

Vergaderjaar 2023–2024

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1078**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2023

Op 20 september 2018 vond een tragisch ongeval plaats met een Stint in Oss. Per 2 oktober 2018 heeft de toenmalige minister, na eerste verkennende onderzoeken, de aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets geschorst, waardoor deze niet meer in het verkeer op de weg mocht rijden. In de periode daarna bleek uit diepgaander onderzoek naar de technische werking en veiligheid van de Stint door TNO dat het veiligheidsniveau van de toenmalige Stint ontoereikend was voor personenvervoer.<sup>1</sup> De minister maakte op 13 december 2018 bekend dat zij voornemens was de aanwijzing van de Stint definitief in te trekken. Dit intrekingsbesluit werd op 6 februari 2019 gepubliceerd.<sup>2</sup>

Voor de gebruikers van de Stint, voornamelijk kinderdagopvangbedrijven, leidde dit tot schade vanwege de plotselinge waardevermindering van de voertuigen en aanpassingen in de bedrijfsvoering. De betrokken brancheorganisaties, te weten de Brancheorganisatie Kinderopvang (BK), Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK) en de Belangenvereniging Ouders in Kinderopvang (BOinK) wezen hier op in de periode van de schorsing en intrekking. De aandacht van zowel het ministerie als de kinderopvang richtte zich in die periode primair op het mogelijk maken dat een nieuwe versie van het voertuig gekeurd en toegelaten kon worden. Dit voertuig, nu bekend als de BSO-bus, werd uiteindelijk aangewezen als bijzondere bromfiets per 3 november 2020.

*Uitspraak Raad van State over onrechtmatigheid aangewezen Stint en Stints die nooit aangewezen zijn geweest.*

Hoewel de kinderopvangsector en het ministerie in goed overleg tot een convenant met afspraken kwamen over randvoorwaarden voor het veilig

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 643.

<sup>2</sup> Stcrt. 2019, nr. 6066

gebruik van een nieuw toe te laten BSO-bus<sup>3</sup>, bestond er nog het geschil over de rechtmatigheid van de besluiten van de minister om de aanwijzing van de Stint te schorsen en later in te trekken. In het hoger beroep tegen het intrekingsbesluit oordeelde de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State op van 21 december 2021<sup>4</sup> dat de intrekking weliswaar rechtmatig was, maar vooral moest worden gezien als rectificatie van het eerdere onrechtmatige besluit tot aanwijzing van de oorspronkelijke 800 Watt Stint (van 14 november 2011). De Raad van State oordeelde dat de aanwijzing onrechtmatig was, omdat het aanwijzingsbe-sluit «zowel naar de huidige inzichten als naar de inzichten zoals die ten tijde van de aanwijzing bestonden, niet genomen had mogen worden, onder meer omdat de technische keuring van het (type) voertuig in 2011 volstrekt onder de maat is geweest»<sup>5</sup>. De Staat werd daarmee aansprak-elijk voor de schade die voortkwam uit de (onterechte) aanwijzing van de 800 Watt Stint en de (terechte) intrekking van die aanwijzing. Over de 1200 Watt Stint, waarmee het ongeluk op 20 september 2018 plaatsvond, oordeelde de Raad van State dat deze niet onder de aanwijzing van de 800 Watt Stint viel en dus nooit toegelaten is geweest. De Staat is voor schade van gebruikers van dat type Stint dan ook niet aansprakelijk. Desondanks riep de Raad van State de Staat wel op om zo mogelijk tot een eenduidige regeling te komen voor zowel aangewezen (800 Watt) als niet-aangewezen (1200 Watt) Stints, omdat het «vanuit maatschappelijk oogpunt niet gewenst is dat gebruikers van verschillende typen Stints verschillende procedurele wegen moeten bewandelen om hun schade vergoed te krijgen»<sup>6</sup>. Over deze uitspraak is de Kamer geïnformeerd op 24 december 2021.<sup>7</sup> Hierin is toegezegd dat het ministerie met vertegenwoordigers van de kinderopvangsector in overleg zou gaan over schadevergoeding vanwege de onrechtmatige aanwijzing van 800 Watt Stints en een passende tegemoetkoming voor gebruikers van de 1200 Watt Stint. De uitkomst van dit overleg met vertegenwoor-digers van de kinderopvangsector heeft geleid tot onderstaand voorstel voor compensatie voor gebruikers van de Stint.

