 05.30 uur met zijn sectie in.

8.1.7 Periode 06.00-07.00 uur

Organisatie/coördinatie

Om 06.45 is er een semafoonoproep van de burgemeester van Velsen voor het Hoofd Algemene Zaken en Communicatie (AZC) van de Gemeente Velsen (Secretarispiket).

Het Hoofd AZC komt om 07.20 uur aan bij het BT en stelt vast dat geen directe actie voor opvang van gemeentezijde nodig is. Per semafoon worden de voorlichter en de ambtenaar OOV van de Gemeente Velsen gealarmeerd. Zij allen betreuren het niet eerder te zijn opgeroepen.

De burgemeester spreekt met de ambtenaar OOV af dat hij zelf om 09.00 uur de persconferentie doet en dat zij dan geïnformeerd wordt over de problemen van de afgelopen nacht. Verdere zaken laat de burgemeester in verband met zijn vakantie aan de loco-burgemeester over.

Het Spaarneziekenhuis schaalte om 06.45 uur af.

In GHOR-verband wordt ook geleidelijk afgeschaald. Er worden namelijk geen grote aantallen slachtoffers meer verwacht.

Citaat bezoeker:

“Men vergeet al gauw de rest van het evenement, dat naar mijn mening zeer goed was georganiseerd”.

Calamiteitenbestrijding

Tussen 06.30 en 07.30 uur vliegt de helikopter van het KLPD over het terrein. Er worden geen achtergebleven mensen aangetroffen. Men kan vanuit de helikopter niet door het bladerdek kijken. Dit wordt gemeld aan de OC Politie. Opvallend voor de helikopterwaarnemer is het grote aantal (brom)fietsen dat op het terrein onbeheerd is achtergebleven. Medewerkers van de politie en van het Recreatieschap doorzoeken vervolgens te voet het gebied.

De situatie wordt na 06.00 uur overzichtelijker. Het aantal opgevangen mensen loopt snel terug van 700 naar 300. De rest is onderweg naar huis, al dan niet afgehaald door opgeroepen familie of vrienden.

Citaat bezoeker:

“Bedankt mensen van de eerste hulp en vrijwilligers van het Rode kruis, jullie zijn geweldig! Bedankt pap, voor het ophalen!!”

Rond 06.45 uur neemt de regenval af tot licht.

Citaat omwonende:

“Ik woon aan de Amsterdamseweg te Velsen Zuid. Iedereen die vanuit de richting Amsterdam naar Dance Valley ging, komt voorbij mijn huis. Een gezellige drukte, we hebben de nodige mensen van water en pleisters voorzien, want de meeste hadden al uren gelopen.

De terugreis zaterdagavond is voor hen en ook voor mij en mijn vrouw een regelrechte ramp geworden. Om elf uur lag ik op bed, om half één ben ik er weer uit gegaan vanwege de herrie. De hele meute liep schreeuwend voorbij, auto’s en bussen stapvoets en al toeterend er achteraan. Buiten komend had ik snel in de gaten dat er van slapen niet veel meer zou komen. Mensen liepen overal op mijn terrein tegen mijn huis en in de schuur te urineren en zelfs te poepen. Planten zijn vertrapt en spiegels verbogen. De hele omgeving van mijn huis is één grote vuilnisbelt. Ik ben constant bezig geweest mensen weg te krijgen, wat niet makkelijk vanwege de gebruikte alcoholische versnaperingen. Toen het heel erg begon te regenen kwamen er mensen op mijn terrein om te schuilen. Ik heb een man of vijftig opgevangen, mensen met onderkoelingsverschijnselen, verzwikte enkels, enz. Ik heb ze voorzien van koffie en thee. De laatste ging om zeven uur ’s ochtends weg.”

8.1.8 Periode 07.00-09.00 uur

Organisatie/coördinatie

De persconferentie onder leiding van de burgemeester van Velsen duurt van 09.00 tot 11.00 uur en ook de politie, de Regionale brandweer en de GHOR zijn aanwezig. De organisator is hiervoor niet uitgenodigd wegens (telefonische) bereikbaarheidsproblemen en is derhalve niet gekomen.

Om respectievelijk 09.00 en 11.00 uur gaan de beide OC’s politie naar huis, na hun taken te hebben overgedragen en te hebben gecontroleerd dat er geen bezoekers meer op het terrein zijn achtergebleven.

Calamiteitenbestrijding

Rond 07.00 uur wordt een begin gemaakt met het vervoer van mensen uit de diverse opvangcentra naar de NS stations in de omgeving en rond 09.00 uur is een ieder van de opvangplaatsen weer huiswaarts vertrokken.

Rond 08.45 uur wordt het droog.

Overzicht medische hulpverlening:

Onderstaande cijfers geven weer hoeveel geregistreerde hulpverleningen gedurende het evenement en de nacht erna hebben plaatsgevonden, onderscheiden naar Educare en GHOR-hulpverlening.

Educare:

Totaal aantal geregistreerde hulpverleningen: 675 (waarvan 20% middelen gerelateerd). Gemiddelde leeftijd: 24,6 jaar

Volgens Educare past dit beeld bij de aard van het evenement.

Middelengebruik	Alcohol	XTC	Speed	Cannabis	GHB	Cocaine
% middelengebruik:	8,7	11,4	0,3	0,9	1,9	0,7

GHOR:

	Regulier	Preparatief	Vanaf opschaling
Totaal aantal ingezette ambulances	4	3	29

Gewondenspreiding	Totaal aangeboden	Gezien door arts	Opname op Intensive care	Opname verpleegafdeling
Totaal aantal onwelwordingen	600 à 700			
Waarvan naar ziekenhuis:	90	76	1	1

Citaat bezoeker:

“Van zeg 14.00 tot 16.30 uur, dus zo’n tweeënhalf uur was ik aanwezig op Dance Valley. Ik heb zelden zo’n rustige, zich goed gedragende, zich netjes houdende en zich amuserende groep van 90.000 gezien. Het was een gemelleerd gezelschap van tieners tot dertigers, waarin ik mij met mijn 61 jaar wat senior voelde. Maar het was er plezierig. Ik zag massa’s tevreden gezichten en hoorde geen negatieve opmerkingen. Men was zeer verdraagzaam. Niets negatiefs dus. Ik zou me dan ook niet kunnen voorstellen zo’n festival onmogelijk gemaakt te zien worden. Uiteraard is de verkeerschaos (en de gevolgen daarvan) iets wat onder ogen gezien en onderzocht moet worden. Maar het festival zelve krijgt van mij een dikke pluim.”

8.2 Analyse

Bij dit laatste tijdsblok zijn de leidende vragen:

- * In hoeverre vond er nog een algehele en voortdurende beoordeling van de situatie plaats?
- * Vonden opschaling en uitvoering plaats conform de geldende procedures?
- * Werden de besluiten genomen op basis van dezelfde informatie en beeldvorming bij de diverse leidinggevenden van de verschillende disciplines?
- * In hoeverre zijn de weersomstandigheden van invloed op een beheerste afvoer van de bezoekers?

Organisatie

Bij de weer aanwezige loco-burgemeester wordt door de OC het beeld geschetst als zouden er

“slechts” verkeerstechnische problemen zijn. Daardoor kan de loco-burgemeester de situatie niet goed beoordelen en hij mist daarmee een belangrijk management-instrument om vanuit zijn verantwoordelijkheid in te grijpen. Diverse scenario’s worden geïmproviseerd om het busvervoer en de bezoekersstroom weer beheersbaar te krijgen. Het creëren van een tweede busstation (Pont Buitenhuizen) biedt korte tijd soelaas, mede dankzij het feit dat er op dat moment nog niet zoveel bezoekers zijn. Een poging van REP’S en politie om in het muziekprogramma in te grijpen en zo enige spreiding te creëren strandt op praktische (DJ is al weg) en financiële bezwaren (gaat de organisatie geld kosten, hoewel de organisator zelf ontkent dat dit argument gebruikt werd).

Mogelijk is de brandende bus in Buitenhuisen de trigger voor de OC om op te schalen. Deze busbrand is de aanleiding om de burgemeester van Haarlemmerliede te waarschuwen en niet het feit dat er al geruime tijd sprake is van verstoring van de openbare orde in haar gemeente. Er bestaat bij de brandweer overigens onduidelijkheid over de eigen taak/rol bij alle medische- en vervoersproblemen. Sturing van het brandweeroptreden vindt plaats op operationeel niveau en vanuit de diverse korpsen. In tactisch/strategisch opzicht is er geen “koepel” functioneel en de AC en OC raken overbelast door het grote aantal meldingen/berichten.

Ondanks de opschaling per discipline wordt nu vooral geïmproviseerd en blijft de coördinerende functie van het CTPI achterwege.

De opschaling van het BT in Haarlem (omstreeks 04.30uur) heeft tot resultaat dat om 06.15 uur het hele team ter plaatse is. Wat het BT rest is het regelen van dekens en voeding voor de opgevangen bezoekers.

De burgemeester van Velsen is nu voor het eerst bij de calamiteit betrokken. Zijn ambtenaren en loco die tijdens en na de opschaling thuis zijn, betreft/informeert hij vanuit het BT.

De Ambulancepost Velsen had drie functies:

- Loodspost
- Gewondennest
- Coördinatiecentrum GHOR (actiecentrum).

De vraag rijst of de combinatie van deze functies verstandig is.

