

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Uitvoering motie Slimmer Vervoer, Sterkere Handhaving
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2026-133050
Dienst	Veiligheidsdomein
Sector	Juridische en Veiligheidszaken
Contact	14 058, Marcio Tap
Bijlagen	-
Datum	16 juni 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 12 november 2025 heeft u de motie *Slimmer Vervoer, Sterkere Handhaving* aangenomen. Met deze motie heeft u het college verzocht te onderzoeken of, en onder welke randvoorwaarden, een lokale pilot mogelijk is waarin boa's onder strikte voorwaarden arrestanten kunnen vervoeren. Daarbij heeft u gevraagd ervaringen en veiligheidsprotocollen uit andere gemeenten te betrekken en in overleg te treden met de politie, het Openbaar Ministerie en andere relevante partners. U heeft het college verzocht om de raad hierover uiterlijk 1 juli 2026 nader te informeren.

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van dit onderzoek en de wijze waarop wij uitvoering hebben gegeven aan de motie.

#### **Aanpak uitvoering van de motie**

In het kader van de motie zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van:

- Gemeente Amsterdam;
- Gemeente Rotterdam;
- Politie, basisteam Leeuwarden (eenheid Noord-Nederland);
- de direct toezichthouder (korpschef van politie);
- de toezichthouder (hoofdofficier van justitie).

Daarnaast is kennisgenomen van de werkinstructie voor arrestantenvervoer en de projectomschrijving van de gemeente Amsterdam, evenals van de evaluaties van de pilots met betrekking tot arrestantenvervoer in Amsterdam en Rotterdam. De opgehaalde inzichten zijn betrokken bij de onderstaande analyse en ter verificatie voorgelegd aan de betreffende organisaties.

#### **Huidige situatie in Leeuwarden**

##### Samenwerkingsafspraken politie en gemeente

De politie en de gemeente Leeuwarden werken intensief samen. De samenwerkingsafspraken zijn vastgelegd in het Handhavingsarrangement

Gemeente Leeuwarden - Politie Eenheid Noord-Nederland, basisteam Leeuwarden. Dit arrangement wordt periodiek herzien. De meest recente actualisatie heeft plaatsgevonden op 7 juli 2025.

Ten aanzien van arrestantenvervoer is afgesproken dat dit in beginsel door de politie wordt uitgevoerd. Slechts in uitzonderlijke situaties kunnen boa's zelf zorgdragen voor het vervoer van een aangehouden persoon, bijvoorbeeld wanneer:

- de politie niet tijdig beschikbaar is, of
- de situatie ter plaatse vraagt om directe verwijdering van de arrestant ter voorkoming van escalatie.

#### Aanhoudingen en arrestantenvervoer in de praktijk

In 2025 hebben onze boa's 44 aanhoudingen verricht. In 40 gevallen heeft de politie het arrestantenvervoer uitgevoerd. In 4 gevallen was vervoer niet noodzakelijk.

De gemiddelde aanrijtijd van de politie bedroeg circa 10 minuten, met incidentele uitschieters tot 30 minuten. In geen van deze gevallen was het noodzakelijk dat de arrestant zelfstandig door boa's werd vervoerd.

Bij de 44 aanhoudingen was in 22 gevallen sprake van fysiek geweld door boa's. In 5 gevallen is fysiek geweld gebruikt tegen onze boa's en in 21 gevallen was sprake van verbaal geweld tegen onze boa's. De aanhoudingen hadden met name betrekking op overlastsituaties en belediging. Winkeldiefstal wordt door de politie afgehandeld, aangezien boa's hiervoor binnen hun taakdomein niet bevoegd zijn.

#### **Arrestantenvervoer bij andere gemeenten en de lokale context in Leeuwarden**

##### Arrestantenvervoer gemeente Amsterdam

In de gemeente Amsterdam is op 3 oktober 2022 een pilot gestart met arrestantenvervoer door boa's in twee van de zeven stadsdelen. De pilot duurde zes maanden. Uit de evaluatie van de gemeente Amsterdam blijkt het volgende:

- In totaal zijn in deze periode 96 meewerkende arrestanten vervoerd.
- De gemiddelde aanrijtijd voor transport bedroeg iets meer dan vier minuten, terwijl dit voorheen aanzienlijk langer was.
- De communicatielijnen waren kort en constructief.
- In slechts vier gevallen is tijdens het vervoer onverwacht geweld door arrestanten tegen boa's gebruikt, waarna het voertuig is stilgezet en de politie is ingeschakeld.

Uit de evaluatie blijkt dat de pilot, zowel qua werkwijze als qua benodigde capaciteit, succesvol is beoordeeld. Een belangrijk effect is de aanzienlijke tijdsbesparing in de uitvoering van het arrestantenproces. In totaal zijn voor de pilot 131 boa's opgeleid om arrestantenvervoer uit te voeren. Inmiddels is de pilot binnen de gehele organisatie uitgerold.