#### *Compensatieregeling gebruikers van de Stint*

Iedere eindgebruiker die op 2 oktober 2018 beschikte over een Stint, ongeacht het type, komt in aanmerking voor een vergoeding. Deze vergoeding bestaat uit twee elementen:

1. Voor eigenaars een volledige vergoeding van de waardevermindering van de Stint als gevolg van het schorsingsbesluit van 1 oktober 2018;
2. Een forfaitair bepaalde vergoeding per voertuig voor gevolgschade. Deze wijze van afwikkeling lijkt op de wijze van afwikkeling van schade bij verkeersongevallen, waarbij een voertuig *total loss* is na een «van buiten komend onheil».

#### *Vergoeding waardevermindering als gevolg van het schorsingsbesluit*

De waardevermindering van de Stint ontstond door de aankondiging dat de Stint niet meer in het verkeer mocht worden gebruikt. Hierdoor was de Stint voor de meeste gebruikers niet meer te gebruiken, waardoor deze als *total loss* konden worden beschouwd. Als uitgangspunt voor het ontstaan van deze schade wordt de datum van de schorsing van de aanwijzing (per 2 oktober 2018) gehanteerd.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 734.

<sup>4</sup> 202102497/1/A2

<sup>5</sup> 202102497/1/A2, rov. 22.2.2

<sup>6</sup> 202102497/1/A2, rov. 22.3

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 978

Gebruikers konden een Stint aanschaffen of leasen. In het geval van een aanschaf was deze gebruiker eigenaar van het chassis (het onderstel en technische deel van de Stint) en van de startset (de bak, huif en diverse toebehoren). In het geval van lease schafte een gebruiker een startset aan en werd het chassis geleased. De startset was eigendom van de gebruiker en het chassis bleef eigendom van Friesland Lease.

Voor het bepalen van de schadeposten is uitgegaan van de bedrijfseconomische afschrijving van Friesland Lease, waarbij een percentage per jaar wordt afgeschreven. De compensatie is het percentage van de feitelijke aanschafprijs (op basis van het factuurbedrag) dat in de betreffende periode valt, verminderd met de restwaarde van het «wrak». Deze restwaarde is bepaald op € 500,- exclusief BTW (€ 605,- inclusief BTW). In het geval een Stint werd geleased dan kochten de gebruikers een «startset», die bestond uit de bak, huif en diverse accessoires. Er is geen sprake van restwaarde van de startset.

In de regeling is deze afschrijvingsreeks en verdiscontering restwaarde overgenomen, waarbij voor Stints van 2018 is uitgegaan van de nieuwwaarde. In onderstaande tabel zijn de percentages weergegeven.

Factuurdatum		Veronderstelde boekwaarde na gedane afschrijving (als percentage van factuurbedrag)	
Van	Tot en met	Stint in eigendom	startset (bij lease)
1-1-2018	En verder	100%	100%
1-1-2017	31-12-2017	82,10%	80%
1-1-2016	31-12-2016	64,20%	60%
1-1-2015	31-12-2015	46,30%	40%
1-1-2014	31-12-2014	28,40%	20%
Tot en met	31-12-2013	10,40%	0%

#### *Forfaitair bepaalde vergoeding voor gevolgschade*

Met het schorsingsbesluit van de Stint op 1 oktober 2018, mocht per 2 oktober 2018 de Stint niet meer gebruikt worden op de weg. Kosten die gebruikers maakten voor alternatief vervoer (in de vorm van andere vervoermiddelen en/of extra personele inzet) zijn aangemerkt als gevolgschade. Aan de hand van overleg tussen het ministerie en de kinderopvangsector heeft een inventarisatie plaatsgevonden, op basis waarvan een redelijk maandelijks forfait van € 700,- is bepaald. Voor de duur van de periode die wordt vergoed, is aangesloten bij bepalende juridische momenten. Dit betreft de data van de schorsing en intrekking van de aanwijzing, te weten 1 oktober 2018 en 5 februari 2019. Gedachte hierachter is dat de Stint vanaf de datum van de schorsing (vastgesteld op 1 oktober 2018) niet meer gebruikt mocht worden en het per de datum van de intrekking van de aanwijzing (vastgesteld op 5 februari 2019) ook juridisch duidelijk was dat de Stint in die vorm niet meer zou terugkeren. Vervolgens is er vier weken overgangperiode bij opgeteld om gebruikers in staat te stellen om definitief over te stappen op alternatief vervoer, waarmee de periode in totaal 5 maanden bedraagt. De totale compensatie voor gevolgschade bedraagt daarmee € 3.500,- per Stint.