In de conclusies en aanbevelingen in het evaluatieverslag van het bureau GHOR wordt opgemerkt dat deze constructie aan de verwachting voldeed en aanbevolen wordt de gekozen oplossing te gebruiken als praktijkvoorbeeld tijdens trainingen. Het blijft voor de onderzoekers overigens de vraag of het combineren van een actiecentrum of coördinatiecentrum met operationele activiteiten als loodspost of gewondennest verstandig is. Hierbij bestaat het risico dat een coördinerend functionaris wordt belast met uitvoerende taken, waardoor een effectieve coördinatie onder druk komt te staan.

Bus/treinvervoer

Tijdens hevige regenval stagneert het busvervoer volledig, terwijl op Station Sloterdijk elk kwartier treinen vertrekken met vele lege stoelen. De vervoersketen is nu totaal onderbroken.

De bezoekersstroom kan niet meer worden gemanaged: bezoekers met bestemming parkeerterrein Westpoort belanden op Station Sloterdijk en later zelfs op Amsterdam CS. De fysieke scheiding van bezoekers met diverse bestemmingen ontbrak en de informatievoorziening die aan deze stroom ondersteunend moest werken bleef uit.

Het busstation raakt volledig verstopt en de vervoersstroom komt door alle beperkingen niet meer op gang. Vanaf dat moment vindt vervoer van mensen ongecontroleerd plaats met “alles wat rijden kan”.

Taxi's

In tegenstelling tot hetgeen hierover in de plannen staat en eerder aan de taxi-centrales is verzocht, worden taxi's in tweede instantie ruimhartig op vele plaatsen

doorgelaten. Het blokkerend effect van de taxi's op het busvervoer lijkt hiermee voor lief te zijn aangenomen.

Bezoekers

De organisatie stelt dat de meeste mensen graag tot het einde blijven. Hiervan is in het plan overigens niet uitgegaan: dit plan voorziet in een geleidelijke afvoer van bezoekers, waarop het bus/treinplan ook is gebaseerd.

Koude en regenval, gecombineerd met (over)vermoeidheid, ongeschikte kleding, pillen en/of alcohol maken dat velen verkleumd en in desolate toestand door het gebied zwerven; niet wetend waar ze zijn en veelal niet wetend waar ze heen moeten. De eerste verzoeken om medische hulp worden al snel opgevolgd door een veelvoud aan verzoeken om hulp van EHBO en ambulances. Deze verzoeken om hulp doen bezoekers met behulp van hun GSM en - gegeven de hoeveelheid bezoekers met een GSM en de hoeveelheid verzoeken om hulp bij diverse instanties – de overzichtelijkheid wordt daardoor bemoeilijkt.

(Medische) hulpverlening/opvang

Inmiddels blijkt er ook aan de noordzijde van het Noordzeekanaal de behoefte aan medische hulpverlening en opvang te bestaan. De ambulancehulpverlening komt ook daar snel en adequaat op gang en wordt (binnen de eigen discipline) door de CPA met beperkte bezetting zo goed mogelijk gemanaged.

Er is uit de interviews en evaluatieverslagen onduidelijkheid bij zegslieden omtrent definities van begrippen, terminologie en functienamen in relatie tot het in Nederland vigerende GHOR-systeem, zoals die in handboeken en procedures beschreven staan. Voorbeelden hiervan zijn: OvDG/HS GHOR, CTPI/CoRT.

Verwarring ontstaat er over het aantal mensen dat op diverse plaatsen hulp nodig heeft. De aantallen variëren op hetzelfde moment van duizenden tot honderden tot tientallen. Het totaaloverzicht ontbreekt en per locatie wordt naar eigen inzicht gehandeld en geïmproviseerd. Bij ziekenhuizen en brandweerkazernes worden dekens verzameld en verspreid, onder andere door motorrijders van de politie.

Op diverse plaatsen worden (aan beide zijden van het Noordzeekanaal) opvangplaatsen ingericht die voor een deel ook voorzien zijn in de draaiboeken en voor een deel geïmproviseerd worden, zoals het politiebureau in IJmuiden - waar 200 natte, verkleumde wandelaars worden opgevangen in de personeelskantine - en woningen van particulieren in de omgeving. Het herhaald vragen om een traumahelikopter (waarvoor immers een nachtelijk vliegverbod geldt), is opmerkelijk: de CPA heeft kennelijk deze vliegbepanking niet duidelijk kunnen maken.

Zij nog vermeld dat de politie beperkt bleek in de handhaving van de wetgeving met betrekking tot bezit en gebruik van middelen. Effectieve handhaving zou ook enigszins hebben kunnen bijdragen tot voorkoming van gezondheidsproblemen van bezoekers. De praktijk leert dat dit vrijwel onmogelijk is.

8.3 Conclusies

De al vele uren merkbare ambivalentie in het toelatingsbeleid inzake andere voertuigen dan pendelbussen op de afvoerroutes leidde tot een onoplosbare verstopping van deze routes.

De definiëring van de diverse problemen en hun achterliggende oorzaken is te lang in een “verkeerstechnische” context geplaatst. Hierdoor werden ’s nachts de ’s avonds ingezette pogingen om de problemen via relatief beperkte bijstellingen weer beheersbaar te maken, te lang voortgezet.

Tevens vond “slechts” opschaling binnen de eigen discipline plaats, waarbij overigens door velen immense inspanningen zijn gepleegd om met mensen en middelen de gerezen openbare orde- en gezondheidsproblemen het hoofd te bieden. Multidisciplinaire samenwerking vanuit plannen en protocollen bleef uit.

Tijdens de opschaling waren de tot dan meest betrokken verantwoordelijke ambtenaar en bestuurder van de gemeente Velsen inmiddels thuis en werd als eerste de burgemeester en niet het burgemeesterspiket van Velsen gewaarschuwd.

Hiermee zijn - kennelijk onbewust - verantwoordelijke rollen omgedraaid.

Op het moment van het omgooien van de hekken vanwege de grote stuwung door de massa bezoekers, ontweek men aan het gevaar dat mensen konden worden platgedrukt.

De weersomstandigheden versterkten het chaotisch verloop van de afvoer van bezoekers, maar zijn daarvan zeker niet de oorzaak. Deze oorzaak moet ook in deze fase van het evenement worden gezocht in het gebrek aan gezamenlijk overleg en aan een algeheel overzicht bij en integrale (=multidisciplinaire) sturing door verantwoordelijke functionarissen (met name gemeente en politie).

Het opleggen van maatregelen aan de organisator (bijvoorbeeld ingrijpen in programma) bleef uit.

Nadrukkelijk blijft onverlet dat bezoekers, die - al dan niet onder invloed - in een verkleumde en/of onderkoelde toestand terecht kwamen, een eigen verantwoordelijkheid dragen als het gaat om hun voorbereiding op dit evenement. Onvoldoende bescherming vanwege schaarse kleding kan niet in verband worden gebracht met de verantwoordelijkheid van de organisatie of de overheid.

Het op grote schaal en rechtstreeks bestellen van taxi’s en het alarmeren van hulpverleningsdiensten door bezoekers met hun GSM had mogelijk een belemmerend effect op het totaaloverzicht op de hulpvraag en op de kwaliteit van de geboden hulpverlening. Niet kan worden uitgesloten dat de reactie-organisatie van politie en medische hulpverlening hierdoor minder effectief functioneerde.

Tot slot van dit feitendeel over 4 en 5 augustus 2001:

Citaat bezoeker:

“Een ding is zeker, Dance Valley is Dance Valley niet meer als het zo afloopt als zaterdag, maar ook niet als het ergens anders zou moeten plaatsvinden dan in Spaarnwoude.”

HOOFDSTUK 9

Het geheel overziend

9.1 Samenvattende analyse en conclusies

Het dancefestival Dance Valley 2001, dat op 4 augustus 2001 in Spaarnwoude plaatsvond, kenmerkte zich door een vervoerschaos, zowel voor als na het evenement. De combinatie van de vervoerschaos met hevige stortbuien leidde 's nachts tot een fors aantal zwaar verkleumde bezoekers dat door politie, brandweer en geneeskundige hulpverleners moest worden opgevangen. Het zijn deze gebeurtenissen geweest die hebben geleid tot de opdracht tot evaluatie van Dance Valley 2001, onder toezicht van een onafhankelijke commissie.

Voor de goede orde moet al in deze inleiding worden opgemerkt dat hier geen sprake was van een (dreigende) ramp in de klassieke zin van het woord. De gebeurtenissen laten zich het beste beschrijven als een 'chaos', waarin uiteindelijk zijn zo'n 700 verkleumde bezoekers opgevangen zijn op diverse opvanglocaties en enkele tientallen bezoekers een korte tijd in ziekenhuizen hebben doorgebracht om weer op krachten te komen.

De voorliggende evaluatie maakt onderscheid tussen enerzijds het voorbereidingsproces en de implicaties daarvan, die op de dag zelf als 'incidentkiemen' zichtbaar werden, en anderzijds de reactie van de diverse betrokken partijen op de vervoerschaos die 's avonds ontstond.