##### Arrestantenvervoer gemeente Rotterdam

In de gemeente Rotterdam is op 4 april 2024 een pilot gestart met arrestantenvervoer door boa's. De pilot duurde één jaar. Uit de evaluatie van de gemeente Rotterdam blijkt het volgende:

- In totaal zijn in deze periode 34 arrestanten vervoerd.
- Waar boa's en politieagenten voorheen gemiddeld 45 minuten moesten wachten op een beschikbare transporteenheid, ligt de responstijd nu tussen de acht en vijftien minuten.
- De communicatielijnen waren kort en constructief.
- Tijdens het vervoer hebben zich geen incidenten voorgedaan.
- Door zelfstandig verdachten te kunnen vervoeren, zijn boa's minder afhankelijk geworden van de politie.

Uit de evaluatie blijkt dat de pilot, zowel qua werkwijze als qua benodigde capaciteit, succesvol is beoordeeld. Ook de gemeente Rotterdam ziet als belangrijk effect de aanzienlijke tijdsbesparing in de uitvoering van het arrestantenproces.

#### Lokale context gemeente Leeuwarden

De positieve resultaten van de pilots in Amsterdam en Rotterdam laten zien dat arrestantenvervoer door boa's onder bepaalde voorwaarden uitvoerbaar en effectief kan zijn. Tegelijkertijd verschillen deze gemeenten op meerdere punten wezenlijk van de situatie in Leeuwarden, waardoor de uitkomsten niet zonder meer één-op-één kunnen worden vertaald naar de lokale praktijk.

De belangrijkste verschillen zijn:

- **Schaal en capaciteit:** De gemeente Leeuwarden beschikt over circa 50 boa's, terwijl Amsterdam en Rotterdam beide meer dan 400 boa's in dienst hebben. Deze grotere organisaties beschikken daardoor over aanzienlijk meer mogelijkheden om capaciteit vrij te maken voor arrestantenvervoer, opleidingen, begeleiding en operationele coördinatie. Daarnaast beschikken beide gemeenten over een eigen meldkamer, waar de gemeente Leeuwarden niet over beschikt.
- **Omvang van de pilots:** In Amsterdam vonden gedurende de pilotperiode 96 vervoersbewegingen met arrestanten plaats en in Rotterdam 34 vervoersmomenten, wat slechts een beperkt deel van het totaal aantal aanhoudingen betreft. Voor Leeuwarden wordt ingeschat dat van de circa 40 aanhoudingen per jaar circa 20 situaties mogelijk in aanmerking komen voor zelfstandig arrestantenvervoer door boa's. Het gaat daarmee om een relatief beperkte operationele inzet.
- **Organisatorische impact:** Ondanks de kleinere schaal blijven de organisatorische randvoorwaarden grotendeels gelijk. Ook binnen de gemeente Leeuwarden zijn heldere werkafspraken, intensieve afstemming met politie en meldkamer, aanvullende opleidingen en investeringen in materieel, processen en coördinatie noodzakelijk om arrestantenvervoer veilig en verantwoord uit te kunnen voeren.

#### **Beoordeling politie basisteam Leeuwarden**

Met de politie, eenheid Noord-Nederland, basisteam Leeuwarden, is gesproken over de mogelijke effecten van arrestantenvervoer door boa's. Uit dit overleg blijkt dat de verwachte tijdswinst voor de politie waarschijnlijk beperkt is. Dit komt doordat de politie verantwoordelijk is voor de verdere afhandeling van aangehouden personen op het arrestantencomplex gezien de boa's niet in de politiestructuur kunnen. In de praktijk betekent dit dat de politie alsnog van straat gehaald moet worden voor het inboeken en verwerken van de verdachte.

Dit zou feitelijk kunnen betekenen dat de handhaving en politie achter elkaar aan rijden bij het vervoer.

De maximale tijdswinst voor de politie wordt in het meest gunstige geval ingeschat op circa tien minuten. Daarmee wordt het positieve effect op de beschikbare politiecapaciteit als beperkt beoordeeld, zeker gezien het relatief geringe aantal van circa twintig situaties per jaar waarin arrestantenvervoer door boa's aan de orde zou zijn.

Daarnaast kan de politie, wanneer arrestantenvervoer bij hen is belegd zoals nu het geval is, zelf de afweging maken of een betrokkene wordt overgebracht of dat de situatie ter plaatse kan worden afgehandeld. Bij arrestantenvervoer door boa's kan deze afweging in de praktijk anders uitpakken, omdat boa's binnen hun taakstelling en bevoegdheden minder ruimte hebben om de situatie ter plaatse zelfstandig af te handelen. Dit betekent dat in situaties waarin bij de politie kan worden gekozen voor afdoening ter plaatse, bij inzet van boa's eerder zal worden overgegaan tot overbrenging. Dit zou voor de politie juist tot een hogere werklast leiden.

Het basisteam Leeuwarden geeft aan dat de huidige afspraken toereikend zijn en ziet op dit moment geen aanleiding voor wijzigingen.

#### **Advies direct toezichthouder en toezichthouder**

De direct toezichthouder en de toezichthouder zien toe op het rechtmatig en zorgvuldig handelen van boa's.