#### *Verschillen tussen 800 Watt en 1200 Watt Stints*

Doel van de regeling is om eindgebruikers van alle typen Stints tegemoet te komen in hun schade nadat hun Stint van de weg is gehaald. Daarmee voldoet het kabinet aan de oproep van de Afdeling om met één regeling te komen voor alle gebruikers van de Stint van voor 1 oktober 2018. Desondanks is sprake van twee verschillende situaties. Deze worden hieronder toegelicht.

### *Schadevergoeding voor (aangewezen) 800 Watt Stints*

Voor de 800 Watt Stint heeft de Raad van State bepaald dat de Staat aansprakelijk is voor het onrechtmatig aanwijzen ervan. Daarmee moet de Staat een volledige schadevergoeding voldoen. Het kabinet meent dat met de voorliggende regeling is voldaan aan die plicht tot schadevergoeding. Mochten individuele gebruikers van 800 Watt Stints echter kunnen aantonen dat zij een hogere schade hebben geleden dan op grond van de regeling wordt vergoed, dan komt die hogere schade ook voor vergoeding in aanmerking. In de uitvoering van de regeling wordt hiervoor de voorziening opgenomen dat, naast de bedragen uit de regeling, aanvullende schade kan worden geclaimd. Deze wordt dan per geval beoordeeld. Bij de 800 Watt Stints wordt over het totaalbedrag wettelijke rente voldaan vanaf de dag van de bekendmaking van de schorsing (1 oktober 2018).

### *Tegemoetkoming voor (niet-aangewezen) 1200 Watt Stints*

De Raad van State oordeelde dat de 1200 Watt Stints niet onder de aanwijzing vielen en daarmee ook niet aangewezen zijn geweest. De Staat is voor de schade van de 1200 Watt Stint gebruikers dan ook niet aansprakelijk. Voor de 1200 Watt Stints is daarmee sprake van een onverplichte regeling waarmee gebruikers van dat type Stint tegemoet worden gekomen, overigens zonder de mogelijkheid om aanvullend geclaimde schade mee te nemen.

### *Verhaalsmogelijkheden*

Materieel gezien compenseert het ministerie gebruikers en eigenaars van 800 Watt Stints en 1200 Watt Stints op dezelfde wijze. De Staat wil de kosten van de compensatie voor de 1200 Watt Stints mogelijk kunnen verhalen op derden, indien blijkt dat de Staat deze onverplicht heeft uitgekeerd. Ten eerste omdat de regeling wordt bekostigd met gemeenschapsgeld, wat rechtmatig en doelmatig moet worden besteed. In dat licht bezien is een verhaalsmogelijkheid essentieel om te komen tot een rechtmatige en doelmatige regeling. Ten tweede is de Staat niet aansprakelijk voor schade die het gevolg is van het in het verkeer brengen van een keuringsplichtig voertuig dat niet ter keuring is aangeboden. Het afzien van mogelijkheden van verhaal is in dat licht bezien onjuist en in strijd met mededingingsrecht, omdat het op voorhand afzien van innen van een vordering moet worden beschouwd als verboden staatssteun.

### *Cessie*

Aangezien de Staat niet aansprakelijk is voor de 1200 Watt Stint, heeft de Staat voor uitgekeerde compensatie niet automatisch een juridische titel om deze compensatie te kunnen verhalen op derden. Daarom wordt van aanvragers van een compensatie in verband met een 1200 Watt Sint verlangd dat zij hun vorderingen tot vergoeding van die schade, overdragen aan de Staat (cessie). Deze overdracht blijft beperkt tot het bedrag waarvoor op grond van de regeling compensatie wordt verkregen. Voor aanvragers betekent dit feitelijk dat zij als onderdeel van hun aanvraag een bij het aanvraagformulier opgenomen model-akte van cessie invullen, ondertekenen en zowel digitaal als per post opsturen naar het ministerie. Hierna kan de aanvrager niet meer de door de Staat vergoede kosten verhalen op derden, de Staat wel.