Het voorbereidingsproces: veel vertrouwen

Het voorbereidingsproces voor Dance Valley 2001, de zevende editie van het festival verschilde niet principieel van het voorbereidingsproces in voorgaande jaren. Dit gold zowel voor de wijze waarop de voorbereiding door de organisator (Dance Valley B.V.) werd uitgevoerd als voor het vergunningverleningsproces. Dit, ondanks het feit dat de omvang van het festival de afgelopen jaren van enkele duizenden bezoekers toenam tot 90.000 in 2001. Het festival behoort daarmee inmiddels tot de grootste (eendaagse) festivals van Nederland.

In het navolgende wordt eerste aandacht besteed aan het vergunningverleningsproces en daarna aan de inhoudelijke voorbereiding door de organisator. Gezien het feit dat de vergunningverlening een kerntaak is van de voor deze evaluatie opdrachtgevende overheid wordt hier verhoudingsgewijs de meeste aandacht aan besteed.

Het vergunningverleningsproces kan getypeerd worden als een proces dat binnen de staande gemeentelijke organisatie door personeel van de afdeling Burgerzaken wordt uitgevoerd. Begin 2001 werd de vergunning aangevraagd en door deze afdeling doorgestuurd naar de verschillende betrokken diensten (politie, brandweer en milieudienst). Het werd verder aan de organisator van het festival overgelaten met deze diensten tot een afstemming te komen. Deze handelwijze moest uiteindelijk tot een positief advies van de verschillende diensten leiden. Zowel de gemeentelijke

ambtenaren als de functionarissen van de betrokken diensten zijn in principe positief over de wijze waarop de organisator samenwerkte met de diensten en hun adviezen overnam.

Conclusie: Zowel vanuit de sterk toegenomen complexiteit van het festival als vanuit een vergelijking met het vergunningverleningsproces van andere festivals kan worden gesteld dat het vergunningverleningsproces met meer zorgvuldigheid had moeten worden doorlopen. Een zwaardere invulling van de gemeentelijke coördinatie had voor de hand gelegen vanwege de omvang die het festival inmiddels had. Vanwege deze omvang zou een vorm van projectorganisatie ten behoeve van de vergunningverlening ook gewenst zijn geweest. De diverse betrokkenen hebben echter vanuit de positieve in het verleden opgedane ervaringen over de organisator geen aanleiding gezien om het vergunningverleningsproces aan te passen aan de nieuwe situatie.

De organisator van het festival neemt vervolgens met voortvarendheid de afstemming met de verschillende betrokken diensten ter hand. Overeenstemming met deze afzonderlijke diensten wordt snel bereikt. Vanwege de verwachte groei van het bezoekersaantal en vanwege de problemen die vorig jaar ontstonden met het verwerken van vertrekkende bezoekers, wordt dit jaar een extra parkeerplaats gepland in het Westelijk Havengebied op Amsterdams grondgebied. De organisator nam daartoe zelf contact op met de buurtregisseur, een uitvoerende politiefunctionaris, van de betreffende Amsterdamse wijk. Op dit niveau worden ook enkele voorlopige afspraken gemaakt. Later zou blijken dat er voor de gemeente Amsterdam toch nog allerlei onduidelijkheden bestaan. Op dezelfde vierde augustus vindt er in Amsterdam nog een groot festival plaats (Gay Parade). Dit leidt tot allerlei (onvoorziene) consequenties voor de betrokken diensten.

Wanneer op 26 juni de eerste gezamenlijke afstemmingsvergadering met alle betrokken partijen plaatsvindt, blijkt er een grote spanning te bestaan tussen de inschatting van Amsterdamse zijde en die vanuit Velsen over de haalbaarheid van de voorgestelde logistiek van de vervoersorganisatie. Overigens hebben ook enkele ambtenaren van de gemeente Velsen op onderdelen bedenkingen, maar zij laten zich snel overtuigen door de organisator, aan wie veel meer expertise wordt toegedicht. Hoewel er tijdens deze vergadering geen formele overeenkomst over de vervoersproblematiek wordt bereikt, gaan de aanwezige gemeentelijke ambtenaren er (naar later blijkt ten onrechte) vanuit dat er wel een oplossing gevonden zal worden.

Spoedoverleg op hoog niveau tussen leidinggevende functionarissen van de regiopolitie Kennemerland en Amsterdam-Amstelland levert een Amsterdamse toezegging op voor medewerking aan het festival. De inhoudelijke inschattingsverschillen blijven echter onbesproken.

Conclusie: Voor de uitvoering van het logistieke plan is samenwerking tussen de gemeente Velsen, een buurgemeente en een politieregio nodig. Maar de gemeente Velsen neemt geen initiatief voor coördinatie. Wanneer er bij zowel de Amsterdamse functionarissen als de eigen Velsense ambtenaren twijfels blijken te bestaan, wordt echter geen actie ondernomen. De gemeente Velsen had, vanuit haar verantwoordelijkheid voor de vergunningverlening, moeten besluiten de problematiek op te lossen met behulp van aanvullende of externe deskundigheid.

Over de rol van de organisator kan in dit verband het volgende worden gezegd: deze heeft actief met de betrokken diensten overleg gevoerd om hun toestemming te krijgen voor het houden van het festival. Vanzelfsprekend was het de intentie van alle betrokken partijen om een veilig en succesvol festival te organiseren. De organisator draagt hier de zwaarste verantwoordelijkheid. De gemeente Velsen draagt als vergunningverlener de verantwoordelijkheid de plannen van de organisator op adequate wijze te toetsen. Ondanks de inspanningen die de organisator zich getrooste (zoals de aanleg van een aparte busterminal ter plaatse) had zij, als de partij met de meeste expertise, moeten beseffen dat, vanwege de groei van het festival en de vervoersproblemen in het voorgaande jaar, er niet zomaar een nieuw logistiek concept kon worden 'neergezet' zonder gedegen toetsing daarvan. Eenvoudige berekeningen (zie ook elders in deze rapportage) tonen aan dat het logistieke concept op zijn minst voorspelbaar kwetsbaar was. Dergelijke berekeningen had de organisator moeten (laten) maken. Ook had deze tenminste een risico-analyse moeten (laten) maken waarin rekening had moeten worden gehouden met mogelijke problemen, waaronder met name de logistieke (zie deel II voor meer details hierover).

Op 16 juli vindt het tweede gezamenlijke overleg plaats. Er wordt alleen naar hoofdlijnen gevraagd. Het overleg is dan ook snel afgelopen: de vergunning kan nu volgens de gemeente Velsen verleend worden.

Afrondende conclusie voorbereiding: de voorbereiding op Dance Valley 2001 door de organisator vertoont een aantal serieuze lacunes, zeker ook wanneer men deze vergelijkt met bijvoorbeeld bestaande buitenlandse richtlijnen hiervoor (zie ook deel II). Het ligt in de verantwoordelijkheid van de vergunningaanvrager als organisator van het festival de vereiste expertise hiervoor te organiseren. De gemeente Velsen heeft daarna op een tweetal punten haar taak in het kader van de vergunningverlening niet waargemaakt. In de eerste plaats heeft zij de vereiste inhoudelijke toets op de vergunningaanvraag niet verricht. In de tweede plaats heeft zij niet actief medewerking gezocht van de buurgemeente en de buurpolitieregio wier bijstand en medewerking noodzakelijk was voor het kunnen afgeven van de gemeentelijke vergunning.

Voor beide partijen geldt daarnaast dat zij zich onvoldoende en zeker te zeer monodisciplinair hebben voorbereid op eventuele incidenten. Een cruciaal onderdeel als een risico-analyse is bijvoorbeeld niet gemaakt.

De dag en avond: kiemen voor een chaos

Vanaf 08.00 uur 's morgens komt de grootschalige inzet op gang die vereist is voor de organisatie van zo'n dag. Buiten de honderden medewerkers van de organisatie zelf gaat het bijvoorbeeld om de inzet van in totaal meer dan honderd politiemensen, maximaal zo'n 130 bussen (van zeventien verschillende bedrijven) en een tiental ingehuurd EHBO-ers.

Hoewel het festival pas om 14.00 uur begint, ontvangen diverse betrokken partijen signalen dat er al vanaf 10.00 uur 's morgens op diverse plaatsen scheuren optreden in het logistiek concept. Er is dan al sprake van filevorming op de snelweg, stagnatie bij de busterminal en niet voorzien verkeer van door groepen bezoekers gecharterde bussen en van taxi's op het volgens de planning afgezette vijftien kilometer lange busparcours Station Sloterdijk-Spaarnwoude. Er is dan ook al sprake van bezoekers die het busparcours lopend afleggen. Pogingen van de politie en medewerkers van de

organisator om het busparcours vrij te houden van ongewenst verkeer leiden vooral tot veel irritatie bij de weggestuurde taxi's, die veelal via sluiproutes weer op het toneel verschijnen. Een factor die bijdraagt aan verdere vermindering van de beschikbare vervoerscapaciteit is het gedrag van bezoekers dat bedreigend op de buschauffeurs overkomt en waarbij zelfs vernielingen in de bussen worden aangericht. Een onbekend aantal buschauffeurs heeft om die reden op eigen initiatief het vervoer gestaakt.

Vanaf ongeveer 12.00 uur is er sprake van een regelrechte verkeerschaos. Dit wordt door de leidinggevendenden niet volledig onderkend. De belangrijkste verklaring hiervoor is de beperkte communicatie tussen de verschillende betrokken partijen die her en der ingezet zijn. Overigens was er ook geen partij die zich verantwoordelijk voelde voor monitoring van alle aspecten van het vervoersysteem. De schatting van Amsterdamse zijde, dat het vervoersysteem onvoldoende robuust gepland was, bleek juist te zijn.