Vanuit de toezichthouders wordt aangegeven dat:

- arrestantenvervoer door boa's alleen wenselijk is wanneer de aanhouding binnen het eigen bevoegdheidsdomein plaatsvindt;
- het onwenselijk is dat boa's vervoer uitvoeren in situaties waarin geweld voorzienbaar is;
- de inzet van boa's moet passen binnen hun primaire taakstelling, gericht op toezicht en handhaving in de openbare ruimte.

Het vervoer van arrestanten betreft bovendien een risicovolle taak, waarbij sprake kan zijn van onvoorspelbaar gedrag en mogelijke escalatie tijdens transport. Hierdoor resteert slechts een beperkte categorie situaties waarin zelfstandig vervoer door boa's zowel juridisch als operationeel passend is.

#### **Randvoorwaarden bij een eventuele pilot**

Om een pilot arrestantenvervoer door boa's verantwoord te kunnen uitvoeren, zijn aanzienlijke organisatorische, juridische en financiële randvoorwaarden noodzakelijk. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op zowel de inrichting van de uitvoering als de borging van veiligheid en verantwoordelijkheid.

Dit betreft onder meer:

- het opzetten van een werkproces arrestantenvervoer;
- het aanpassen en formaliseren van samenwerkingsafspraken met politie en ketenpartners;
- het geschikt maken van voertuigen voor structureel arrestantenvervoer;
- aanvullende opleiding, training en certificering van boa's;

- indien noodzakelijk het organiseren van een passende coördinatie- en/of ondersteuningsstructuur. In de voorbeeldgemeenten is hiervoor een meldkamer beschikbaar, die wordt gezien als een belangrijke schakel in de uitvoering. Voor onze situatie moet echter nog worden onderzocht welke werkwijze het beste aansluit en of een meldkamer daarbij noodzakelijk is;
- afstemming met de ondernemingsraad;
- besluitvorming in de lokale driehoek;
- borging van verzekering en aansprakelijkheid;
- een contract met een schoonmaakbedrijf.

De uitwerking van deze randvoorwaarden vraagt om een substantiële investering in tijd, capaciteit en financiële middelen. Daarmee is sprake van een aanzienlijk organisatorisch traject dat voorafgaand aan een eventuele pilot volledig geborgd moet zijn. Hierbij wordt door de gemeenten Amsterdam en Rotterdam geadviseerd om een projectleider aan te stellen.

#### **Afweging en conclusies**

Met dit onderzoek is uitvoering gegeven aan de motie *Slimmer Vervoer, Sterkere Handhaving*.

Uit het onderzoek blijkt dat arrestantenvervoer door boa's in andere gemeenten onder specifieke voorwaarden uitvoerbaar is. Tegelijkertijd verschilt de situatie in Leeuwarden wezenlijk van die in grotere gemeenten zoals Amsterdam en Rotterdam. De schaal van de organisatie, de beschikbare capaciteit en het aantal vervoersbewegingen zijn in Leeuwarden aanzienlijk beperkter. Daarnaast blijkt uit gesprekken met de politie, de direct toezichthouder en het Openbaar Ministerie dat de praktische meerwaarde van arrestantenvervoer door boa's ontbreekt, terwijl de organisatorische, financiële en operationele impact aanzienlijk is.

Op basis van het onderzoek constateren wij dat:

- de huidige samenwerkingsafspraken met de politie naar tevredenheid functioneren en recent opnieuw zijn vastgesteld;
- binnen de bestaande afspraken al ruimte bestaat voor uitzonderlijke situaties waarin boa's arrestanten vervoeren;
- slechts een beperkt aantal aanhoudingen in aanmerking komt voor zelfstandig arrestantenvervoer door boa's;
- de verwachte tijdswinst en bijdrage aan het verminderen van de werkdruk bij de politie beperkt zijn;
- arrestantenvervoer een risicovolle taak blijft waarbij veiligheids-, verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsvraagstukken een belangrijke rol spelen;
- het opzetten van een pilot vraagt om aanzienlijke investeringen in voertuigen, opleidingen, werkafspraken, coördinatie en capaciteit.

Alles afwegende concluderen wij dat het starten van een pilot arrestantenvervoer door boa's op dit moment niet in verhouding staat tot de benodigde inzet en middelen en dat meerwaarde ontbreekt.

**Beoogde vervolgstappen**

Wij blijven inzetten op een goede samenwerking tussen gemeente en politie bij de uitvoering van handhaving en de afhandeling van aanhoudingen. Daarbij voeren wij structureel overleg over het verder optimaliseren van processen, bijvoorbeeld door snellere afstemming en het beperken van wachttijden bij aanhoudingen.

Daarnaast volgen wij landelijke ontwikkelingen en ervaringen van andere gemeenten. Indien toekomstige ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, kan op een later moment opnieuw worden beoordeeld of structureel arrestantenvervoer door boa's voor Leeuwarden passend en uitvoerbaar is.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.