### *Bedenkingen tegen cessie*

De BK en BMK hebben in de internetconsultatie gereageerd op de cessie die als voorwaarde in de ontwerp-beleidsregel is opgenomen. Hun argumenten zijn als volgt:

1. Volgens de zienswijze van BK en BMK is schade die voortvloeit uit het van de weghalen van de 1200 Watt Stint wel (mede) te wijten aan het ministerie, waarmee de Staat automatisch een juridische titel heeft om derden aan te spreken (subrogatie).
2. Volgens de zienswijze van BK en BMK hebben gebruikers en eigenaars geen vordering op derden, maar alleen op de Staat. Om die reden is de cessievoorwaarde in hun ogen zinloos.

Beide argumenten van BK en BMK gaan er vanuit dat de Staat medeaansprakelijk is voor de schade van gebruikers van de 1200 Watt Stint. Indien uit een uitspraak van de rechter zou volgen dat de Staat (mede) aansprakelijk is, dan zou inderdaad een juridische titel ontstaan voor verhaal van die schade. Deze uitspraak is er echter niet. De Staat wil daarom voor iedere mogelijke uitkomst over aansprakelijkheid een titel hebben voor verhaal. In de internetconsultatie is de administratieve last die de akte van cessie met zich mee zou brengen als bedenking genoemd. Hoewel dit argument in zichzelf begrijpelijk is, is de akte van cessie integraal onderdeel van het aanvraagproces, waardoor de administratieve last van de cessie beperkt is.

### *Vervolgproces en uitvoering van de regeling*

Gebruikers en eigenaars kunnen vanaf 16 oktober 2023 tot 16 januari 2024 een aanvraag voor compensatie indienen. Vervolgens worden vanaf 16 januari 2024 compensatiebeschikkingen vastgesteld. Hiertegen staat bezwaar en beroep open. De compensatie wordt in 2024 uitgekeerd.

### *Relatie met vervolgingsbesluit Openbaar Ministerie*

Op 17 augustus jl. maakte het Parket Oost-Brabant van het Openbaar Ministerie (OM) bekend dat twee bedrijven en twee leidinggevendens, verantwoordelijk voor het produceren en op de markt brengen van de Stint die tot 1 oktober 2018 werd gebruikt, worden vervolgd. Het OM<sup>8</sup> verdenkt hen van «*het in de markt brengen en verkopen van een schadelijk product, waarvan ze wisten dat het schadelijk was. Deze gebreken hebben ze volgens het OM ook verzwegen voor de afnemers/gebruikers.*» Daarnaast worden betrokkenen «*vervolgd voor valsheid in geschrifte. De verdenking is gebaseerd op een aantal punten. De producent diende in juli 2011 een verzoek in bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om de Stint aan te merken als bijzondere bromfiets. In het bericht aan het ministerie werd ten onrechte gemeld dat de Stint voldeed aan de benodigde veiligheidseisen. Er werd gesteld dat de Stint het CE-markeringstraject had doorlopen, terwijl dit niet het geval was. Ook in de handleiding van de Stint werd benadrukt dat de Stint voldeed aan de veiligheidseisen van de Machinerichtlijn, net als in de zogeheten Verklaringen van overeenstemming. Daarnaast worden verdachten vervolgd voor het vervalsen van de eigen handleiding, door al deze verwijzingen kort na het ongeluk in 2018 uit de handleiding te halen en die gewijzigde versie op te sturen naar het ministerie en de ILT.*»

---

<sup>8</sup> Onderzoek naar Stint: OM vervolgt bedrijven en leidinggevendens | Nieuwsbericht | Openbaar Ministerie

*Gevolgen vervolgingsbesluit OM voor compensatie van gebruikers*

De uitspraak van de Raad van State, waarin het ministerie werd opgeroepen om een eenduidige regeling te treffen voor gebruikers van zowel aangewezen als niet-aangewezen Stints, was gericht op compensatie van gebruikers. Het ministerie heeft aan deze uitspraak van de Raad van State gevolg gegeven, wat heeft geleid tot de regeling die van 10 juli tot 21 augustus jl. in internetconsultatie lag. Dat het OM destijds nog bezig was met strafrechtelijk onderzoek tegen de fabrikant was openbaar bekende informatie die geen invloed gehad op de compensatieregeling voor gebruikers van de Stint. Het besluit van het OM van 17 augustus jl. om de fabrikant te vervolgen heeft geen relatie met de compensatieregeling voor gebruikers. Deze wordt daarom conform voornemen gepubliceerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers