

Aan Minister

#### Bestuurskern

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

's-Gravenhage  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

#### Contactpersoon

5.1.2e BSK

T 5.1.2e

nota

Reactie advocaat kinderopvangbranche en Friesland-  
Lease B.V.

5.1.2e, HBJZ/ABJZ

T 5.1.2e

#### Datum

28 oktober 2021

#### Inleiding

Houthoff advocaten heeft namens de Brancheorganisatie Kinderopvang en Friesland Lease B.V. een brief geschreven met het verzoek in overleg te treden over een eventuele compensatie of schadevergoeding voor het intrekingsbesluit van de aanwijzing van de Stint. Vanuit 5.1.2e is een reactiebrief verzonden met als strekking dat IenW bereid is het gesprek aan te gaan maar dat dat pas zinvol is als de uitkomst van de lopende beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State bekend is. Daarna zal het gesprek dan ook aangegaan worden.

Neem aan dat we dit dan ook benoemen in de brief, zo nee dan hoor ik graag waarom niet. Ik zou het wel doen, uiteraard met ook behoud van de eigen positie in deze die helaas gejuridificeerd is.

#### Kernpunten

Op 13 september jl. hebben de Brancheorganisatie Kinderopvang en Friesland Lease B.V. zich met een brief van hun advocaat, 5.1.2e (Houthoff) tot u gewend met het, naar zij stellen, herhaalde verzoek in gesprek te treden over de vraag, welke vorm van compensatie of schadevergoeding aan de kinderopvangbranche had moeten worden aangeboden. Er is intern onderzoek gedaan naar de juistheid van de suggestie, dat vanuit de vertegenwoordigde organisaties herhaalde verzoeken tot een gesprek zijn gedaan; daaruit bleek dat een verzoek als het onderhavige nog niet eerder is ontvangen<sup>1</sup>.

De advocaat geeft aan ook te spreken namens alle kinderopvangorganisaties in Nederland die schade hebben geleden door het intrekingsbesluit als gevolg waarvan alle in gebruik zijnde Stints niet meer konden worden gebruikt en er kosten voor alternatief vervoer gemaakt moesten worden. Omdat het antwoord op de vraag of de Staat jegens de brancheorganisaties schade moet compenseren direct verband houdt met het eindoordeel in de bestuursrechtelijke procedure over de intrekings- en schorsingsbesluiten, is het niet zinvol nu reeds dat gesprek aan te gaan. Immers, of de Staat (on)rechtmatig gehandeld heeft door de Stint van de weg te halen hangt (mede) af van het oordeel van de bestuursrechter. Tegelijkertijd is het goed – en in dit stadium ook voldoende, juridisch gesproken – om bereidheid te tonen in gesprek te willen gaan. De vordering die partijen,

<sup>1</sup> Niet eerder is een brief als deze van Houthoff advocaten namens de Brancheorganisatie Kinderopvang en Friesland Lease B.V. ontvangen. Voor zover bekend is evenmin overleg gevoerd over financiële compensatie. De kinderopvangbranche alsook Friesland Lease heeft van meet af aan zelf de weg van bezwaar en beroep ingezet tegen de schorsing en intrekking van het aanwijzingsbesluit. Omdat IenW beide besluiten rechtmatig acht, was overleg over compensatie ook niet aan de orde. IenW heeft wel aangegeven dat men een verzoek om nadeelcompensatie kon indienen. Maar dat is een andere route dan een civiele schadeclaim vanuit onrechtmatige daad waar hierop wordt bedoeld.

Wel is er contact geweest met de voorzitter van de Kinderopvangbranche. Dat overleg zag echter op de toekomst: kan de Stint weer op de weg en onder welke voorwaarden?

althans de Brancheorganisatie, blijkens de inhoud van de brief voor ogen staat zal mogelijk een zgn. collectieve actie op grond van art. 3:305a BW zijn; daarbij is een vereiste, dat de eisende partij eerst het overleg heeft gezocht met de wederpartij, om de vordering 'in der minne' te regelen. Als de wederpartij daartoe niet bereid is geweest, zal de rechter die houding in een mogelijke procedure die daarop volgt, mee kunnen wegen.

**Bestuurskern**  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Datum**  
28 oktober 2021

Het antwoord dat in deze brief wordt gegeven is een louter formeel, procesmatig antwoord omdat het vanwege hiervoor genoemde redenen op dit moment voor de Staat niet mogelijk is juridisch-inhoudelijk op het verzoek te reageren.

De brief van de advocaat bevat ook een verwijzing naar de stuiting van de verjaring van de (mogelijke) vorderingen van partijen op grond van art. 3:317 BW. Dat is een formele handeling die nodig is om te voorkomen, dat deze partijen vijf jaar na het intreden van de schade geen vordering tegen de Staat meer kunnen instellen bij de civiele rechter. Met deze brief begint jegens de Staat een nieuwe verjaringstermijn van vijf jaar te lopen.

## Buiten reikwijdte verzoek

Minister

Beoordelen gevolgen voor toelating oa smart mobility, LEV kader etc, onrechtmatige handeling discussie  
Uitwerken regeling 1200 watt, meerdere opties (snel, eenduidig, in proportie met andere regelingen, geen precedent) en 800 watt voor gebruikers?  
Uitwerken fabrikant

Hoofd directie Bestuurlijke  
Juridische Zaken  
HBJZ  
Afdeling ABJZ

's-Gravenhage  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

### Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

### Datum

22 december 2021

### Bijlage(n)

- Uitspraak

- Brief aan TK

# nota

Ter informatie  
Uitspraak Hoger Beroep Stint

## Inleiding

Vandaag 22-12-2021 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) uitspraak gedaan inzake het hoger beroep dat door IenW was ingesteld over de intrekking van de toelating (aanwijzing) van de Stint tot de openbare weg.

De uitspraak is gunstig op het principiële punt dat IenW alleen de 800W Stints heeft toegelaten tot de openbare weg. Wel wordt bevestigd dat IenW schadevergoeding moet betalen.

Tegen de uitspraak staat geen hoger beroep open.

Met deze Nota informeer ik u over de kern van de uitspraak en de te ondernemen vervolgstappen.

## Kern hoger beroep

Er is door IenW hoger beroep ingesteld op drie punten:

1. *De reikwijdte van de intrekking.*  
Door IenW is betoogd dat deze alleen zag op de 'eerste' 800W Stint (plm. 369 stuks) en niet op de latere 1200W Stints (plm. 2283 stuks). De veiligheidsaspecten van de 1200W Stint zijn nooit door IenW beoordeeld omdat de fabrikant de aanpassingen ten opzichte van de 800W Stint niet heeft voorgelegd.
2. *De zorgvuldigheid van de intrekking van de 1200W Stint (als deze al zou zijn toegelaten).*  
Door IenW is betoogd dat IenW over voldoende deskundigenrapporten (van TNO) beschikte en niet ook nog eens een contra-expertise (van TÜV-SÜD) zou hoeven doen beoordelen, zoals eerder door de Rechtbank geoordeeld.
3. *Het moment van besluitvorming over eventuele nadeelcompensatie.*  
Door IenW is betoogd dat eventuele nadeelcompensatie geen voorwaarde was om tot een rechtmatige intrekking over te kunnen gaan. De veiligheidsbelangen bij intrekking waren zo groot en doorslaggevend dat de vraag naar compensatie in een apart nadeelcompensatie-traject behandeld mag worden (want ongewis en tijdrovend).

## Kern uitspraak AbRvS

De AbRvS oordeelt over de hoger beroepsgronden – kort samengevat – als volgt:

### Ad 1. Reikwijdte

De AbRvS bevestigt dit punt en concludeert dat de 1200W Stints (en Cargo-Stints) niet onder de reikwijdte van de aanwijzing vielen, en dus ook niet onder de schorsing en intrekking daarvan. Daartoe acht de AbRvS het verschil in technische

specificaties bepalend, een nieuwe melding of aanvraag was nodig en de fabrikant was zich hier ook van bewust. Alle gebruikers van de 1200W Stint zijn volgens de AbRvS terecht destijds niet-ontvankelijk verklaard door IenW in hun bezwaar.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken**  
HBJZ  
Afdeling ABJZ

#### *Ad 2. Zorgvuldigheid*

De AbRvS oordeelt dat dit punt geen bespreking behoeft omdat het op de 1200W Stints betrekking heeft en deze niet onder de reikwijdte van het intrekkingbesluit vallen. Ten aanzien van de 800W Stints bevestigt de AbRvS het oordeel van de Rechtbank dat de onderbouwing van het intrekkingbesluit zorgvuldig was.

**Datum**  
22 december 2021

#### *Ad 3. Nadeelcompensatie*

Op (uitsluitend) dit onderdeel volgt de AbRvS de gronden van IenW in hoger beroep niet.

#### *800W Stints*

De AbRvS oordeelt, dat in beginsel het inderdaad mogelijk is te verwijzen naar een bestaande compensatieregeling, maar niet in dit concrete geval.

De AbRvS oordeelt dat met het intrekkingbesluit in feite wordt teruggekomen op het aanwijzingsbesluit. De intrekking moet gezien worden als een 'rectificatie' van de eerdere aanwijzing. De AbRvS sluit aan bij het oordeel van de Rechtbank dat de aanwijzing onrechtmatig was omdat de technische keuring volstrekt onder de maat was, wat ook door de minister in de TK is erkend. Door de aanwijzing mochten de gebruikers er echter op vertrouwen dat zij met dit type Stint veilig aan het verkeer konden deelnemen. Dat geldt ook voor de fabrikant. In het besluit had een concrete erkenning daarvan en een aankondiging van een regeling daarvoor moeten zijn opgenomen.

Bij dergelijke schadevergoeding als gevolg van een onrechtmatig besluit gaat het niet om onevenredige schade boven normaal maatschappelijk risico (zoals bij nadeelcompensatie), maar in beginsel om 'volledige' schadevergoeding. Dat dit toch een genuanceerde aanpak vergt (zie hieronder) laat de AbRvS ook al in haar oordeel zien waar zij over de omvang van de door IenW te betalen vergoeding enigszins genuanceerd oordeelt met zinsneden ten aanzien van de fabrikant dat de schade: "niet geheel voor zijn rekening [moet worden ge]laten", en gebruikers: "garantie [moeten krijgen] dat schade (deels) vergoed zal worden."

#### *1200W Stints*

De AbRvS oordeelt dat, hoewel deze types nooit zijn aangewezen, ook hier aanleiding bestaat voor een vorm van compensatie. Zij wijst erop dat de tekst van de publicatie van de aanwijzing in de Staatscourant afweek van die van het aanwijzingsbesluit zelf – een zakelijke samenvatting is overigens gebruikelijk – en het dus voor de gebruikers niet duidelijk was dat slechts één bepaald type was aangewezen en niet alle types van het merk Stint. Ook wijst de AbRvS erop dat er kennelijk nooit gecontroleerd is of de Stints die rondreden op de weg wel aangewezen waren.

De schade is dan wat de AbRvS betreft "in ieder geval deels" aan IenW toe te rekenen. Zij laat hier in het midden of dit nu rechtmatig of onrechtmatig handelen betreft.