Ad hoc maatregelen gedurende de periode tot 17.00 uur (bijvoorbeeld van de NS die treinen laten stoppen op het Station Haarlem Spaarnwoude) leiden op veel plaatsen tot enige verlichting. Uiteindelijk zijn om 17.00 uur alle bezoekers op het terrein aanwezig en zijn de verkeersproblemen opgelost.

In een eerste spoedoverleg tussen de politie Velsen, Amsterdam en de organisator wordt om 17.00 uur over de vervoersproblemen gesproken. Er wordt besloten tot het schuiven van de beschikbare capaciteit om problemen 's avonds te voorkomen. Bekend is dan dat er veel meer bezoekers met het openbaar vervoer zijn gekomen en/of nabij Station Sloterdijk hebben geparkeerd dan voorzien. Op de taxicentrales van Beverwijk en Amsterdam (TCA) wordt een beroep gedaan taxi's van het afgezette busparcours te houden. Beverwijk voldoet aan dit verzoek. TCA roept bij herhaling via de mobilfoon chauffeurs op om van de route te blijven, maar er zijn veel chauffeurs die daar geen gehoor aan geven. Ook om 17.30 en 18.00 uur wordt er in wisselende samenstelling over de vervoersproblemen overlegd. Bij het laatste overleg zijn alle partijen (waaronder de loco-burgemeester van Velsen vanuit het burgemeesterspiket) betrokken. Saillant is dat ondanks alle problemen die gedurende de min of meer gespreide aankomst optraden, het vertrouwen bestaat dat met enkele geringe aanpassingen de veel geconcentreerde uitstroom 's avonds zou kunnen worden gemanaged. Een voorstel om het slotoptreden te vervroegen en daardoor enige spreiding van de afvoer te bewerkstelligen, wordt door de organisator verworpen. Men houdt daarmee vast aan het oorspronkelijke plan om na de hoofdact de aanwezigen zo snel mogelijk van het terrein af te voeren.

Conclusie: Gedurende de ochtend worden de onvolkomenheden van het logistiek concept duidelijk; er is sprake van een verkeerschaos. Mede door grote monodisciplinaire inspanningen van de diverse betrokken partijen lijken om 17.00 uur alle toevoerproblemen opgelost te zijn. Opgemerkt moet worden dat er geen partij is die zicht heeft (laat staan coördinatie) op het gehele vervoersysteem. Tijdens overleg over deze problemen aan het begin van de avond ontstaat het vertrouwen dat met geringe aanpassingen de meer geconcentreerde stroom bezoekers 's avonds kan worden beheerst.

Achteraf kan worden vastgesteld dat in de eerste plaats de organisator vanuit zijn expertise het inzicht had moeten hebben dat verdergaande maatregelen noodzakelijk

waren. Ook de vertegenwoordigers van de gemeente Velsen en met name de aanwezige politiefunctionarissen (Operationeel Commandant) hadden daadkrachtiger kunnen en moeten ingrijpen. Er had ingegrepen moeten worden om te voorkomen dat er vanaf middernacht een niet in de hand te houden piek van vertrekkende bezoekers zou ontstaan.

In de loop van de avond worden al snel, op diverse plaatsen, de eerste verkeersproblemen zichtbaar. Opnieuw ontbreekt echter het totaaloverzicht en niemand doet een poging tot het analyseren van de situatie of neemt het initiatief voor nieuw overleg of aanvullende onderlinge informatie-uitwisseling. Wanneer om 22.00 uur de eerste muziektenten sluiten, ontstaat een eerste stroom van vertrekkende bezoekers. Voor hen is er geen plaats meer bij de mainstage.¹ Op dat moment blijkt ook dat de geplande scheiding tussen de afwikkeling van de bezoekers via een route naar de busterminal en een route naar de parkeerplaats voor bezoekers met eigen vervoer, niet werkt. Er ontstaat een (onnodig) grote stroom vertrekkenden op de route naar de busterminal.

Het verschuiven van de personeelscapaciteit van de hekbewaking naar de bewaking van het busparcours heeft tot gevolg dat de hekken, die er waren om een gedoemde toegang tot de terminal te bewerkstelligen, vrij snel en op initiatief van de organisatie worden neergehaald om de (voor de deelnemers vaak ook beangstigende) publieksstuwning op de route op te lossen. Er ontstaat dan alleen al door de bezoekers een blokkade van de busterminal. Vanaf dat moment (dit gebeurt tussen 23.00 uur en middernacht) kan worden gesteld dat de verkeersproblematiek onbeheersbaar is geworden. Desalniettemin wordt om middernacht nog aan de loco-burgemeester meegedeeld dat er slechts sprake van enkele verkeerstechnische problemen. De loco-burgemeester vertrekt dan naar huis.

Conclusie: Gedurende de loop van de avond ontbreekt het bij de betrokkenen aan voldoende overzicht om te onderkennen dat alle tekenen weer wijzen op eenzelfde vervoerschaos of erger als 's morgens. Wanneer dan tussen 23.00 uur en middernacht de hekken tussen het terrein en de busterminal omgaan, is het geplande vervoersysteem vastgelopen.

De nachtelijke chaos: grote monodisciplinaire inspanningen

Al snel na middernacht begint het te regenen. Deze regen in combinatie met de vermoeidheid en het middelengebruik van de merendeel schaars geklede bezoekers, heeft al snel tot gevolg dat de eerste mensen verkleumd of onderkoeld raken. De geneeskundige hulpverleners schalen dan met het aantal meldingen hierover op. De politie van Velsen en van Amsterdam proberen manhaftig improviserend de verkeerschaos de baas te worden. Dit lukt echter nauwelijks.

Vanaf ongeveer 02.00 uur wordt het de functionarissen van de diverse hulpverleningsdiensten steeds duidelijker dat het 'goed misgaat'. Steeds meer meldingen van onderkoelde en uitgeputte bezoekers op het parcours komen binnen. Toch is er nog niemand die besluit tot een gezamenlijke inspanning en overleg. Zo raakt de brandweer pas om ongeveer 3.00 betrokken op het moment dat er toevallig een bus in de brand raakt en geblust moet worden. Vanaf dat moment vragen de verschillende operationele hulpverleningsdiensten om (multidisciplinaire) opschaling. Tot een

¹ hoewel slechts in een bijzin vermeld, is dit punt alleen al potentieel ernstig. Door dergelijk beleid creëert men de kans op publieksstuwning met alle mogelijke ernstige gevolgen van dien.

waarlijk multidisciplinair afgestemde inzet zal het echter niet komen. Er worden uiteindelijk zeer grote monodisciplinaire inspanningen geleverd door de verschillende operationele diensten. De gemeente Velsen wordt echter zo laat benaderd (en dit gebeurt niet eens via de beschikbare piketten) dat zij geen rol meer kan spelen in de opvang van de vele zwervende bezoekers.

Conclusie: het na middernacht voorspelbaar fout gaat met de afwikkeling van de vertrekkende bezoekers ontstaat er een situatie waarbij door de invloed van regen en kou steeds meer van de oververmoeide en schaars geklede bezoekers door kou bevangen raken. Onvoldoende wordt vanaf dat moment door de aanwezige leidinggevende functionarissen van politie en de GHOR-organisatie beseft dat hier sprake is van een incident in ontwikkeling, waarbij een grootschalige en multidisciplinaire inzet noodzakelijk is. Door tijdige opschaling had een groter (gecoördineerd) potentieel aan hulpverleners en opvangmogelijkheden gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor had een deel van de problematiek, die later in de nacht optrad, kunnen worden voorkomen. Deze kanttekening laat overigens onverlet dat de verschillende operationele hulpverleningsdiensten gedurende de nacht wel degelijk 'alles uit de kast hebben getrokken' om de zich steeds verder ontwikkelende problematiek zo goed mogelijk te bestrijden. Dit contrasteert met de inzet van de organisatie die al snel de verantwoordelijkheid voor de zwervende bezoekers buiten het evenemententerrein in handen van de overheid ziet liggen.

Afrondende conclusie dag-avond-incident

Samenvattend kan worden gesteld dat de gebeurtenissen die 's avonds tot de beschreven problemen leidden in de eerste plaats grotendeels voorspelbaar waren vanuit de onvoldoende voorbereiding op het evenement en in de tweede plaats al in een relatief vroeg stadium op de dag zelf zichtbaar werden. De organisatie bleek over onvoldoende expertise en capaciteit te beschikken om adequaat op deze situatie in te spelen. De verantwoordelijken vanuit de gemeente Velsen en met name de politie, hadden onvoldoende overzicht en inzicht van en in de problematiek om de vereiste maatregelen aan de organisator te kunnen opleggen. Wanneer het dan na middernacht tot een verkeerschaos komt, worden de effecten daarvan verergerd door regen en kou (en van de zijde van de bezoekers door schaars gekleedheid, vermoeidheid en middelengebruik). Zonder verdere medewerking van de organisator pogen de operationele hulpverleningsdiensten dan met grote inzet al improviserend het incident in ontwikkeling te bestrijden. Onvoldoende is hier in tijd en ruimte gedacht, waardoor adequate multidisciplinaire opschaling is uitgebleven.

9.2 Terug naar de opdracht

De door de opdrachtgever geformuleerde onderzoeksopdracht luidde, zoals aangegeven in hoofdstuk 2:

Vershaf de betrokken partijen inzicht in de mate waarin de condities voor een succesvolle tenuitvoerlegging voor Dance Valley 2001 ingevuld waren, alsmede in de lessen die getrokken kunnen worden voor grootschalige evenementen in de toekomst.

Hieraan werden drie hoofdvragen verbonden:

- wat zijn de oorzaken van de problemen rond Dance Valley 2001?

- welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor evenementen in Velsen en Spaarnwoude?
- welke mate van veiligheid is noodzakelijk en wat is de maximale capaciteit van evenementen in Spaarnwoude?

Uit het voorgaande is duidelijk zijn geworden dat de condities voor een succesvolle tenuitvoerlegging van Dance Valley 2001 in te beperkte mate waren ingevuld. Ook is duidelijk geworden dat uit Dance Valley 2001 veel lessen te trekken zijn voor de organisatie van grootschalige evenementen in Velsen, maar ongetwijfeld ook daarbuiten. Hieronder wordt hier aan de hand van de drie gestelde hoofdvragen nog eens kort op ingegaan.

1. wat waren de oorzaken van de problemen rond Dance Valley 2001

Dance Valley 2001 is allereerst een verhaal van onderschatting. Onderschatting van de kant van de organisator, van de kant van de gemeente en de betrokken diensten en, niet te vergeten, ook van de kant van de bezoekers.

De organisator koos dit jaar voor een wederom forse groei van het evenement. Vorig jaar waren echter al de eerste 'barsten' in de organisatie van het evenement zichtbaar geworden. De organisator, maar ook gemeente en betrokken diensten, hebben onvoldoende onderkend dat, mede daarom, een substantiële bijstelling van het organisatieconcept nodig was om de editie 2001 goed te kunnen laten verlopen.

Zowel tijdens de voorbereiding als tijdens de dag en de avond zelf is daarbij door de sleutelpersonen in de organisatie te weinig acht geslagen op de tekenen die wezen of zouden kunnen wijzen op naderend onheil. De evaluatie van het voorgaande jaar, de waarschuwingen van de kant van relatieve nieuwkomers in het voorbereidingsproces, de vele tekenen gedurende de dag zelf dat het vervoersysteem geheel aan het vastlopen was, zij hebben allen onvoldoende tot bezinning en aanpassing geleid. Een beeld dat zichtbaar is in de gehele organisatie is dat van een min of meer routinematig doorzetten van procedures die voorheen gehanteerd werden. Relatief kleine bijstellingen werden op diverse aspecten gepleegd, achteraf bezien alle 'too little, too late'.

Onderschatting speelde ook ten aanzien van de verwachtingen van het gedrag van diverse relevante groepen in het proces. Te optimistisch is men er vanuit gegaan dat zij zouden handelen zoals door de organisatie was gepland. Het betreft dan de bezoekers, onder meer waar het gaat om de verwachting dat zij zich min of meer keurig 2 kilometer zouden laten omleiden om de busstations te bereiken. Het betreft ook taxichauffeurs, die tegen alle bedoelingen in toch de voor de bussen geplande routes gingen gebruiken, om zo tegen extreme tarieven te kunnen rijden. Het betreft ook de bezetting van de verkeersposten, die toch minder goed in staat bleken het verkeer tegen te houden, mede als gevolg van gebrekkige briefing. En uiteindelijk betreft het ook de buschauffeurs, die minder gemakkelijk dan verwacht de weg bleken te kunnen vinden en om konden gaan met het specifieke (en soms agressieve) publiek.

De overheid onderschatte haar rol in het voorbereidingsproces. Zij vertrouwde voor een belangrijk deel op een adequate voorbereiding door de organisatoren. Daarmee waren immers in de jaren ervoor goede ervaringen opgedaan. Daardoor werd als het ware de 'veiligheidsklep' die de vergunningverlening behoort te vormen overge-

slagen. Dance Valley BV breidde bijvoorbeeld weliswaar het vervoersplan naar aanleiding van de ervaring van voorgaande jaren fors uit, maar bij een adequate toets – door Dance Valley BV zelf, maar in ieder geval door de vergunningverlener - had reeds vooraf onderkend kunnen worden dat het vervoersplan toch nog steeds onvoldoende was.

Tenslotte ontbrak nog de laatste ‘veiligheidsklep’: een planning die ook veel meer ruimte hield voor tegenslagen, waarbij dus rekening was gehouden met redelijkerwijs te verwachten incidenten. Op de noodzaak daarvan is wel door verschillende betrokkenen gewezen.

Maar niet alleen aan de kant van organisator en overheid is sprake geweest van onderschatting, ook aan de kant van de bezoekers is hiervan sprake. Bij in ieder geval een deel van de bezoekers zou toch van enige naïviteit gesproken kunnen worden. Bij het bijwonen van een openluchtevenement dat tot ver in de avond duurt is het meenemen van kleding voor het geval het weer omslaat geen overdreven maatregel. Gepland middelengebruik maakt dat voor de bezoeker extra relevant. Ook waar het gaat om de eigen oriëntatie op de locatie van het evenemententerrein voordat men van een onbekend treinstation aan een wandeling begint, heeft de bezoeker een zekere mate van verantwoordelijkheid. Tenslotte is er vanzelfsprekend geen enkel excuus voor het bedreigen van chauffeurs en het plegen van vernielingen. Het kan dan geen bevreesing wekken als chauffeurs zich uit het vervoer willen terugtrekken.

Thema 2: gebrek aan centrale regie

Tweede centraal thema bij zowel het ontstaan als de verdere ontwikkeling van de gebeurtenissen is het gebrek aan adequate centrale sturing, aan regie. Dit is zowel zichtbaar gedurende het voorbereidingsproces als tijdens het verloop van de dag en nacht zelf. De voorbereidingsfase als geheel, als de uitvoering van het verkeersplan op de dag zelf en de afhandeling van de chaos gedurende de nacht laten zich kenschetsen door een verregaande mate van mono-disciplinair optreden, zonder dat sprake was van een helder centraal overzicht over en sturing van de disciplines.

De thema's ‘gebrek aan centrale regie’ en ‘onderschatting’ overigens lijken nauw met elkaar verweven te zijn: uit de evaluatie komt het beeld naar voren dat het gebrek aan regie deels verklaard wordt uit de onderschatting (zeker waar het gaat om de beginfase), maar dat de onderschatting ook heeft blijven kunnen voortduren door een gebrek aan totaal-overzicht en regie.

2. *welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor evenementen in Velsen en Spaarnwoude?*

De eerste les die uit deze evaluatie getrokken kan worden overstijgt de grenzen van de gemeente Velsen. Uit een oriëntatie op de manier waarop dergelijke evenementen in andere Nederlandse gemeenten worden georganiseerd blijkt dat de manier waarop gemeenten en andere (overheids)diensten hiermee bemoeienis hebben sterk uiteenlopend is. Er is geen sprake van breed gedeelde kennis en inzichten op basis waarvan een soort gemeenschappelijk *common practice* is ontwikkeld. Dit maakt het – zeker voor gemeenten die wat minder vaak met dergelijke evenementen te maken hebben – lastiger het gewenste

kwaliteitsniveau te behalen. Dit geldt dus mutatis mutandis ook voor de gemeente Velsen.

De lessen die uit deze evaluatie getrokken kunnen worden zijn velerlei. Daarnaast zijn inmiddels ook uit veel andere evenementen lessen geleerd. Deze zijn in het kader van deze evaluatie samengebracht en - omwille van gebruiksgemak - in de bij het bij deze evaluatie behorende aparte rapport “Naar een handreiking grootschalige publiekevenementen”. Deze aanzet tot een handreiking kan door de gemeente Velsen in ieder geval gebruikt worden bij de ontwikkeling van evenementen in Velsen en Spaarnwoude, ook andere gemeenten zullen met deze aanzet echter hun voordeel kunnen doen.

Ook de lessen die voor de organisatie van Dance Valley zelf geleerd kunnen worden zijn natuurlijk uit de aanzet tot de handreiking te halen, daarnaast zijn zij natuurlijk eenvoudig af te leiden uit de voorgaande analyse: de aanbevelingen vormen immers als het ware het spiegelbeeld van de in de analyse(s) geconstateerde knelpunten. De kernpunten voor Dance Valley hebben wij voor het gemak echter ook nog weergegeven in paragraaf 9.3 “aanbevelingen” van dit hoofdstuk.

3. *welke mate van veiligheid is noodzakelijk en wat is de maximale capaciteit van evenementen in Spaarnwoude?*

Absolute veiligheid kan nooit worden gegarandeerd: op straat niet, op de werkplek niet, zelfs in huis niet en (dus) ook op een evenement niet. Wel mag van een organisator worden verwacht dat deze tevoren risico's (voor publiek, medewerkers, omwonenden, hulpverleners) inventariseert en analyseert en - al dan niet samen met anderen- de nodige preventieve en preparatieve maatregelen neemt om deze risico's te minimaliseren en/of de effecten van incidenten te beperken. Van de (vergunningverlenende) overheid mag verwacht worden dat deze zich vergewist van een adequate risico-inventarisatie, -analyse en -afweging en dat deze toezicht houdt op en medewerking verleent aan de realisatie van de redelijkerwijs benodigde maatregelen. Op welke manier dit inhoud kan worden gegeven, wordt ingegaan in deel II van dit rapport, de “Aanzet tot een handreiking”.

Ook de bezoekers hebben echter een eigen verantwoordelijkheid, die zich onder meer uitstrekt tot het zich niet in voorzienbaar risicovolle situaties te begeven en ook om die preventieve maatregelen te nemen die zij eenvoudig zelf kunnen nemen. De organisator en/of de overheid kunnen dit nog eens extra stimuleren door bezoekers voor mogelijke risico's te waarschuwen en waar mogelijk de bezoekers ook te wijzen op maatregelen die zij zelf kunnen nemen.

De maximale capaciteit van evenementen in Spaarnwoude is op basis van dit onderzoek niet te geven. Tenminste, waar het gaat om het geven van absolute getallen. De maximale capaciteit is immers geheel afhankelijk van het type evenement. Hierbij spelen aspecten een rol als: de aard van het evenement, de doelgroep van het evenement, de inrichting van het terrein, de duur en spreiding van het evenement. Per evenement zal daarom bezien moeten worden, mede aan de hand van de aandachtspunten zoals verwoord in de aanzet tot handreiking, wat voor dat specifieke evenement een verantwoorde capaciteit is.

De ervaringen met Dance Valley 2001 hebben geleerd, dat voor evenementen in Spaarnwoude de maximale capaciteit sterk zal worden beïnvloed door de capaciteit van de voor de aan- en afvoer van bezoekers aanwezige infrastructuur. Rekening moet op voorhand gehouden worden met een ruime marge voor verstoringen van die aan- en afvoer.

In het geval van evenementen in Spaarnwoude zijn er dan drie grootheden die beïnvloed kunnen worden:

- de hoeveelheid mensen,
- de vervoer-capaciteit en
- de tijd waarover het vervoer gespreid kan worden.

De totale capaciteit van het evenement wordt dan bepaald door de tijd waarover de aan- of afvoer gespreid kan worden (rekening houdend met calamiteiten zoals bijvoorbeeld extreem weer), het aanbod van passagiers per tijdseenheid (rekening houdend met pieken en dalen) en de capaciteit van het vervoer per tijdseenheid (onder meer rekening houdend met de kenmerken van de betrokken doelgroep, maar ook met de situatie op de routes).

Per evenement in Spaarnwoude zullen berekeningen dan moeten uitwijzen wat voor dat evenement de maximale capaciteit voor aan- en afvoer is.

9.3 Aanbevelingen voor de gemeente Velsen

Hieronder worden kort de belangrijkste aanbevelingen op hoofdlijnen voor eventuele volgende edities van Dance Valley gegeven. In deel II zijn deze explicieter uitgewerkt voor publieksevenementen in het algemeen.

Breng omvang van het evenement en kracht van de organisatie met elkaar in balans

Het afgelopen jaar is het evenement de spankracht van de organisatie (organisatoren en overheid) voorbij gegroeid. Beide elementen zullen weer met elkaar in balans moeten worden gebracht. Twee oplossingen zijn dan in principe mogelijk: (1) versterk de organisatie, (2) slank het evenement weer enigszins af.

Een stapje terug lijkt verstandig

Zowel uit de analyse van de gebeurtenissen rondom Dance Valley 2001 als uit de klankbordsessie met experts blijkt dat ervaring een belangrijke factor in de kracht van de organisatie is. Natuurlijk is dit jaar weer veel ervaring opgedaan, zij het dat dat op een niet gewenste manier en in een niet gewenste vorm is geweest. Tegelijkertijd zal het '(zelf?)vertrouwen' bij verschillende partijen door de gebeurtenissen van dit jaar waarschijnlijk een deuk hebben opgelopen.

Het lijkt daarom niet onverstandig dat bij een eventuele volgende editie van Dance Valley tenminste één stap terug wordt gezet in bezoekersaantal. Ervaring met een succesvol verlopen evenement op een bescheidener niveau voor zowel de (procesmatige voorbereiding van de) gemeente als de organisator lijkt gewenst alvorens tot een gelijke of zelfs grotere omvang wordt besloten.

Herzie het organisatieproces grondig

Ongeacht de omvang van het evenement dient het organisatieproces grondig herzien te worden. De navolgende punten dienen hierbij in ieder geval in ogenschouw te worden genomen.

Benoem verantwoordelijkheden expliciet

Maak de verantwoordelijkheden van organisator (Dance Valley BV) en gemeente (Velsen) explicieter dan thans het geval is.

De organisator heeft de primaire verantwoordelijkheid 'zijn' evenement zo veilig mogelijk en met zo min mogelijk hinder voor de omgeving te organiseren. De zorg voor de basisveiligheid op het evenemententerrein is daar een essentieel onderdeel van. Evenzo dient de organisator inzicht te hebben in en voorbereid te zijn op grotere risico's.

Velsen heeft als vergunningverlener de verantwoordelijkheid een adequate toets op de planvorming van de organisator te houden. Daarnaast is de (gemeentelijke) overheid verantwoordelijk voor een voldoende voorbereiding van de eigen diensten op de grotere risico's die het evenement kunnen bedreigen. Vanzelfsprekend moet de afstemming met de voorbereiding van de organisator gegarandeerd zijn.

Deze verantwoordelijkheden dienen vertaald te worden naar de specifiek benoemde verantwoordelijkheden, taken, en bevoegdheden van alle sleutelorganisaties en – personen in het proces als geheel, en voor elk substantieel deelproces (bijvoorbeeld vergunningverlening, vervoer) nog eens afzonderlijk. Bijzondere aandacht dient daarbij uit te gaan naar de noodzakelijke regie-rollen.

Organiseer de voorbereiding als een project

Voor eventuele toekomstige edities van Dance Valley dient de gemeentelijke voorbereiding als een project te worden gedefinieerd. De vergunningverlening is daar een essentieel onderdeel van. De kwaliteit van het projectmanagement heeft directe invloed op de kwaliteit van de voorbereiding en dient daarom met voldoende gewicht te worden ingevuld. Voor de voorbereiding, en daarmee voor de vergunningverlening, dient er een draaiboek te worden ontwikkeld. Bezien zal ook dienen te worden voor welke onderdelen voldoende expertise in huis beschikbaar is en op welke onderdelen niet: voor deze laatste zal externe expertise dienen te worden ingehuurd.

Pro-actieve maatregelen: stel basiseisen aan de vergunning

Als eerste dient te worden beschouwd of locatie, infrastructuur en tijdstip wel voldoende vertrouwen geven dat het evenement, gegeven een bepaald aantal bezoekers, kan en mag worden georganiseerd. In paragraaf 9.2 is aangegeven welke aspecten uit hoofde van de locatie een rol spelen. Maar ook zal terdege rekening dienen te worden gehouden met de beschikbaarheid en werkdruk van relevante actoren, zoals de regionale hulpverleningsdiensten. In dit kader is - voor een goede beoordeling van de geplande datum en tijden - een regionale evenementenkalender een zinnig hulpmiddel.

De risico-analyse

Een volgende stap in het proces van vergunningverlening voor eventuele toekomstige edities van Dance Valley is het beoordelen van de risico-analyse die door de organisator in samenspraak met de betrokken overheidsdiensten moet worden opgesteld. Daarin moet onder andere worden beschreven welke de redelijkerwijs te verwachten incidentscenario's zijn (zoals extreem weer) en wat het te verwachten (soms onwelgevallige) gedrag is van de doelgroep. Pas op voor het "generaals die zich op de

voorgaande oorlog voorbereiden"-effect: kijk dus bij de risico-inventarisatie niet alleen naar de risico voor herhaling van de problemen die zich dit jaar hebben voorgedaan, maar houdt een open oog voor alle incidenten die zich redelijkerwijs kunnen voordoen.

Preventieve maatregelen, het voorkomen van incidenten

In de vergunning voor eventuele toekomstige edities van Dance Valley dient een breed scala aan preventieve vereisten te zijn opgenomen. In deel II wordt een categorisering hiervan gegeven.

Expliciet worden hier benoemd:

- Een goede (vervoers)logistiek als een eerste vereiste.
- In het kader van de waarborging van de volksgezondheid dient rekening gehouden te worden met het gebruik van stimulerende middelen door het publiek. Hiervoor zijn diverse geëigende maatregelen noodzakelijk, ook met het oog op mogelijke incidenten zoals deze uit de risico-inventarisatie blijken.
- Aan het publiek moet van te voren en ter plekke duidelijk gemaakt worden met welke 'normale' risico's zij zelf rekening dienen te houden. Het geven van tips voor door het publiek te nemen maatregelen (zoals extra kleding) past hierin.

Preparatieve maatregelen, de voorbereiding op incidenten

Voor eventuele toekomstige edities van Dance Valley dient er een gezamenlijk door organisator en hulpverleningsdiensten ontwikkeld en voldoende beoefend incidentenplan te zijn dat uitgaat van de geïdentificeerde risico's. Overigens dient altijd rekening te worden gehouden met onverwachte incidenten. Daarop moet flexibel en adequaat kunnen worden gereageerd.

Bij eventuele toekomstige edities van Dance Valley dient er verder een voorbereid, continu bezet en multidisciplinair coördinatiecentrum te zijn van waaruit overzicht bestaat over het verloop van het incident en van waaruit gecoördineerd kan worden opgetreden bij incidenten door de organisator en de overige betrokken (hulpverlening)diensten.

Overzicht van geraadpleegde literatuur

Emergency preparedness guidelines for mass, crowd-intensive events, Emergency preparedness Canada, 1995

Guide to fire precautions in existing places of entertainment and like premises, Home Office, 1990

Guide to safety at sports grounds, the Stationary Office

Managing crowds safely, HSE book HSG 154, 2000

Referentiekader Conflict- en Crisisbeheersing Politie, Den Haag, 1990

The event safety guide, HSE book HSG 195, 1999

Lijst van gebruikte afkortingen

AC	Algemeen Commandant
AOV	Ambtenaar Openbare orde en Veiligheid
APV	Algemene Politie Verordening
Awb	Algemene wet bestuursrecht
Cdt.	Commandant
Bm	Burgemeester
BT	Beleidsteam (gemeentelijk)
CPA	Centrale Post Ambulancevervoer
CS	Centraal Station Amsterdam
CTPI	Coördinatie Team Plaats Incident
CvD-G	Commandant van Dienst-Geneeskundig
DJ	Disk-Jockey
DV	Dance Valley
EHBD	Eerste Hulp bij Druggebruik
GGD	Gemeentelijke/Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
GNK	Geneeskundige Combinatie
HS-GHOR	Hoofd Staf GHOR
IC	Intensive-Care
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
MBA	Meldkamer Brandweer/Ambulance
ME	Mobiele Eenheid (politie)
NS	Nederlandse Spoorwegen
OC	Operationeel Commandant
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OvD-G	Officier van Dienst-Geneeskundig
RAC	Regionale alarmcentrale (brandweer)
RCvD	Regionaal Commandant van Dienst
RGF	Regionaal Geneeskundig Functionaris
ROvD	Regionaal Officier van Dienst (brandweer)
RWS	Rijkswaterstaat
SIGMA	Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie
TCA	Taxi Centrale Amsterdam
UDC	United Dance Company
VC	Verbindingscommando-wagen (brandweer)

BIJLAGE 1

Overzicht hoofdaspecten

De drie te onderzoeken hoofdprocessen zijn Vergunningverlening, Organisatie (de voorbereiding en uitvoering van het evenement, inclusief de logistiek), en Incident. Aan deze processen zijn de volgende aspecten toegewezen:

1. Vergunningverlening

- Wettelijk kader
- Aanvraag
- Advisering door diensten en totstandkoming vereisten
- Toetsing van vereiste plannen
- Besluitvorming en betrokkenheid bestuur

2. Organisatie

Evenement

- Programmering
- Algemene verzorging publiek
- Medische verzorging publiek
- Informatievoorziening publiek
- Beveiliging terrein
- Calamiteiten

Publieksstromen

- Lay-out en stroomplan terrein
- Stroombeheersing op terrein
- Routing en stroomplan verkeer van/naar terrein
- Verkeersregeling van/naar terrein

Vervoer

- Privaat vervoer
- Openbaar vervoer

3. Incident

Basisveiligheid tijdens het evenement

- Beveiliging
- Politietoezicht
- Medische verzorging
- Brandveiligheid
- Stroombeheersing op terrein
- Coördinatie

Aanvoer publiek

- Logistiek verloop
- Reactie organisatie Dance Valley/beveiliging en disciplines

Afvoer publiek

- Logistiek verloop
- Optreden vervoerders
- Optreden politie
- Optreden organisatie Dance Valley/beveiliging

Grootschalig optreden

- Opschaling

- Optreden politie
- Optreden brandweer
- Optreden GHOR, Educare
- Gemeente
- Multidisciplinaire aspecten/CTPI
- Opvang

BIJLAGE 2

Respondenten

Brandweer Velsen, medewerker afdeling Preventie
Brandweer Velsen, Plaatsvervangend Commandant
Dance Valley BV, organiserend team (3 personen)
Gemeente Amsterdam, ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid
Gemeente Haarlemmerliede, burgemeester
Gemeente Velsen, ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid
Gemeente Velsen, hoofd Algemene Zaken en Communicatie en loco-secretaris
Gemeente Velsen, loco-burgemeester
Gemeente Velsen, medewerkers afdeling Burgerzaken (2 personen)
Gemeente Velsen, medewerkers afdeling Algemene Zaken en Communicatie (2 personen)
GGD Zuid- en Midden Kennemerland, hoofd Ambulancedienst
GHOR Zuid- en Midden Kennemerland, waarnemend Regionaal Geneeskundig Functionaris
GHOR Zuid- en Midden Kennemerland, Commandant van Dienst Geneeskundig
GHOR Zuid- en Midden Kennemerland, Regionaal Geneeskundig Functionaris
GHOR Zuid- en Midden Kennemerland, Coördinator GHOR
Keijman Reizen, directeur
KLPD Luchtvaartpolitie, accountmanager
KLPD Luchtvaartpolitie, luchtwaarnemer
KLPD Spoorwegpolitie, teamchef
KLPD Spoorwegpolitie, wachtcommandant
Milieudienst IJmond, medewerker
NS Reizigers, Productiemanager regio Amsterdam
NS Reizigers, Accountmanager regio Amsterdam
NS Reizigers, Assistent Productiemanager regio Amsterdam
Politieregio Amsterdam-Amstelland, teamchef Lodewijk van Deijsselstraat
Politieregio Amsterdam-Amstelland, buurtregisseur Lodewijk van Deijsselstraat
Politieregio Amsterdam-Amstelland, chef Dienst Executieve Ondersteuning
Politieregio Amsterdam-Amstelland chef Vliegende Brigade
Politieregio Kennemerland, districtschef IJmond (en Algemeen Commandant)
Politieregio Kennemerland, teamchef basisteam Velsen (en Operationeel Cdt.)
Politieregio Kennemerland, uitv. teamchef basisteam Velsen (en Operationeel Cdt.)
Politieregio Kennemerland, ploegbegeleider basisteam Velsen
Provincie Noord-Holland, chef Kabinet
Recreatieschap Spaarnwoude, gebiedsbeheerder
Recreatieschap Spaarnwoude, terreinwachter
Reddingsbrigade IJmuiden, medewerker
Regionale Brandweer Amsterdam e.o., Officier van Dienst
Regionale Brandweer Zuid- en Midden Kennemerland, Hoofd Repressie (en Regionaal Commandant van Dienst)
Regionale Brandweer Zuid- en Midden Kennemerland, medewerker Opleidingen en Oefeningen (en Regionaal Officier van Dienst)
REP'S Beveiliging, directeur
Rijkswaterstaat, rayonhoofd
Rijkswaterstaat, medewerker

BIJLAGE 3

Organisaties bij de expertsessie op 10 oktober 2001

Amsterdam Arena Advisory
Bureau Pinkpop
TT Assen
Mojo Concerts BV
Vereniging van Beveiligingsbedrijven voor Evenementen
Stichting Promotie Den Haag
B-Produkties
ID&T Events
Traffic Support BV
Gemeente Eindhoven
Gemeente Den Haag
Gemeente Dronten
Gemeente Landgraaf
Gemeente Weert
Gemeente Voorst
Politie Landgraaf
Politie Den Haag
Politie Meppel
GHOR Haaglanden
GHOR Zuid-Limburg
GGD Den Haag
Brandweer Dronten
Brandweer Assen

BIJLAGE 4

Briefrapport KNMI 1-11-2001

Het weer tussen 8.00 uur op 4 en 8.00 uur op 5 augustus 2001 op het recreatieterrein Spaarnwoude:

In de vroege middag van 4 augustus 2001 ontwikkelde zich boven Cornwall (Engeland) een storing in een frontensysteem, dat in noordoostelijke richting over Engeland trok. De trog van deze storing trok in de nacht en vroege ochtend van 4 op 5 augustus over Nederland, waarbij in het westen van Zuid-Holland en in Noord-Holland in korte tijd veel regen viel. De regenval ging plaatselijk vergezeld van onweer.

In de vroege ochtend van 4 augustus 2001 viel reeds enige lichte regen op het recreatieterrein Spaarnwoude. De regenval begon omstreeks 06.30 uur en eindigde omstreeks 09.15 uur. Tussen omstreeks 07.30 en 08.45 uur was het tijdelijk droog. Hierna bleef het overdag droog, klaarde de hemel op en werd het flink zonnig, waarbij de temperatuur opliep tot ca. 21 graden C. De wind kwam overwegend uit westelijke richting en was vrij krachtig. De hoogste gemiddelde windsnelheid per uur was ca. 9 m/s, waarbij tijdens de sterkste stoten de snelheid opliep tot ca. 13 m/s.