De AbRvS oordeelt dat zij in deze procedure geen ruimte ziet om IenW tot schadevergoeding te verplichten – wat formeel ook niet kan na het oordeel dat de 1200W Stints buiten de reikwijdte van de aangevochten beschikkingen vallen –, maar zij roept wel op om met deze groep gebruikers in overleg te treden en tot een zo integraal mogelijke regeling te komen. De fabrikant wordt hier

(begrijpelijkerwijs) niet genoemd als partij aan wie in dit verband compensatie moet worden toegekend.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
& Juridische Zaken**  
HBJZ  
Afdeling ABJZ

## **Vervolgstappen**

### *Formeel*

Het besluit dat in deze procedure centraal staat, is de beslissing op bezwaar waarbij de intrekking in stand is gelaten. In die beslissing is overwogen dat daarbij nog geen besluit over compensatie behoefde te worden genomen. Een besluit over compensatie zou in een separate procedure kunnen worden genomen. Als gevolg van de uitspraak van de AbRvS zal een nieuwe beslissing op bezwaar moeten worden genomen. De inschatting op dit moment is dat daarbij volstaan kan worden met de erkenning dat schade voor de 800W Stint vergoed moet worden als gevolg van het onrechtmatige aanwijzingsbesluit en dat daarvoor een regeling zal worden getroffen.

### *Vervolg compensatie*

Tegen de uitspraak staat geen hoger beroep open. De opdracht is duidelijk: in overleg treden met de gebruikers en de fabrikant omtrent schadevergoeding. Omdat geoordeeld is dat sprake is van onrechtmatige besluitvorming ten aanzien van de 800W Stints, zal dit een (nagenoeg) volledige vergoeding moeten zijn. Wel zullen nuanceringsmogelijkheden omtrent de diverse schadeposten, redelijke hoogte, reeds terug verdiende investeringen, effect op totale omzet, en vooral bij de fabrikant o.a. causaal verband, eigen schuld en dergelijke. Bij de 1200W Stints is de vergoeding van andere orde omdat hier alleen sprake is van het mede-veroorzaken van schade door feitelijk handelen of nalaten daarvan.

Daarmee is niet gezegd dat IenW het onderste uit de kan moet halen, maar wel dat de analyse in eerste instantie genuanceerd zal zijn, om vervolgens tot een heldere en efficiënte aanpak te komen. Hiervoor is ook informatie en medewerking van de benadeelden nodig.

Als volgende stap zal door HBJZ/DGMO, in overleg met de Landsadvocaat, een voorstel worden ontwikkeld op basis waarvan met de advocaten van gebruikers/fabrikant overlegd kan worden hoe tot een efficiënte afhandeling kan worden gekomen ter uitvoering van deze uitspraak.

### *Communicatie*

Wordt separaat door DGMO en DCO met u afgestemd.

DE HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN,  
Afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken,

5.1.2e

**Datum**  
22 december 2021

Minister

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

's-Gravenhage  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

13 januari 2022

**Kenmerk**

IenW/BSK-2022/9753

# nota ter informatie

stand van zaken dossier Stint

## Inleiding

Op 20 september 2018 vond het tragische ongeval plaats met een Stint in Oss. Dit heeft geleid tot een aantal ontwikkelingen, waarvan een deel is afgerond en een deel nog loopt. Hierbij informeren wij u over dit dossier. Het betreft hier de volgende aangelegenheden:

1. Uitspraak Raad van State over intrekken van toelating Stint

Buiten reikwijdte verzoek

## Uitspraak Raad van State over het intrekken van toelating Stint

Op 22 december 2021 deed de Raad van State uitspraak over de intrekking van de Stints naar aanleiding van het ongeval. Kern was of de intrekking van de Stints alleen gold voor de (oorspronkelijk toegelaten) 800 W Stints of ook op de 1200 W Stints, die de fabrikant op de markt bracht zonder deze gewijzigde versie ter keuring voor te leggen. Kernpunten uit de uitspraak<sup>1</sup>:

- De Raad van State bevestigt dat alleen 800 W Stints waren toegelaten en niet ook de 1200 W Stints.
- De Raad van State oordeelt dat de intrekking van de Stint eigenlijk een 'rectificatie' is van het toelatingsbesluit. Volgens de Raad van State was de toelating onrechtmatig, omdat de technische keuring "volstrekt onder de maat was", wat minister Van Nieuwenhuizen ook erkende in de Kamer.
- Dit betekent dat IenW een 'volledige' schadevergoeding moet voldoen aan de gebruikers en de fabrikant, waar het de 800 W stints betreft. Op grond van de (onrechtmatige) toelating mochten zij erop vertrouwen dat zij met dit type Stint veilig aan het verkeer konden deelnemen.
- Voor de 1200 W Stints is IenW niet veroordeeld tot het betalen van schadevergoeding, omdat deze 1200 W Stints nooit zijn toegelaten. Wel

<sup>1</sup> Tekst ontleend aan de nota van HBJZ over deze uitspraak (RONDZENDMAP-2021/17244)

bestaat volgens de Raad van State een aanleiding om (onevenredig) nadeel te compenseren, omdat schade van de gebruikers 'in ieder geval deels' aan IenW is toe te rekenen. Dit komt omdat het voor gebruikers (voornamelijk kinderopvangorganisaties) niet duidelijk is dat de 1200 W Stints niet waren toegelaten hierop kennelijk nooit is gecontroleerd. De Raad van State roept de minister op ook met deze gebruikers in overleg te treden en tot een zo integraal mogelijke regeling te komen.

#### *Doorwerking uitspraak*

Gelijk na de uitspraak is aan HBJZ en de Landsadvocaat gevraagd om met een voorstel voor aanpak van de schadevergoeding te komen. Hier wordt op dit moment aan gewerkt. Vanuit juridisch perspectief is dit geen eenvoudige zaak. De insteek is een zorgvuldige analyse te maken, maar de oplossing zo eenvoudig mogelijk. De verwachting is dat we eind januari een afgestemd advies van de landsadvocaat voor het vervolg hebben. U wordt hierover geïnformeerd.

Graag overleg over dossier Stint na ontvangst van advies landsadvocaat

Buiten reikwijdte verzoek

Buiten reikwijdte verzoek

### **Afstemming**

Deze nota is afgestemd met HBJZ.

5.1.2e

## **Toelichting**

### **Historie – Stint**

Op 20 september 2018 vond een tragisch ongeval plaats met een Stint in Oss, waarbij vier kinderen het leven lieten en twee andere inzittenden zwaar gewond raakten. Onmiddellijk na het ongeval startte een aantal onderzoeken, welke inmiddels (grotendeels) zijn afgerond. Het betreft:

#### *Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)*

De OVV deed onderzoek naar het ongeval en de systematiek van toelating van voertuigen. Op 16 oktober 2019 publiceerde de OVV het rapport met de titel 'Veilig toelaten tot de weg'. De belangrijkste aanbevelingen zien op de wijze van toelating van nieuwe lichte elektrische voertuigen (LEV's). Op dit moment worden de aanbevelingen uitgewerkt in het nieuwe LEV-kader en de instelling van de RDW als onafhankelijke toelatingsinstantie.

#### *Onderzoek naar toedracht van het ongeval*

Het OM en de ILT zijn onmiddellijk na het ongeval onderzoeken gestart naar de oorzaak van het ongeval. De 'spoorse' aspecten, zoals de werking van de overweg en seinen, konden vrijwel gelijk worden uitgesloten als oorzaak. Het OM richtte zich in het onderzoek op elementen:

- 1) Een onderzoek naar mogelijke oorzaken het ongeval
- 2) Een onderzoek naar mogelijke technische gebreken aan het voertuig
- 3) Een onderzoek naar mogelijk strafbaar handelen van de producent

In twee tussenrapportages in 2019 en 2020 heeft het OM laten weten dat er geen oorzaak is gevonden. De bestuurder wordt geen verwijt gemaakt en er is geen technisch mankement gevonden aan het voertuig dat bij het ongeval betrokken was.

### **Historie – toelating nieuw type Stint: BSO-bus**

Kort na de intrekking werd door de fabrikant gewerkt aan een verbeterde versie van de Stint, die nu BSO-bus wordt genoemd. Deze is na uitgebreide keuring en een risico-inventarisatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) toegelaten op 27 oktober 2020.

Aan minister  
Van DGMO - wegen en verkeersveiligheid

nota

Proces-advies schaderegeling Stint

#### TER BESLUITVORMING

##### Datum

14 februari 2022

##### Onze referentie

IenW/BSK-2022/35279

##### Opgesteld door

5.1.2e Bestuurskern

T 5.1.2e

##### Beslistermijn

23-2-2022

##### Uiterlijk bij

16 februari 2022

##### Bijlage(n)

3

### Aanleiding

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) heeft op 22 december 2021 geoordeeld dat de aanwijzing van de 800 Watt Stint als bijzondere bromfiets onrechtmatig is geweest. Dit betekent dat de Staat jegens gebruikers, eigenaren en fabrikant aansprakelijk is voor schade die voortkomt uit het weer intrekken van deze toelating van 800 Watt Stints tot het verkeer. Ook vindt de AbRvS dat ook ten aanzien van de 1200 Watt Sint de schade (in ieder geval deels) aan het handelen van de Staat is toe te rekenen, ondanks dat de Staat dit type nooit heeft toegelaten. Naar aanleiding van deze uitspraak heeft de Landsadvocaat twee proces-adviezen en een kostenindicatie opgeleverd. Op basis daarvan leggen wij u een voorstel op hoofdlijnen voor, voor de aanpak en opzet van een schaderegeling.

### Geadviseerd besluit

1. Instemmen met starten overleg met de kinderopvangsector en leasemaatschappij om te komen tot afhandeling van schade van alle Stint-gebruikers<sup>1</sup> voor beide typen Stints.
2. Daarbij uit te gaan van de schadeposten:
  - a. de (versnelde) afschrijving van alle Stints die ten tijde van de schorsing in gebruik waren;
  - b. gevolgschade, ontstaan door (plotseling) moeten omschakelen naar alternatieve vervoerwijzen vanaf de dag van de schorsing.
3. Afhandelen van schade jegens fabrikant separaat op te pakken en daarbij nadrukkelijk de mogelijkheid van regres (zie onder) open te houden.
4. Vooralsnog uit te gaan van een omvang van 5.1.2b voor het vergoeden van de schade van de gebruikers, maar dit nog niet te melden in de voorjaarsnota.

### Kernpunten

#### **Ad 1. Advies op kring van gebruikers voor tegemoetkoming**

- Het advies van DGMO en HBJZ is om in overleg met de vertegenwoordigers van de branche en de leasemaatschappij eigenaren en/of gebruikers van alle typen Stints tegemoet te komen in schade. Hiervoor geldt deze argumentatie:
  - o Vooropgesteld moet worden dat de onrechtmatigheid van de toelating van de 800 Watt Stint vaststaat en schade in dit verband vergoed moet worden.
  - o Vanuit de uitspraak van de AbRvS op zichzelf bezien bestaat geen dwingende aanleiding ook schade in verband met de 1200 Watt Stint te

<sup>1</sup> Met gebruiker bedoelen we hier het kinderdagverblijf dat eigenaar of huurder is van een of meer Stints

vergoeden. 5.1.2i en 5.2.1

**Datum**

14 februari 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/35279

**Uiterlijk bij**

16 februari 2022

**Bijlage(n)**

3

**Aan**

minister

**Van**

DGMO - wegen en  
verkeersveiligheid

- o Door in overleg met de branche tot een regeling te komen, straalt u uit dat u dit dossier voor alle gebruikers goed wilt afsluiten.
- o Met een regeling die voor de brancheorganisaties acceptabel dan wel zo veel mogelijk afgestemd is, verkleint u de kans op (resterende individuele) claims bij de civiele rechter aanzienlijk.
- o U handelt in de geest van de uitspraak van de AbRvS die oproept voor alle Stints een regeling te treffen.
- o 5.1.2i en 5.2.1
- o U doet een handreiking naar de kinderopvangbranche met als doel om dit dossier daarna te kunnen afsluiten.

Ad 1. Argumentatie op advies kring van gebruikers voor tegemoetkoming

- De situatie is voor de 800 Watt Stints het meest duidelijk. De AbRvS oordeelde dat de aanwijzing onrechtmatig was, omdat de keuring 'volstrekt onder de maat was'. De intrekking moet worden gezien als een rectificatie van deze bij de aanwijzing door IenW gemaakte 'fout'. De schade van eigenaren/gebruikers van deze 800 Watt Stints moet daarom volledig worden vergoed.
- De AbRvS bevestigt dat de 1200 Watt Stints formeel niet aangewezen zijn geweest. Echter, in de uitspraak overweegt de AbRvS dat de schade van de 1200 Watt Stints (deels) aan IenW is te wijten, onder meer vanwege (verondersteld) falend toezicht en onduidelijke communicatie.
- De AbRvS kon in de uitspraak niet oordelen over schadevergoeding voor de eigenaren/gebruikers van deze 1200 Watt Stints, omdat uit de aard van de procedure de AbRvS zich moest beperken tot het aanwijzingsbesluit van de 800 Watt Stints, omdat alleen de 800 Watt Stint was aangewezen. Dit wordt ook in de uitspraak door de AbRvS zelf onderkend; een eventuele schadeclaim voor de 1200 Watt Stints behoort tot de competentie van de civiele rechter.
- De AbRvS roept IenW in de uitspraak (desondanks) op om tot een zo integraal mogelijke schaderegeling te komen, ook voor gebruikers van deze 1200 Watt Stints, zodat deze gebruikers zich niet weer tot een andere rechter moeten gaan wenden om hun schade vergoed te krijgen.

5.1.2i en 5.2.1

- 5.1.2i en 5.2.1
- 5.1.2i en 5.2.1

Alternatief 1: strikt houden aan uitspraak AbRvS

- U kunt zich strikt houden aan de uitspraak van de AbRvS die niet oordeelt over schadeplichtigheid van de Staat voor de 1200 Watt Stints, maar de Staat alleen veroordeelt schade van gebruikers van 800 Watt Stints te vergoeden. Ofschoon de AbRvS een overweging (ten overvloede) wijdt aan de gevolgen voor de 1200 Watt Stints ligt er nog geen bindend rechterlijk oordeel omtrent de schadeplicht van de Staat voor de 1200 Watt Stints. Dit zou als voordeel hebben dat de kosten aanzienlijk lager zijn, omdat het hier om een beperkt

deel van de Stints gaat die al langer in gebruik waren (lagere afschrijving). We adviseren dit niet omdat:

- Dit niet in de geest van de uitspraak van de AbRvS is: geen gevolg geven versterkt publiekelijk het beeld van 'onbegrijpelijk overheidshandelen'.
- Met dit alternatief (collectieve) claims tegen de Staat vrijwel zeker zijn.
- Dit op IenW gedurende de periode waarin geprocedeerd wordt negatief uitstraalt, waarmee de relatie met de branche en gebruikers verslechtert.
- IenW mogelijk jarenlang procedeert in een (of meerdere) civiele procedure(s), **5.1.2i en 5.2.1**
- Op 24 december 2021 is aan de Tweede Kamer gemeld<sup>2</sup> dat het ministerie in gesprek gaat met de kinderopvangbranche om tot een passende regeling te komen voor zowel de 800 Watt Stints als 1200 Watt Stints.

**Datum**

14 februari 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/35279

**Uiterlijk bij**

16 februari 2022

**Bijlage(n)**

3

**Aan**

minister

**Van**

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

*Alternatief 2: 1200 Watt Stint-gebruikers deels tegemoet komen*

- Met als uitgangspunt dat schade i.v.m. beide typen Stints wordt vergoed, is het denkbaar een scheiding aan te brengen in tegemoetkoming van 800 Watt en 1200 Watt Stints. Daarbij vergoeden we bij 800 Watt Stints de gehele schade en doen we een 'beperkte' (forfaitaire) tegemoetkoming voor 1200 Watt Stints. De argumentatie daarvoor is dan dat de aansprakelijkheid voor de 1200 Watt Stints (juridisch) betwistbaar is, (nog) niet vaststaat (in een bindend rechterlijk oordeel), en de compensatie hier louter 'coulance' betreft.
- Deze regeling zal de kosten beperken, mogelijk op het waardeverlies van de Stints) en komt overeen met wat is gecommuniceerd met de Tweede Kamer (over de 1200 Watt Stints is gesproken over een 'passende tegemoetkoming'), maar heeft in grote lijnen dezelfde nadelen als alternatief 1:
  - Dit is niet volledig in de geest van de uitspraak van de AbRvS (gebruikers zullen immers toch nog naar de civiele rechter moeten als zij de rest van hun schade vergoed willen krijgen).
  - Met dit alternatief zijn (collectieve) claims tegen de Staat waarschijnlijk.
  - Dit straalt negatief op IenW af gedurende de periode van claims.
  - IenW procedeert mogelijk nog jarenlang, **5.1.2i en 5.2.1**

**Ad. 2 Schadeposten**

- Gezien de uitspraak van de AbRvS is de Staat aansprakelijk voor schade van 800 Watt Stints **5.1.2i en 5.2.1**
- Als sprake is van aansprakelijkheid dan moet in beginsel schade vergoed worden. Dat betreft echter niet iedere denkbare kostenpost: het gaat om schade die *in redelijkheid toerekenbaar* is aan de gemaakte fout. Daarbij spelen verschillende factoren een rol: de aard van de aansprakelijkheid, de aard van het causale verband tussen het onrechtmatige handelen en de schade (direct/indirect) en de aard van de schade zelf.
- Vooralsnog is de denkwijze van schade bij aanrijdingen met motorvoertuigen gehanteerd. Wel is het voorstel om ook de zienswijze van de branche en ter zake (onafhankelijke) deskundigen te vragen.

**Ad. 2a directe schade: versnelde afschrijving**

- Het waardeverlies van de Stints is waarschijnlijk volledig toerekenbaar.
- **5.1.2i en 5.2.1**

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 978.

- Deze werkwijze is eenvoudig toepasbaar en uitvoerbaar en zal vermoedelijk op steun vanuit de branche kunnen rekenen (hoewel de branche in eerste reactie op de uitspraak aangaf een nieuwwaarde vergoed te willen hebben, wat niet in lijn is met basisbeginselen van het schadevergoedingsrecht).
- Op basis hiervan is een grove kostenindicatie gemaakt die sluit op 5.1.2b .

**Datum**

14 februari 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/35279

**Uiterlijk bij**

16 februari 2022

**Bijlage(n)**

3

**Aan**

minister

**Van**

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

Ad. 2b gevolgschade (alternatief vervoer)

- 5.1.2i en 5.2.1
- 5.1.2i en 5.2.1
- Hierbij kan de vergelijking gemaakt worden met schade-afhandeling bij schade met auto's. In de regel komt het tijdelijke huren van een andere auto ook in aanmerking voor vergoeding. De aanschaf voor een vervangend voertuig echter niet. Dat een BSO-branche volledig afhankelijk is geworden van een Stint omdat er geen gelijkwaardig alternatief voorhanden is (lange termijn gevolgschade) lijkt in redelijkheid niet toerekenbaar. Dit betreft vooral een algemene marktomstandigheid.
- Gerekend is nu met (vooralsnog) een forfaitair bedrag 5.1.2b per Stint voor alle gevolgschade, voor alle typen Stints. Hierbij is gedacht aan de kosten voor het huren van vervangend vervoer voor 5.1.2b . De duur en het bedrag zal echter nog aan een deskundige worden voorgelegd en ook aan de hand van de gesprekken met de branche, kan dit nog wijzigen.
- Dit leidt tot een voorlopige post van 5.1.2b , waarbij de verwachting is dat de branche hierop met een (hoger) tegenvoorstel zal reageren.

Overleg met de kinderopvangsector en Friesland Lease

- Er is in de brief aan de Tweede Kamer van 24 december 2021<sup>3</sup> toegezegd om in overleg te treden met de kinderopvangsector, omdat zij de voornaamste belanghebbenden is in deze casus.
- Een substantieel deel van de Stints die bij kinderopvanglocaties werden gebruikt 5.1.1c was eigendom van Friesland Lease, die deze in leasecontracten aanbood bij kinderopvangbedrijven. Om die reden wordt ook zij uitgenodigd als belanghebbende partij in dit overleg.
- Het doel van het overleg is om onze ideeën te bespreken en na te gaan hoe de sector tegen bovenstaande schadeposten aankijkt.
- Het is niet uit te sluiten dat voor Friesland Lease, gezien haar bijzondere positie in deze casus, een separate afhandeling nodig is.

**Ad. 3 afhandelen schade fabrikant**

- De relatie met de fabrikant is complex. Enerzijds is kort na het ongeval in Oss, op verzoek van de Kamer en ook de kinderopvangbranche, voortvarend gewerkt aan een herziene beleidsregel en heeft een aanvraag van de fabrikant geleid tot een nieuwe toelating.
- Anderzijds heeft de fabrikant significante aanpassingen aan de Stint gedaan die niet aangebracht, waarmee voor die (1200 Watt) Stints sprake was van onrechtmatig handelen. Het OM doet op dit moment nog onderzoek naar mogelijk strafrechtelijk onrechtmatig handelen van de fabrikant. Het uitbetalen van een vergoeding aan de fabrikant zou om die reden ongewenst zijn.

- 5.1.2i en 5.2.1

- 5.1.2i en 5.2.1

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 978

#### 5.1.2i en 5.2.1

#### Datum

14 februari 2022

#### Onze referentie

IenW/BSK-2022/35279

#### Uiterlijk bij

16 februari 2022

#### Bijlage(n)

3

#### Aan

minister

#### Van

DGMO - wegen en  
verkeersveiligheid

#### Argumentatie advies afhandelen schade fabrikant

- De uitspraak van de AbRvS leidt ertoe dat de Staat ook aansprakelijk is voor de schade van de fabrikant, voor wat betreft het van de weg halen van de 800 Watt Stints.
- Bij de 1200 Watt Stints heeft de fabrikant een voertuig op de weg gebracht waar hij zelf wijzigingen op had aangebracht ten opzichte van de 800 Watt Stint, die niet ter goedkeuring waren voorgelegd. De AbRvS heeft geoordeeld dat de fabrikant dit ten onrechte heeft gedaan/nagelaten en zich daarvan ook bewust was. Door deze nalatigheid kan ook de fabrikant door de gebruikers aansprakelijk worden gehouden voor de schade voor de 1200 Watt Stints.

#### 5.1.2i en 5.2.1

De door de Staat voor de 1200 Watt Stints betaalde schadevergoeding kan de Staat dan vervolgens (gedeeltelijk) op de fabrikant verhalen. Dit wordt 'regres nemen' genoemd.

#### 5.1.2i en 5.2.1

- Waarschijnlijk is de vordering van de Staat op de fabrikant omvangrijker dan die van de fabrikant op de Staat voor de 800 Watt Stint. Dat zou betekenen dat IenW per saldo een vordering heeft op de fabrikant.