In de avond daalde de temperatuur aanvankelijk geleidelijk tot ca. 16 graden C, waarna het omstreeks 00.45 uur licht begon te regenen. De regenval ging vrijwel onmiddellijk vergezeld van onweer. Omstreeks 01.00 uur op 5 augustus 2001 nam de intensiteit van de regenval toe tot matig. Vanaf dit tijdstip regende het afwisselend matig en licht en vanaf omstreeks 02.00 uur werd het vanuit het westen geleidelijk droog. Inmiddels was omstreeks 01.30 uur het onweer weggetrokken. Omstreeks 02.15 uur was het in het oosten van het gebied ook droog, maar begon het vanuit het westen weer licht te regenen. Omstreeks 02.30 uur regende het in het westelijk gebied zwaar en omstreeks 02.45 uur bereikte de regen ook het oostelijk gedeelte, waarin het matig regende. Omstreeks 03.00 uur regende het over het gehele gebied verspreid matig tot zwaar. Omstreeks 3.30 uur nam de intensiteit af tot licht en omstreeks 3.45 uur werd het droog. Omstreeks 04.15 uur begon het opnieuw te regenen. In het oostelijk gedeelte regende het aanvankelijk licht en tussen omstreeks 05.15 en 06.45 uur matig. Meer richting Velsen-Zuid werden hogere intensiteiten waargenomen en regende het bij tijd en wijle zwaar. Tussen omstreeks 05.00 en 05.15 uur trad er bovendien onweer op. Omstreeks 06.45 uur nam in het gehele gebied de intensiteit van de regenval af tot licht en omstreeks 08.15 uur werd het droog. Tussen omstreeks 09.00 en 09.45 uur volgde nog een periode van lichte regen, waarna het voor de rest van het etmaal droog bleef.

Tussen omstreeks 02.00 en 03.00 uur daalde de temperatuur tijdelijk tot ca. 14 graden C, maar vanaf 03.00 uur tot het einde van de regenval schommelde deze rond de 15 graden C. Tijdens de nacht was de wind overwegend matig en kwam uit richtingen tussen zuid en zuidzuidwest. De hoogste gemiddelde windsnelheid per uur was ca. 7 m/s. De wind was erg vlagerig, waarbij tijdens de sterkste stoten een snelheid van ca. 13 m/s werd bereikt.

In het gebied vielen tijdens de nacht van plaats tot plaats sterk wisselende hoeveelheden neerslag. In de omgeving van Houtrak viel ca. 12 mm neerslag. In westelijke richting liep de hoeveelheid op tot ca. 15 mm in de omgeving van Spaarndam. In de nabijheid van Velsen-Zuid viel zelfs ca. 55 mm neerslag. De hoogste intensiteiten werden ook hier geregistreerd, waarbij ca. 14 mm neerslag in een half uur viel. Meer richting het oosten bleef de intensiteit beperkt tot ca. 5 mm per uur. De totale hoeveelheid neerslag viel in een tijdsbestek van ca. 7,5 uur. Een hoeveelheid van 15 mm, die in 7,5 uur valt, wordt gemiddeld eens per vijf jaar geëvenaard of overschreden. Daarentegen wordt een hoeveelheid van 55 mm, die in 7,5 uur valt, gemiddeld eens per 75 jaar geëvenaard of overschreden.

In de meteorologie is het gebruikelijk om de intensiteit van de neerslag in een drietal klassen te onderscheiden. Bij intensiteiten tot 1 mm per uur is sprake van lichte regen. Intensiteiten tussen 1 en 5 mm per uur worden aangeduid als matig en bij intensiteiten hoger dan 5 mm per uur is sprake van zware neerslag. Indien in een uur 25 mm of meer neerslag valt, spreekt men bovendien van een wolkbreuk. Deze heeft zich op het recreatieterrein niet voorgedaan.

De gegevens zijn afgeleid uit waarnemingen en metingen op omliggende plaatsen en radarbeelden van de neerslag.

BIJLAGE 5

Middelengebruik op grootschalige dansevenementen

Het gebruik van genotmiddelen als alcohol, tabak, cannabis, ecstasy en cocaïne¹, of een combinatie daarvan, is in het tegenwoordige uitgaansleven vrij gangbaar. Dat geldt voor grootschalige dansevenementen als “Dance Valley”, maar ook voor de meeste clubs en discotheken.

Alcohol is nog steeds het belangrijkste middel, maar de normalisering van de andere middelen neemt steeds verder toe. Volgens clubmedewerkers zijn de meeste problemen nog steeds toe te schrijven aan alcohol. (Korf e.a., 2001)

Afhankelijk van het type, de duur en de sfeer van een evenement, kiezen bezoekers voor het gebruik van bepaalde middelen. Bij dansevenementen als “Dance Valley” valt de keuze eerder op middelen met een stimulerende werking (ofwel energieverhogende middelen), dan bijvoorbeeld in kroegen waar alcohol steevast nummer één is.

In een sociaal-epidemiologisch onderzoek op grootschalige dansevenementen in 1995 en 1996 is ook het middelengebruik van bezoekers van Dance Valley systematisch onderzocht (van de Wijngaart e.a., 1997). Nadien heeft er in Nederland geen systematisch onderzoek meer plaatsgevonden naar het middelengebruik op grootschalige dansevenementen. Wel heeft er onlangs (zomer 2001) een onderzoek plaatsgevonden op grootschalige dansevenementen naar motieven voor en effecten van het ecstasy-gebruik² (Ter Bogt e.a., *nog niet gepubliceerd*).

Afgaande op deze twee onderzoeken schatten we dat van de bezoekers van Dance Valley 2001 ruim tweederde ecstasy gebruikte, ruim een kwart cocaïne of amfetamine, tweederde cannabis en de helft alcohol³. In veel gevallen zal het om een combinatie van twee of meerdere middelen gaan.

Gebruikers noemen als belangrijkste positieve effecten van alcoholgebruik dat het ontspannend, ontremmend en sfeerverhogend werkt. Bij hoge doseringen kan het leiden tot verminderd bewustzijn en overdreven emoties (variërend van depressie tot agressie). Alcohol werkt energieverlagend (‘downer’) en gebruik leidt tot een lichte daling van de lichaamstemperatuur.

Cocaïne en amfetamine vallen onder de ‘uppers’ en werken dus stimulerend; gebruik leidt tot een lichte stijging van de lichaamstemperatuur. De belangrijkste effecten zijn de verhoging van de energie en stimulering van de erogene zônes. Partygangers noemen bij cocaïne met name het heldere gevoel en de gezelligheid als belangrijke effecten. (Korf e.a., 2001)

Ecstasy en cannabis vallen onder de ‘all-rounders’ wat betekent dat zij zowel stimulerend werken, maar vooral ook bewustzijnsverandering tot gevolg hebben. Partygangers noemen ecstasy doorgaans een geschiktere feestdrug dan cocaïne. Dit komt omdat er langer op gefeest kan worden en vanwege de entactogene en empathogene kwaliteiten. (Korf e.a., 2001). Cannabis versterkt vaak de stemming waarin de gebruiker zich bevindt. Effecten zijn dus grotendeels afhankelijk van de gemoedstoestand van de gebruiker en de omgeving waarin het wordt gebruikt.

Een hele dag dansen en gebruik van een of meerdere genoemde middelen levert aan het eind van een evenement als Dance Valley het volgende beeld op: Bij de meeste bezoekers zullen de eerste vermoeidheidsverschijnselen en verminderde weerstand hun intrede hebben gedaan. Het effect van de gebruikte 'uppers' en 'all-rounders' zal bij de meeste mensen over zijn piek heen zijn, waardoor een rillerig gevoel resteert. Door de verhoogde lichaamstemperatuur van overdag, komen beduidend lagere temperaturen en regen extra hard aan. Voor de alcoholgebruikers geldt dat hun lichaamstemperatuur nog verder daalt. De behoefte aan een bed en/of een andere warme plek is allesoverheersend. De chaos rondom de afvoer zal de gemoedstoestand van veel bezoekers geen goed hebben gedaan en de nodige irritatie hebben opgeroepen. Toch heeft dit niet geleid tot massale uitingen van agressie. Wellicht dat de (na)werking van de gebruikte 'uppers' en 'all-rounders' een positieve rol heeft gespeeld in de extra energievretende inspanning, waar veel bezoekers onverwacht mee te maken kregen.

Literatuur

Bogt, T. ter, R. Engels, B. Hibel, S. Verhagen en F. van Wel (nog niet gepubliceerd). *Dancestasy. Motives for and effect of MDMA-use at different kinds of dance parties*. Utrecht: Universiteit Utrecht.

Korf, D., T. Nabben en A. Benschop (2001). *Antenne 2000. Trends in alcohol, tabak, drugs en gokken bij jonge Amsterdammers*. Amsterdam: Rozenberg Publishers.

Wijngaart, G. van de, R. Braam, D. de Bruin, M. Fris, N. Maalsté en H. Verbraeck. (1997). *Ecstasy in het uitgaanscircuit. Sociaal-epidemiologisch onderzoek naar de aard, omvang en risico's van het gebruik van XTC en andere uitgaansdrugs op houseparty's*. Utrecht: CVO.

¹ In dit rijtje ontbreekt een aantal middelen die ook wel in het uitgaansleven gesignaleerd worden, zoals bijvoorbeeld energiepreparaten, GHB, paddestoelen, LSD en andere hallucinogenen. In het kader van de evaluatie lijkt een beperking van de meest gebruikte middelen ons voldoende.

² In het kader van de onderzoeksvragen was het niet nodig om systematisch naar prevalenties te kijken. Maar de cijfers geven wel inzicht in mate van gebruik van diverse middelen op grootschalige dansevenementen.

³ Het percentage alcoholgebruikers is voorzichtig geschat. In 1996 dronk slechts eenderde van de bezoekers alcohol. Maar in die tijd was het combineren van verschillende middelen minder gebruikelijk. Uitgaande van de huidige trends kunnen we stellen dat het alcoholgebruik en het combineren van alcohol met diverse uitgaansdrugs tegenwoordig een stuk hoger ligt.