#### 5.1.2i en 5.2.1

#### **Ad. 4 melding in de voorjaarsnota**

- In de Beleidsbrief wordt melding gemaakt van de implicaties van de uitspraak van de AbRvS. Gezien de fase van het proces is het evenwel onverstandig nu al een bedrag te noemen. Later dit jaar zullen we wel een reservering maken.
- Hoewel we vooralsnog uitgaan van 5.1.2b aan uit te keren compensatie, is het advies om pas een bedrag te noemen als een eerste overleg met de sector heeft plaatsgevonden. Dit om te voorkomen dat het bedrag van 5.1.2b een eigen leven gaat leiden en IenW een slechtere onderhandelingspositie verkrijgt.
- Daarnaast zijn de uitvoeringskosten van een regeling nog niet bekend.

#### **Korte tijdlijn gebeurtenissen rondom te Stint**

- Op 20 september 2018 botste een Stint met daarin zes inzittenden (de bestuurder en vijf kinderen) tegen een rijdende trein. Vier kinderen kwamen daarbij om het leven, een vijfde kind en de bestuurder raakten zwaargewond.
- Naar aanleiding van onderzoek van de ILT is de aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets per 2 oktober 2018 geschorst.
- Na verder onderzoek, onder meer door TNO, is op 13 december 2018 aangekondigd dat de aanwijzing voor de Stint zou worden ingetrokken, dit is per 5 februari 2019 van kracht geworden.

- Kort na het schorsen van de aanwijzing is intensief met de kinderopvangsector overlegd omdat met het wegvallen van de Stint (een in de kinderopvang veel gebruikt voertuig) het vervoer van kinderen van en naar kinderopvanglocaties voor de branche lastiger werd.
- De branche gaf daarbij aan op dat moment niet met een claim te komen, waarbij zij tevens zeiden later wél met een claim te zullen komen.
- Destijds ging IenW ervan uit dat de aanwijzing, het schorsen en intrekken rechtmatig was, waardoor een afhandeling met de 'beleidsregel nadeelcompensatie IenW' voor de hand zou liggen. Nu de AbRvS oordeelt dat de aanwijzing onrechtmatig was (en de intrekking gezien moet worden als een rectificatie daarvan), is nadeelcompensatie niet voldoende en is een volledige (hogere) schadevergoeding aan de orde.
- Per 3 november 2020 is de nieuwe Stint (die nu de BSO-bus heet) aangewezen als bijzondere bromfiets en is deze zichtbaar in het straatbeeld.

**Datum**

14 februari 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/35279

**Uiterlijk bij**

16 februari 2022

**Bijlage(n)**

3

**Aan**

minister

**Van**

DGMO - wegen en verkeersveiligheid

### Krachtenveld

- De vertegenwoordiging van de sector bestaat uit twee partijen:
  - o Brancheorganisatie kinderopvang (BK, 80%)
  - o Branchevereniging maatschappelijke kinderopvang (BMK, 15%)
  - o Samen vertegenwoordigen zij 95% (van de omzet) in de branche.
- Daarnaast is er de Brancheorganisatie Ouders in Kinderopvang (BOinK). Deze vertegenwoordigt de ouders en is daarmee geen partij in de kwestie over de afhandeling van de voorliggende schade.
- De brancheorganisaties, vooral de BK, lobbyde direct na de schorsing van de Stint voor een terugkeer van de Stint. In dit kader werd een coalitie gevormd ('coalitie Revisie – Verbeterplan Stint').
- In diezelfde periode is er ook intensief contact geweest tussen de fabrikant en de brancheorganisaties.
- Een andere relevante partij is Friesland Lease. Zij zijn eigenaar van 5.1.1c van de Stints, die zij in leasecontracten verhuurden. Friesland Lease was van meet af aan betrokken bij het overleg met de kinderopvangbranche en de Coalitie.
- **Buiten reikwijdte verzoek**

### Afstemming

- Deze nota is een co-productie van HBJZ en DGMO.
- Over het proces met betrekking tot de voorjaarsnota is afgestemd met FMC.
- Over de uitvoerbaarheid is overlegd met de RVO.

### Financiële overwegingen

- Op dit moment is er nog geen dekking voor een regeling.
- In de voorjaarsnota maken we melding dat er een regeling komt en dat dat een tegenvaller op de begroting is. Een concreet bedrag noemen we nog niet, hiervoor willen we eerst overleg met de branche en de fabrikant.
- Dekking moet worden gevonden in hoofdstuk 12 van de beleidsbegroting. Deze biedt op dit moment niet voldoende ruimte voor een regeling.

## **Uitvoerbaarheid**

### *Juridisch*

- Het advies is om, liefst na overeenstemming, maar in ieder geval eerst na afstemming met de branche en advies van een onafhankelijk deskundige, voor beide typen Stints voor de gebruikers en/of eigenaren te komen tot een bestuursrechtelijke regeling in de vorm van een beleidsregel, op grond waarvan op aanvraag besluiten worden genomen, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is.
- De beleidsregel moet zo veel mogelijk een gestandaardiseerde en forfaitere benadering inhouden, waarbij echter maatwerk in bijzondere gevallen niet kan worden uitgesloten.
- Hiermee wordt beoogd het aanmelden en afhandelen van een claim voor IenW en de indiener eenvoudig te houden, ook indien er geschillen ontstaan.
- Bovendien houden we op deze manier zelf de regie op de afwikkeling.
- Een beleidsregel neemt echter niet weg dat de mogelijkheid van civiele aansprakelijkheid blijft bestaan. Individuele gebruikers houden altijd de mogelijkheid (aanvullend) een vordering aan de burgerlijke rechter voor te leggen. De kans op een succesvolle civielrechtelijke claim neemt wel af wanneer zo veel mogelijk afstemming, en idealiter overeenstemming met de branche en leasemaatschappij is bereikt.

### *Uitvoering*

- Voor de uitvoering van een beleidsregel voor de gebruikers is de RVO gevraagd. De RVO kampt met capaciteitsknelpunten. Desondanks is de RVO bereid een regeling uit te voeren, mits deze eenvoudig en overzichtelijk is. Hierover vindt op dit moment overleg plaats met RVO.
- Voor de RVO is het van belang dat het aantal 'parameters' beperkt is. De geadviseerde richting van een gestandaardiseerde afschrijving en een forfaitair bedrag per Stint voldoet hieraan.
- De RVO heeft laten weten dat een eenvoudig uitvoerbare regeling voor hen overzichtelijk is, gezien de beperkte omvang van het aantal gebruikers van Stints.
- Een eerste kostenindicatie voor de uitvoeringskosten komt van RVO, die aangeeft dat ongeveer 5.1.2b van de kosten van de regeling een vuistregel is.
- In dat geval kost de uitvoering van de regeling 5.1.2b

5.1.2e

### **Datum**

14 februari 2022

### **Onze referentie**

IenW/BSK-2022/35279

### **Uiterlijk bij**

16 februari 2022

### **Bijlage(n)**

3

### **Aan**

minister

### **Van**

DGMO - wegen en verkeersveiligheid



Aan Minister cc staatssecretaris

nota

compensatieregeling schade Stint-gebruikers

#### TER BESLISSING

##### Datum

1 december 2022

##### Onze referentie

IenW/BSK-2022/277612

##### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

##### Beslistermijn

Voor 9-12-2022

##### Bijlage(n)

-

#### Aanleiding

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 22 december 2021 over compensatie voor Stint-gebruikers, heeft u op 23 februari jl.<sup>1</sup> akkoord gegeven op het verkennen van een uitwerking waarbij volledig in lijn met de uitspraak van de Raad van State wordt gehandeld. Dit betekent een integrale compensatieregeling voor alle gebruikers van alle typen Stints. Nadien is door DGMO en HBJZ gewerkt aan regeling voor Stint-gebruikers, met name kinderopvangbedrijven. Hierbij leggen wij u beslistpunten over het proces voor. Daarnaast informeren wij u over andere actuele ontwikkelingen in dit dossier.

#### Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om akkoord te gaan met:

1. Het uitwerken van een regeling die alle Stint-gebruikers van alle typen Stints compenseert voor:
  - a. Waardevermindering van het chassis (alleen eigenaars)
  - b. Waardevermindering van de bak en huif (alle eindgebruikers)
  - c. Vergoeding voor vervangend vervoer en personeel voor een korte periode.
2. De financiële dekking te betrekken bij de integrale begrotingsbesluitvorming dit voorjaar en daarna definitieve besluitvorming over de regeling.
3. Bestuurlijk overleg met de sector en besluitvorming met internetconsultatie.

#### Kernpunten

##### Ad. 1 compensatieregeling voor Stint-gebruikers

- Op 1 juni jl. is gestart met overleg met de kinderopvangsector<sup>2</sup> en de leasemaatschappij Friesland Lease die 5.1.1c Stints verleaste aan de sector.
- Dat overlegproces leidde tot een inhoudelijk voorstel van IenW voor compensatie, wat op 6 september jl. met de kinderopvangsector is besproken.
- Het voorstel voor de waardevermindering (1.a en 1.b) kan op instemming rekenen. Overeenstemming is er nog niet op de forfaitaire vergoeding (1.c). Er loopt een contra-expertise naar de onderbouwing van de bedragen. Verwacht wordt dat de sector op dit punt nog wil onderhandelen over de exacte omvang.

<sup>1</sup> IenW/BSK-2022/35279, met bespreking op dezelfde dag

<sup>2</sup> De kinderopvangsector wordt vertegenwoordigd door 5.1.2e van de Brancheorganisatie Kinderopvang (BK) en door 5.1.2e van de Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK).

- U wordt gevraagd in te stemmen met het verder uitwerken van de regeling en op basis daarvan bestuurlijk overleg tussen de kinderopvangsector en u te plannen met als doel om overeenstemming over alle schadeposten te bereiken.

**Datum**

1 december 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/277612

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Wegen en

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

-

#### *Ad. 2 Besluitvorming over dekking via begrotingsbesluitvorming*

- De kosten van de regeling (geschat op € 40 mln. inclusief uitvoering en schatting van nog vast te stellen bedragen) zijn nog niet gedekt.
- Naar aanleiding van de nota van 23 februari jl. is in de maartbrief 2022<sup>3</sup> de casus Stint gemeld. Hierop is met Inspectie Rijksfinanciën (IRF) overlegd over dekking. Toen is geen budgettaire afspraak gemaakt, omdat zicht op de omvang nog onvoldoende was. Wel is afgesproken het gesprek te vervolgen en ook heeft IRF ambtelijk laten weten dat de kans op 'generale dekking' klein is, omdat departementen dit soort schades zelf moeten dragen.
- Het voorstel is om in het proces van de begrotingsvoorbereiding in het voorjaar te besluiten over de dekking (in beginsel vanuit DGMO) van de compensatie Stint.

#### *Ad. 3 Bestuurlijk overleg en besluitvorming met internetconsultatie*

- Na afronding van een contra-expertise (rond de jaarwisseling) willen we met de kinderopvangsector de hoogte van de schadeposten bestuurlijk bespreken.
- Hiertoe willen we hen uitnodigen voor bestuurlijk overleg met u omtrent de hoogte en de duur van de vergoeding voor vervangend vervoer en personeel.
- Wij adviseren dit overleg met bestuurders van de kinderopvangsector zelf te voeren, zonder advocaten. Op deze manier dejuridificeert u het finaliseren van de kwestie en laat u zien dat u ook bereid bent om de sector buiten het strikt juridische tegemoet te komen<sup>4</sup>. Desgewenst heeft u enige onderhandelruimte.
- De uiteindelijke regeling is een beleidsregel van de minister van IenW die formeel door u moet worden vastgesteld. Na besluitvorming over de dekking volgt advies over besluitvorming via de ministerraad of door alleen u zelf. Na besluitvorming over de beleidsregel wordt de Kamer geïnformeerd.
- Het advies is om, nadat besluitvorming over de dekking heeft plaatsgevonden, de uiteindelijke beleidsregel als concept aan te bieden voor internetconsultatie. Tot op heden is er met twee brancheorganisaties en Friesland Lease overleg geweest en is nog niets in de openbaarheid gekomen. Het gaat uiteindelijk om compensatie aan individuele gebruikers, die niet allen bij een brancheorganisatie zijn aangesloten. Met de internetconsultatie is alsnog gelegenheid voor bredere inbreng.
- Door in te zetten op internetconsultatie creëert u ook tijd voor het opzetten van de uitvoeringsorganisatie en het finaliseren van dekking voor de regeling.

### **Toelichting**

#### *Kenmerken van de regeling voor eigenaars en gebruikers van Stints*

- De regeling regelt compensatie voor gebruikers van alle typen Stints, zowel 800W als 1200W Stints. Deze compensatie bestaat uit drie elementen:
  - o Waardevermindering van het chassis van de Stint (alleen eigenaars)
  - o Waardevermindering van de bak en huif (alle eindgebruikers)
  - o Forfaitaire vergoeding voor vervangend vervoer en extra personeel gedurende een korte periode.

<sup>3</sup> IenW/BSK-2022/51129

<sup>4</sup> De Raad van State heeft bepaald dat de Staat aansprakelijk is voor de 800 Watt Stint. Over de 1200 Watt Stint heeft de Raad van State geen aansprakelijkheid bepaald. Hoewel de Raad van State de Staat wel heeft opgeroepen om voor de 1200 Watt Stint met een passende tegemoetkoming te komen, is er op zichzelf dus geen (juridische) plicht om schade te compenseren.

- De regeling is eenvoudig qua opzet en bewijslast voor gebruikers.
- Gebruikers van 1200W Stints 'cederen' op grond van de regeling aan de Staat de schadevordering die zij potentieel hebben op de fabrikant. De Raad van State oordeelde namelijk ook dat de fabrikant het 1200W type ten onrechte niet had laten keuren en zich ook daarvan bewust was. Gebruikers hebben daarom ook jegens de fabrikant een vordering.
- Deze cessie maakt het feitelijk mogelijk dat de Staat de aan gebruikers uitgekeerde compensatie zo veel mogelijk kan verhalen bij de fabrikant voor diens aandeel in het ontstaan van de schade.
- **5.1.2i en 5.2.1**  
De afwikkeling van vorderingen tussen de Staat en fabrikant over en weer wordt onderzocht en zal te zijner tijd aan u worden voorgelegd.

**Datum**

1 december 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/277612

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

-

*Krachtenveld en politieke context*

- De kinderopvangsector en Friesland Lease zijn realistisch en constructief. Mogelijk proberen ze nog te onderhandelen over de hoogte en de duur van de forfaitaire vergoeding.
- De fabrikant is nog niet inhoudelijk benaderd. Zie bijlage voor uitleg.
- Na de uitspraak van de Raad van State is een brief aan de Kamer gestuurd met duiding over de uitspraak<sup>5</sup>. Er zijn geen Kamervragen gesteld.

*Financiële/juridische overwegingen*

- HBJZ stelt met DGMO een beleidsregel op die aan u wordt aangeboden als:
  - o Bestuurlijke afspraken met de sector zijn gemaakt,
  - o Dekking is geformaliseerd en budgettair verwerkt in de Voorjaarsnota en bijbehorende 1<sup>e</sup> suppletoire begroting,
  - o RWS de opdracht voor uitvoering van de regeling heeft aanvaard.

*Geraamde kosten*

- De geraamde kosten bestaan in ieder geval uit:
  - o Totale waardevermindering chassis Stints: **5.1.2b**
  - o Totale waardevermindering bak en huif van Stints: **5.1.2b**
  - o Bandbreedte forfaitaire vergoeding: **5.1.2b**
  - o Inkomensverlies lease rendement Friesland Lease: **5.1.2b**
  - o Verleende korting vervangend vervoer Friesland Lease: (PM)
  - o Juridische bijstand kinderopvangsector en Friesland Lease: (PM)
  - o Kosten uitvoering door RWS: **5.1.2b** op basis van 2000-3000 verzoeken, zonder afhandeling eventuele bezwaren en beroepen.
- In de bijlage is uiteengezet hoe de compensatie is opgebouwd.
- De sector zal mogelijk willen onderhandelen over de hoogte van de forfaitaire vergoeding. **5.1.2i en 5.2.1**
- Over de schadeposten van Friesland Lease wordt momenteel overlegd. Doel is om een vaststellingsovereenkomst te sluiten waarin de relevante vergoeding voor de Stints en de aanvullende kosten in een keer worden afgehandeld.
- **Buiten reikwijdte verzoek**
- Met de sector is op 6 september jl. afgesproken om bovengenoemde bedragen in opdracht van IenW te onderwerpen aan een onafhankelijke contra-expertise. Deze is rond de jaarwisseling gereed. In de voorbereiding op het voorziene bestuurlijke overleg zullen we u over de uitkomsten informeren.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 293, nr. 978

- Voorzien is dat de uitkeringen allen worden afgerond in 2023, daarmee zijn er geen gevolgen voorzien voor de begroting in 2024 (zie 'planning' hieronder).

**Datum**

1 december 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/277612

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

*Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*

- De regeling is eenvoudig opgezet, zodat deze voor gebruikers hanteerbaar is.
- Aanvankelijk zou de RVO een regeling uit voeren. In september werd duidelijk dat RVO door een strategiewijziging en een capaciteitsknelpunt niet langer in staat was een regeling uit te voeren.
- Na verkenning bleek Rijkswaterstaat (RWS) bereid om de beoogde regeling uit te voeren. Op dit moment loopt afstemming met RWS over opdrachtverlening, waarna formele besluitvorming over uitvoering door RWS plaatsvindt.
- In dat kader wordt ook de eigenaar van RWS betrokken, om de belangen van RWS te borgen en er zeker van te zijn dat RWS de regeling kan uitvoeren.

Wat is de strategiewijziging van RVO? En wat is het capaciteitsknelpunt? Wij doen geen overmatig beroep op RVO dus raar dat ze het nu niet kunnen doen voor ons

*Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven*

- Uitspraak Raad van State dateert van 22 december 2021.
- De gesprekken met de kinderopvangsector hebben plaatsgevonden tussen juni en september. Het volgende overleg vindt plaats na uw instemming.
- Het voorstel is in lijn met uw instemming op de nota van 23 februari jl<sup>6</sup>.

*Planning*

- Overeenstemming sector: januari 2023 gereed
- BSR besluitvorming begroting: 6 maart 2023
- (optie) Afstemming ministerraad en informeren Kamer: februari-maart 2023
- (optie) Internetconsultatie beleidsregel: maart-april 2023
- Definitieve beleidsregel vastgesteld: mei 2023
- Aanvraagperiode: juni-juli 2023
- Afhandelen aanvragen: vanaf augustus 2023 tot eind 2023.

Indien wordt afgezien van behandeling in de ministerraad dan is een eerdere start uitvoering mogelijk. Echter, hierbij moet het budgetrecht van de Staten-Generaal in acht worden genomen. Na de besluitvorming over dekking kan dit budgettair verwerkt worden in de Voorjaarsnota (1e suppletoire begroting 2023). In beginsel moet dan worden gewacht op de instemming van beide kamers voordat gestart wordt met de uitvoering. Afhankelijk van de ruimte binnen het kader van de OB2023 op artikel 14 en het oordeel of er sprake is van lopend beleid, kunnen verplichtingen worden aangegaan vooruitlopend op autorisatie van beide Kamers.

<sup>6</sup> IenW/BSK-2022/35279)

## Bijlagen – opbouw compensatieregeling voor Stint-gebruikers

- De regeling is opgebouwd aan de hand van afzonderlijke schadeposten.
- In onderstaande overzicht is het totaal weergegeven zoals dat met de sector is besproken op 6 september jl.

### Datum

1 december 2022

### Onze referentie

IenW/BSK-2022/277612

### Opgesteld door

		waardevermindering		Vervangend vervoer	Totaal
bouwjaar	Stints	chassis	startset	forfait	totaal
t/m 2012	151	5.1.2b			
2013	131				
2014	261				
2015	390				
2016	522				
2017	733				
2018	769				
<b>totaal</b>	<b>2957</b>				

### Toelichting waardevermindering Stints

- Voor de voorliggende kosteninschatting is uitgegaan van:
  - o De nieuwprijs van de Stints zoals die in een bepaald jaar waren.
  - o Bedragen inclusief BTW, omdat de kinderopvangsector geen BTW kan terugvragen en daarmee voor hen deel is van de schadelast.
  - o leeftijden aan de hand van een productieoverzicht van de fabrikant.
  - o Een afschrijvingstermijn van 60 maanden voor het chassis en de startset met alleen een restwaarde van € 605,- (inclusief BTW) voor het chassis.
- Het verschil tussen geproduceerde Stints en het aantal Stints dat op 1 oktober 2018 (dag van aankondiging schorsing) in gebruik was is niet bekend.

### Toelichting opbouw forfaitaire vergoeding

- De onderbouwing is gebaseerd op gegevens van de kinderopvangsector.
- 95 kinderopvangbedrijven, die in totaal 1015 Stints gebruikten, hebben bij de brancheorganisaties gegevens aangeleverd. Dit betrof Stints in eigendom en Stints in lease (in alle gevallen van Friesland Lease).
- Op basis van de opgaven is te herleiden wat de kostenposten zijn. Dit leidt tot onderstaande uitgangspunten:

5.1.2b

- 5.1.2b

### Toelichting duur van de compensabele periode

- Voor het bepalen van de duur van de compensabele periode is de vergelijking met schades tussen verzekerde motorvoertuigen gemaakt.
- In die situaties mag de benadeelde op kosten van de veroorzaker vier weken een vervangend voertuig huren om een alternatief voertuig te regelen.
- De bepalende momenten in deze casus zijn:
  - o Op 1 oktober 2018 is aangekondigd dat de Stint per 2 oktober 00:00 niet meer gebruikt mocht worden (schorsing van de aanwijzing).
  - o Op 13 december 2018 maakte de minister bekend de Stint (in die vorm) definitief van de weg te halen (intrekking van de aanwijzing).

- 5.1.2b

-

**Datum**

1 december 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/277612

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Wegen en

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

-

*Bandbreedte*

5.1.2b

**Overige zaken**

*Traject fabrikant*

- De Raad van State heeft geoordeeld dat de aanwijzing van de 800W Stint onrechtmatig was. De Staat is voor dat type Stint aansprakelijk voor de schade, ook jegens de fabrikant. De fabrikant heeft zich bij IenW nog niet gemeld, anders dan één pro forma verzoek om in overleg te treden.

- IenW is van opvatting dat de Staat ook een vordering heeft op de fabrikant vanwege de compensatie van IenW aan gebruikers van de 1200W Stint.
- De fabrikant heeft immers een aangepast, niet toegelaten, type Stint op de markt gebracht waarvan hij wist dat dat nieuwe type Stint opnieuw gekeurd moest worden, maar dat desondanks niet heeft laten doen. IenW compenseert daarmee schade waar de fabrikant ook een belangrijk aandeel heeft.
- De hoogte van de mogelijke wederzijdse vorderingen is nu nog niet bekend.
- Nadat de compensatieregeling is vastgesteld, gaat IenW met de fabrikant contact opnemen over de eventuele onderlinge vorderingen.

**Datum**

1 december 2022

**Onze referentie**

IenW/BSK-2022/277612

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

-

Buiten reikwijdte verzoek

Buiten reikwijdte verzoek



Minister

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

5 april 2023

**Kenmerk**

IenW/BSK-2023/91085

**Bijlage(n)**

2

# gespreksnota

annotatie bestuurlijk overleg compensatieregeling  
Stint

## Aanleiding en doel

Op 20 december jl kwam in de staf DGMO het door u geaccordeerde voorstel voor een compensatieregeling voor Stint-gebruikers aan de orde<sup>1</sup>. Besproken is ook dat bestuurlijk overleg met de sector plaatsvindt op het definitief gemaakte voorstel. U treft hierbij het definitieve voorstel en de annotatie aan. Het voorstel is in lijn met de eerder genoemde nota en is als ambtelijk voorstel reeds naar de sector verstuurd.

## Resultaten

Primaire doel is het bereiken van overeenstemming met de brancheorganisaties over de hoogte van de compensatie. Dit betreft: de waardevermindering van de Stints en een forfaitaire vergoeding van € 3500,- voor vervangend vervoer en extra personeel. Secundair doel is het afstemmen van de timing en lijn van communicatie richting de Kamer en het bredere publiek, onder meer instellingen in de kinderopvangsector.

## Uw bijdrage

- U concludeert dat sinds het vorige (ambtelijke) overleg een intensief proces is doorlopen, wat resulteerde in een voorstel waarin u de sector tegemoet komt:

5.1.2i en 5.2.1

Uiteindelijk zullen individuele eigenaars/gebruikers voor compensatie in aanmerking komen. Verwacht wordt dat overeenstemming met de brancheorganisaties tot draagvlak bij de individuele eigenaars/gebruikers zal leiden. Daarmee kan het geschil over de schade met de sector als geheel zo veel mogelijk worden afgesloten.

<sup>1</sup> IenW/BSK-2022/277612

### **Uw counterparts**

Aanwezigen vanuit de kinderopvangsector:

- 5.1.2e [redacted] Branchevereniging Kinderopvang, BK)
- 5.1.2e [redacted] Branchevereniging Kinderopvang, BK)
- 5.1.2e [redacted] Branchevereniging Maatschappelijk Kinderopvang, BMK)

De BK en BMK acteerden in eerste instantie los van elkaar, maar hebben tijdens het proces besloten om samen op te trekken.

### **Gesprekslijn**

#### *1) Waardevermindering Stints:*

U constateert dat er consensus over de waardevermindering van de voertuigen:

- U neemt de afschrijvingsmethode van Friesland Lease (5 jaar) over, waarbij Stints van 2018 volledig worden vergoed (geen afschrijving in eerste jaar).
- U erkent de BTW-positie van de kinderopvang door compensatie inclusief BTW toe te kennen (kinderopvangbedrijven kunnen BTW niet terugvragen).

#### *2) Forfaitaire vergoeding voor gevolgschade:*

U constateert dat er twee variabelen zijn: de hoogte van een maandelijks forfait en het aantal maanden waarover deze vergoeding wordt toegekend.

#### *a) De opbouw van de hoogte van het forfait lijkt acceptabel voor de sector.*

- 5.1.2i en 5.2.1 [redacted]

#### *b) De lengte van de forfaitaire periode*

- 5.1.2i en 5.2.1 [redacted]

### *Vermoedelijke houding sector*

- Er zit, met name bij BK, wrevel over de intrekking van de Stint in 2018. Men meent nog steeds dat de Stint wel veilig was, ondanks de uitspraak van de Raad van State die oordeelde dat de Stint juist nooit aangewezen had mogen worden.
- Gezien bovenstaande was er bij BK enige irritatie over het (volgens BK) 'slikken of stikken'-gehalte van het conceptvoorstel. U kunt hierop antwoorden dat de rechter heeft bevestigd dat de Stint van de weg moest.
- Wat schade betreft hanteert de regeling een vergoeding die bij verkeersschades gebruikelijk is, u baseert zich op advies van een onafhankelijk deskundige, en dus staat de basis van de regeling nu vast.

- U gaat in geen geval mee het narratief van BK dat de periode tot de aanwijzing van de BSO-bus of tariefswijzigingen per 1-1-2020 uitgangspunt moet zijn. Dat heeft niets van doen met de vraag welke schade kan worden toegerekend aan het van de weg halen van de 'oude' Stint en daarvoor ander vervoer te vinden.
- Ten slotte kunt u aangeven dat u dit dossier correct wil oplossen en door de opzet van de regeling en door 1200 Watt Stints gelijk te trekken met 800 Watt Stints. De sector moet niet uit het oog verliezen dat het grotendeels een onverplichte tegemoetkoming betreft (85% tot 90% was immers een 1200 Watt Stint).

### **Vervolgproces**

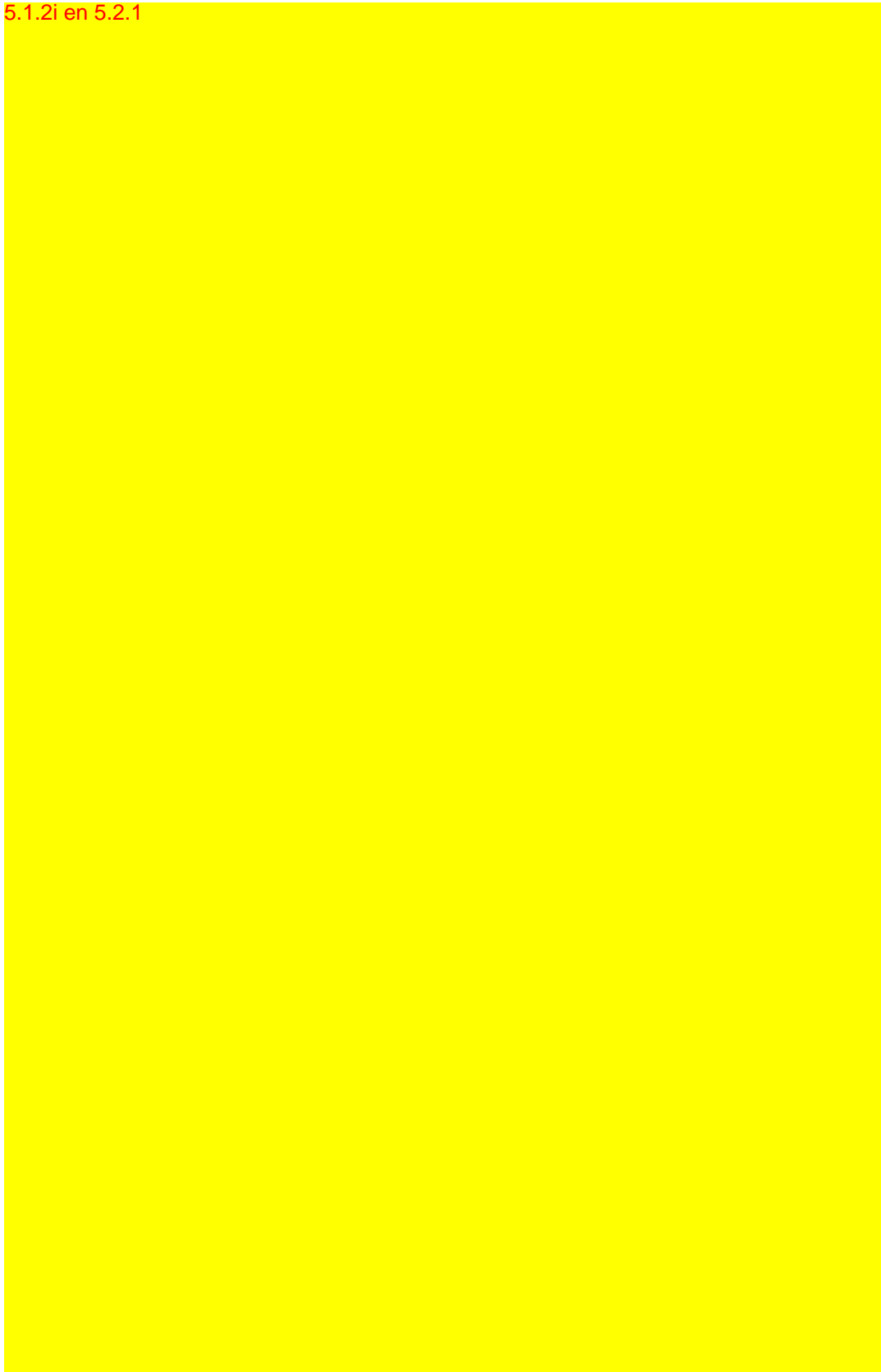
- De inzet voor het vervolgproces is erop gericht dat u met instemming van de brancheorganisaties aan de Tweede Kamer, breder publiek en in de documentatie voor internetconsultatie (de concept-compensatieregeling) kunt mededelen dat over de inhoud overeenstemming met de brancheorganisaties is bereikt.
- We zullen, in afstemming met de sector, hierin een passage opnemen als "met BK, BMK en FL is overeenstemming bereikt over de gestandaardiseerde wijze waarop de compensatie wordt berekend".
- Hoewel Rijkswaterstaat (RWS) bereid is om de regeling uit te voeren, kan RWS pas na een afgeronde uitvoeringstoets hierop formeel akkoord geven.
- De uitvoeringstoets loopt op dit moment. Ondertussen wordt met RWS momenteel zeer intensief afgestemd over de wijze van uitvoering.
- Na overeenstemming met de sector kan de internetconsultatie starten. Dit kan naar verwachting vanaf eind april, waarna de regeling in juni definitief wordt.
- Gebruikers kunnen in een afgebakende periode (twee of drie maanden) een aanvraag indienen. De aanvragen zullen na afloop van de periode zoveel mogelijk tegelijkertijd worden afgehandeld. Dit loopt in het najaar 2023 tot voorjaar 2024.
- In de toelichting treft u een planning aan.

### **Argumentatie (QenA's)**

5.1.2i en 5.2.1



5.1.2i en 5.2.1



## Nadere informatie over uw counterparts

### *Branchevereniging Kinderopvang (BK)*

- 5.1.2e was tot en met de ondertekening van het Stint convenant de belangrijkste contactpersoon bij BK 5.1.2e.
- Voor de compensatie is 5.1.2e de leidende persoon bij BK. 5.1.2e 5.1.2e
- Vanuit BK was er 'bijna wrok' over het handelen van IenW na de intrekking en het (volgens BK) traineren van een aanvraag voor een nieuwe BSO-bus. In het proces tot nu toe heeft men echter wel laten weten vertrouwen te hebben in de intenties en de uitkomst van de nu gekozen aanpak.
- BK zal mogelijk willen onderhandelen.
- 5.1.2i en 5.2.1
- 5.1.2i en 5.2.1

### *Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK)*

5.1.2e is nu 5.1.2e van 5.1.2e). Ten tijde van het ongeval liet BMK weten met een claim te komen. De BMK stelde zich redelijk en constructief op, met een zakelijke houding. Na het eerste overleg heeft BMK de samenwerking met BK gezocht, waardoor BK en BMK één geluid vormen.

### *Friesland Lease (niet aanwezig)*

Bij eerdere overleggen was Friesland Lease ook aanwezig. In overleg met hen is afgesproken dat zij niet bij het bestuurlijk overleg hoeven te zijn, omdat hun schade andersoortig is dan die van gebruikers. Daarover loopt constructief overleg.

## Planning

De planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Afronden beleidsregel: april
- Internetconsultatie: april – mei
- Definitief maken beleidsregel: juni
- Opstelling regeling: juli – september
- Afhandelen aanvragen: vanaf september

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# memo

compensatieregeling Stint ten behoeve van bestuurlijk  
overleg van 12 april 2023

## Bestuurskern

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

## Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

## Datum

27 maart 2023

### Aanleiding

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de aanwijzing van de Stint heeft het ministerie overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de kinderopvangsector en Friesland Lease. Dit heeft geleid tot onderstaande uitgangspunten voor een regeling. De regeling voorziet in de verplichte compensatie voor 800W Stints. Voor 1200W Stints staat vast dat deze niet onder de aanwijzing van het ministerie vielen en er geen aansprakelijkheid van het ministerie is vastgesteld. Desondanks is het ministerie bereid een regeling te treffen voor alle Stints.

### Leeswijzer

Allereerst worden de uitgangspunten voor een regeling op hoofdlijnen besproken. Daarna volgt een nadere toelichting op de gemaakte keuzes en het daarvoor gevoerde proces. Ten slotte komen diverse uitvoeringsaspecten aan de orde.

### Compensatieregeling op hoofdlijnen

Naar aanleiding van het ambtelijke voorstel voor het overleg van 6 september 2022 is nader (onafhankelijk) onderzoek gedaan, op basis waarvan het eerdere voorstel is aangevuld en aan de minister is voorgelegd. De minister heeft hierop bestuurlijk overleg met de sector voorgesteld. De regeling bestaat uit:

### Algemene uitgangspunten

- De compensatieregeling is beschikbaar voor eigenaars/gebruikers van een Stint die kunnen aantonen dat zij op 2 oktober 2018 (inwerkingtreding schorsingsbesluit) deze de Stint gebruikten / in eigendom hadden. Dit kan via facturen of koop- of leaseovereenkomsten, in voorkomend geval aanvullend via bewijs van betaalde verzekeringspremies. Als dergelijke informatie (door tijdsverloop) niet meer beschikbaar is kan dit via andere bewijsstukken.
- Er wordt voor de berekening van de compensatie geen onderscheid gemaakt tussen 800 Watt Stints en 1200 Watt Stints.
- Wel kunnen eigenaars/gebruikers van een 800 Watt Stint die menen dat hun schade niet volledig gecompenseerd wordt, in aanmerking komen voor een hogere vergoeding. Zij moeten die hogere toerekenbare kosten (ten opzichte van de regeling) dan wel kunnen aantonen.
- De compensatie kan worden aangevraagd gedurende een periode van twee maanden. Na afloop van die periode worden de besluiten vastgesteld.
- Tegen een compensatiebesluit is bezwaar en beroep mogelijk.

### Waardevermindering

- Voor de waardevermindering zijn twee onderdelen relevant:
  - o De 'startset' voor gebruikers (banken, huif, hoezen, lader en accessoires).
  - o Het 'chassis' met technische onderdelen (motor, accu, wielen, besturing).
- Een Stint kon door een gebruiker worden aangeschaft. In dat geval is sprake van een volledige Stint, dus startset plus chassis in eigendom. De compensatie voor dit geheel is dan gebaseerd op de percentages in de kolom 'chassis'.
- Een Stint kon ook worden geleased. In dat geval schafte de gebruiker zelf de startset aan en kreeg deze het chassis in gebruik via een leaseovereenkomst. De compensatie is dan gebaseerd op de percentages in de kolom 'startset'.
- De als waardevermindering te vergoeden schade betreft de vervroegde afschrijving van de Stint of startset, omdat de Stint door het schorsingsbesluit niet meer kon worden gebruikt. Dit is de nog resterende afschrijving op het moment van de schorsing. De dan resterende afschrijving is gelijk aan de veronderstelde boekwaarde na de gedane afschrijvingen. Voor het chassis wordt deze waarde verminderd met een restwaarde van € 605,- inclusief BTW.
- Het percentage wordt toegepast op het factuurbedrag. Indien BTW niet aftrekbaar is dan geldt het bedrag inclusief BTW. Dit geldt met name voor gebruikers in de kinderopvangsector en particulieren.
- Bepalende datum is de factuurdatum.

### Bestuurskern

Dir.Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

### Datum

27 maart 2023

Factuurdatum		Veronderstelde boekwaarde na gedane afschrijving (als percentage van factuurbedrag)	
Van	Tot en met	'chassis'	'startset'
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%
Voor	31-12-2013	10,40%	0%

### Gevolgschade (maandelijks forfait)

- Er is sprake van één forfait van € 700,- per maand, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen het soort kosten. Een gebruiker die in de aanvraag verklaart kosten te hebben gemaakt vanwege de schorsing komt daarmee in aanmerking voor het hele forfait.
- De compensabele forfaitaire periode voor gevolgschade is vijf maanden.
- Het totale forfait bedraagt daarmee (5 x € 700,- = € 3.500,-).

### Voorafgaand proces

Het overleg met de kinderopvangsector en Friesland Lease is gestart op 1 juni jl. Nadien is door adviseurs van betrokkenen diverse malen vervolgoverleg geweest met als doel het inventariseren van relevante posten voor een regeling. Dit heeft geleid tot een ambtelijk conceptvoorstel dat is besproken op 6 september 2022. Uitkomst van dat overleg was dat het voorstel positief is ontvangen, waarna er constructief en kritisch over is gesproken. Uitkomsten hiervan waren:

- De sector is positief over het voorstel van het ministerie om in dit kader voor gebruikers geen onderscheid te maken tussen de 800 en 1200 Watt Stints.
- Er is consensus over de methode voor het bepalen van de waardevermindering van de voertuigen.

- Er bestaat een verschil van inzicht over de duur van de compensabele periode voor de gevolgschade na het schorsen van de Stint.
- Het ministerie heeft de brondata van de enquêtes nodig voor het onderbouwen en toetsen van de redelijkheid van de hoogte van de gevolgschade.

**Bestuurskern**  
Dir.Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Datum**  
27 maart 2023

### **Uitkomsten contra-expertise en reactie BK/BMK**

Na het overleg van 6 september 2022 heeft het ministerie de brongegevens van de enquêtes van zowel de 'Brancheorganisatie kinderopvang' (BK) als de 'Branchevereniging Maatschappelijke kinderopvang' (BMK) ontvangen. Op deze gegevens heeft het ministerie een contra-expertise laten uitvoeren door een ter zake deskundig schade expertise bureau (Bureau SMAN). De uitkomsten van de contra-expertise zijn voorgelegd aan BK en BMK, die hierop hebben gereageerd.

#### *Waardevermindering voertuigen*

Over de waardevermindering van Stints merkt BK/BMK op dat kinderopvang een BTW-vrije dienst is, wat betekent dat BTW voor kinderopvangorganisaties niet teruggevraagd kan worden bij de Belastingdienst. Volgens BK/BMK moet de BTW dan ook deel uitmaken van de waardevermindering. In reactie hierop laat SMAN weten dat is uitgegaan van bedragen exclusief BTW, maar dat betaalde BTW voor eigenaars een kostenpost is en dat voor de waardevermindering dus moet worden uitgegaan van bedragen inclusief BTW. Daarnaast gaf SMAN in overweging om de waardevermindering in 'jaarlagen' te verdelen, waarbij voor het jaar 2018 wordt uitgegaan van 0% waardevermindering.

#### *Opbouw maandelijkse forfaitaire bedrag*

5.1.2b



#### *Opbouw duur compensabele periode*

In het overleg van 6 september 2022 is geconstateerd dat er in beginsel geen fundamenteel verschil van inzicht bestaat over de twee componenten in de opbouw van de duur van de compensabele periode: kenbare momenten omtrent schorsing en een omschakelperiode daarna. Wel verschillen de standpunten over welke momenten betekenisvol zijn en wat een redelijke omschakelperiode is. De volgende momenten van belang:

- Schorsing aanwijzing: 1 oktober 2018
- Publieke aankondiging intrekking aanwijzing: 13 december 2018
- Formele publicatie intrekking aanwijzing: 5 februari 2019

In het ambtelijke voorstel is uitgegaan van de momenten die voor gebruikers bepalend en herkenbaar zijn, waarbij is uitgegaan van persmomenten en brieven aan de Kamer. De sector redeneert vanuit de juridisch bindende momenten zoals die in de Staatscourant zijn gepubliceerd. Daarnaast hebben BK/BMK een relatie gelegd met de toelating van de nieuwe BSO-bus (25 maanden) dan wel de eerstvolgende mogelijkheid kosten door te berekenen in een tariefsverhoging (15 maanden). Deze aspecten hebben echter geen relatie met de aan de orde zijnde vraag welke kosten redelijkerwijs zijn toe te rekenen aan de schorsing van de 'oude' Stint, de onzekerheid dáárover en de tijd die benodigd is zo snel mogelijk een alternatieve vervoersmogelijkheid daarna te vinden.

Hoewel de voor het brede publiek en gebruikers bepalende momenten de breed gecommuniceerde aankondiging van schorsing en intrekking zijn geweest, is het punt van BK/BMK dat de formele beslismomenten hierover bepalend zijn ook een valide aanknopingspunt. Uitgangspunt is dan uit te gaan van deze door BK/BMK aangehaalde formele momenten voor het bepalen van de 'onzekere periode' en daaraan 4 weken toe te voegen voor het 'definitief omschakelen' naar alternatief vervoer. Dit leidt tot een totale duur van de compensabele periode van 22 weken (5 maanden)

Moment	Datum	periode
Schorsing aanwijzing	1-10-2018	
Formele intrekking	5-2-2019	18 weken
Omschakelperiode		4 weken
Compensabele periode		<b>22 weken (5 maanden)</b>

#### **Uitvoeringsaspecten**

- De regeling beoogt om voor eigenaars/gebruikers te voorzien in een eenvoudige regeling die snel leidt tot uitkering van de compensatie. De hoogte van de compensatie wordt daarom als uitgangspunt voor beide typen op dezelfde wijze berekend.
- Er is evenwel een verschil tussen de 800 Watt Stint en 1200 Watt Stint:
  - o Voor de 800 Watt Stints voorziet de regeling in een verplichte volledige schadevergoeding voor de onrechtmatige aanwijzing van dit type.
  - o Voor de 1200 Watt Stints voorziet de regeling in een onverplichte tegemoetkoming in de schade.

#### *Specifieke kenmerken 800 Watt Stint*

- Voor de 800 Watt Stint geldt dat vanwege de vastgestelde aansprakelijkheid sprake is van verschuldigde wettelijke rente. Deze wordt vergoed over de

#### **Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

#### **Datum**

27 maart 2023

vastgestelde hoogte van de compensatie (waardevermindering + forfaitaire gevolgschade).

- Gebruikers/eigenaars van een 800 Watt Stint komen mogelijk in aanmerking voor een hogere schadevergoeding indien zij deze kunnen aantonen.

Als bij een aanvraag om hogere schadevergoeding wordt gevraagd, blijft de aanspraak op de forfaitaire vergoeding behouden en zal daarover een besluit worden genomen ongeacht de beoordeling en beslissing over hogere schade.

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Datum**

27 maart 2023

*Specifieke kenmerken 1200 Watt Stints (cessie)*

- Voor de 1200 Watt Stint geldt dat het ministerie met deze regeling onverplicht het voortouw neemt in de vergoeding van de schade die een gevolg is van het van de weg halen van dit type Stint.
- Omdat de Staat de kosten van de compensatie waarvoor aansprakelijkheid van de Staat niet vaststaat mogelijk wil verhalen op derden, wordt van de aanvragers voor een compensatie in verband met een 1200W 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 per post opsturen naar het ministerie.

**Totstandkoming en uitvoering**

Rijkswaterstaat is gevraagd de regeling namens de minister uit te voeren. Na het bestuurlijk overleg zal Rijkswaterstaat ter voorbereiding op de uitvoering een uitvoerbaarheidstoets op de beleidsregel uitvoeren. Dit vindt plaats in de periode dat de beleidsregel open staat voor internetconsultatie. Internetconsultatie is van belang, zodat iedereen, ook degenen die niet bij een brancheorganisatie zijn aangesloten, een zienswijze naar voren kan brengen.



Minister

Bespreken in staf 9 mei

# nota ter informatie

nadere duiding cessie bij compensatieregeling Stint

## Bestuurskern

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

## Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e  
5.1.2e @minienw.nl

## Datum

18 april 2023

## Kenmerk

IenW/BSK-2023/103748

## Bijlage(n)

1

## Inleiding

Op 12 april jl. vond bestuurlijk overleg plaats met de kinderopvangsector. Een van de partijen (Brancheorganisatie Kinderopvang – BK) liet weten verrast te zijn en bezwaren te hebben tegen de cessie als voorwaarde voor compensatie. In het overleg gaf u aan op dit punt terug te komen. Ten behoeve daarvan sturen wij u deze nota, ter bespreking in de Staf DGMO van 9 mei a.s.

## Samenvatting, kern of boodschap

### Verloop proces met sector

- In de afstemming met de sector voorafgaand aan het definitieve voorstel is vooral ingegaan op inhoudelijke zaken als reikwijdte, schadeposten en periode.
- De cessie stond daarbij niet op de voorgrond. Wel heeft HBJZ in overleggen met advocaten en adviseurs laten weten dat IenW de schade voor de 800 en de 1200 Watt Stints als twee aparte trajecten beschouwt.
- We hebben ook laten weten dat het traject met de fabrikant anders wordt ingestoken en dat de fabrikant geen gebruik kan maken van deze regeling.
- In het bestuurlijke overleg gaf de sector, met name BK, aan verrast te zijn door de cessie-voorwaarde en hier bezwaren tegen te hebben.
- Deze houding verraste ons enigszins, omdat de eerste reactie op het definitieve voorstel, waarin deze cessie als voorwaarde was opgenomen, met overlegdatum positief waren. Om die reden hebben we ook geen aanleiding gezien u hier specifiek op te annoteren.

### Achtergronden bij bezwaren

- Het bezwaar tegen de cessie is vooral ingegeven door de periode kort na het ongeval en het handelen van de toenmalige minister.
- Met name BK vond dat de minister te rigoureuus heeft gehandeld met het schorsen en intrekken van de aanwijzing van de Stint. De opvatting van BK was en is dat de Stint wel veilig was en ten onrechte van de weg moest.
- Ook meent BK dat IenW bewust lang over de aanwijzing van de nieuwe BSO-bus heeft gedaan doordat IenW destijds steeds nieuwe eisen zou hebben gesteld.

- BK heeft kort na het ongeval een coalitie opgezet, met onder andere de fabrikant, met als doel om de Stint weer op de weg te krijgen.
- Die steun van de sector richting de fabrikant is er nog steeds.

#### *Noodzaak van cessie*

- De compensatieregeling compenseert gebruikers van alle soorten Stints voor de schade die ontstond na schorsing en intrekking van de aanwijzing.
- De schorsing (en later intrekking) achtte de toenmalige minister nodig, na dat uit onderzoek bleek dat er twijfels waren aan de veiligheid van de Stint.
- In hoger beroep oordeelde de Raad van State (RvS) dat de Stint inderdaad niet veilig was en dat schorsing/intrekking terecht was, maar ook dat de aanwijzing van de oorspronkelijke 800 Watt Stint uit 2011 niet aangewezen had mogen worden, omdat de keuring onder de maat was.
- Over de 1200 Watt Stint oordeelde de RvS dat deze buiten die aanwijzing viel, nooit aangewezen is geweest en dus nooit legaal aan het verkeer heeft deelgenomen. Ook oordeelde de RvS dat de fabrikant bewust was dat de 1200 Watt Stint gekeurd had moeten worden en dat heeft nagelaten.
- IenW is op grond van de uitspraak van de RvS aansprakelijk voor schade voor alleen de 800 Watt Stint, niet (ook) voor de 1200 Watt Stint. Wel riep de RvS op om tot een regeling te komen voor alle gebruikers van de Stint. Die oproep zag op gebruikers en niet op de fabrikant van de Stint.
- Met het oordeel van de RvS dat de 1200 Watt Stint nooit aangewezen is geweest, is er volgens IenW sprake van (mede-)aansprakelijkheid van de fabrikant voor de ontstane situatie (fabrikant had moeten aanbieden voor keuring en heeft dat bewust niet gedaan) en dus ook voor de compensatie.
- 5.1.2i en 5.2.1
- Om verhaal op de fabrikant te halen, moet IenW die relatie overnemen. Dat proces heet cessie. Bij cessie wordt de vordering van de gebruikers op de fabrikant (t.a.v. de schade van gebruikers) overgedragen aan IenW.
- In die zin kan cessie ook worden opgevat als bescherming van de fabrikant: door de cessie kunnen kinderopvanginstellingen geen claims meer indienen (voor het bedrag ter grootte van de compensatie) tegen de fabrikant indien zij menen dat deze aansprakelijk is. Daarnaast is er met IenW slechts één mogelijke wederpartij in plaats van potentieel honderden.

#### *Doel van de cessie*

- Aan de oproep voor eenduidige compensatie hebben we voldaan met de beoogde regeling. Die oproep zag op gebruikers, niet op de fabrikant.
- Doel van de cessie is om regres (recht van verhaal) te verkrijgen op de fabrikant van de Stint voor de 1200 Watt Stints.
- Het overgrote deel van de Stints betrof en 1200 Watt Stints. Omdat het ook de nieuwere voertuigen waren, geldt dit ook voor het financiële deel. 5.1.2b
- 5.1.2i en 5.2.1
- 5.1.2i en 5.2.1

*Geadviseerd vervolgproces*

- In het bestuurlijk overleg heeft u toegezegd op korte termijn terug te komen op de sessie in de vorm van een kort (digitaal) overleg.
- Het advies is om dat met dezelfde mensen te doen als op 12 april jl.
- De eerste gelegenheid doet zich voor na 9 mei, als u het nodig acht om deze nota in de Staf DGMO van 9 mei te bespreken.
- De planning zullen we aanpassen op de nieuwe situatie, waarbij wordt opgemerkt dat het finaliseren van de beleidsregel en de opdrachtverlening aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering gewoon doorgaan.
- Daarmee lijken de consequenties voor de planning beperkt en kan de internetconsultatie kort na 9 mei starten.



Minister

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

22 mei 2023

**Kenmerk**

IenW/BSK-2023/145483

**Bijlage(n)**

1

# gespreksnota

aanvullend gesprek proces compensatie Stint

## Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg met de sector is door de sector bezwaar gemaakt tegen de cessievoorwaarde bij de compensatie voor de 1200 Watt Stint. Op 9 mei is in de staf-DGMO de stand van zaken over dit punt toegelicht. U vroeg om toelichting in een apart overleg. Hierbij treft u de annotatie daarvan aan.

## Resultaten

- Toelichten noodzaak van de cessie en de bezwaren van de sector hierop.
- Stand van zaken, opties en proces voor het vervolg bespreken:

## Kernpunten dossier

(proces)

- Het bezwaar van de cessie van de sector kent twee oorzaken.
  1. De inhoudelijke betrokkenheid bij het dossier en de opvattingen op het handelen van IenW na de intrekking en de aanwijzing van de BSO-bus
  2. Het moment van expliciet maken van de cessievoorwaarde in de regeling
- Vooral 2. leidde ertoe dat er op 12 april jl. geen overeenstemming kwam.
- Op 17 mei jl. is hierover met de sector telefonisch contact geweest.
- Conclusie was dat IenW en de sector elkaar verrasten, waardoor er in het overleg van 12 april jl. geen er overeenstemming kwam, waar dat mogelijk wel had gekund. Gezien de mate van overeenstemming op de regeling is het de verwachting dat de cessie geen breekpunt hoeft te zijn.
- De sector liet weten dat vooral de continuïteit van de BSO-bus belangrijk is.

## Opties voor vervolg

- Op dit moment resten er twee opties:
  1. Alsnog bestuurlijk overeenstemming over de regeling proberen te bereiken.
  2. De compensatieregeling vaststellen zonder overeenstemming.
- 1. *Alsnog bestuurlijk overeenstemming over de regeling proberen te bereiken.*
- Mogelijk is een (kort) bestuurlijk overleg voldoende om ook over de cessie overeenstemming te bereiken, om noodzaak en intentie van de cessie toe te

lichten en aangeven dat IenW ook geen belang heeft bij het faillissement van de fabrikant.

- Deze optie heeft de voorkeur, omdat u daarmee laat zien dat u samen met de sector het dossier heeft opgelost.
  - Het doet tevens het meeste recht aan het proces dat tot dusverre is gevoerd.
2. *De beleidsregel voor de compensatieregeling zelfstandig vaststellen.*
- In de uitspraak van de Raad van State bent u opgeroepen om zo mogelijk een eensluidende regeling voor alle gebruikers te treffen. Met de voorliggende regeling heeft u daar in ruime mate aan voldaan.
  - U heeft met de sector schadeposten geïnventariseerd en heeft naar aanleiding daarvan een gedegen regeling, met onderbouwing, kunnen opzetten.
  - Instemming van de sector op de regeling is wenselijk, maar geen vereiste.
  - U kunt constateren dat geen overeenstemming over de cessie is bereikt, maar dat u de regeling wel aanbiedt voor internetconsultatie.
  - Hiermee geeft u aan dat u voornemens bent de beleidsregel desnoods eenzijdig vast te willen stellen ook zonder instemming van de sector om alle gebruikers van de Stint te compenseren.
  - Het is de vraag of individuele kinderopvangbedrijven de cessie een obstakel vinden en daarom niet zouden over gaan tot het aanvragen van deze vergoeding. Zij kunnen zelf immers niets met die vordering die moeten overdragen aan IenW omdat de schade al is vergoed en zij vanzelfsprekend niet twee maal dezelfde schade kunnen claimen bij twee partijen.

#### **Noodzaak verhaalsmogelijkheid 1200 Watt Stint**

- In de bijlage treft u een stroomschema met het procesverloop aan.
- Sinds de uitspraak van de Raad van State (RvS) is de lijn geweest dat alle gebruikers gelijkelijk worden gecompenseerd. Richting de sector is steeds gezegd dat het traject met de fabrikant door IenW apart wordt opgepakt.
- ~~Bij de compensatie wordt voor gebruikers geen onderscheid gemaakt tussen de~~ Bij de compensatie wordt voor gebruikers geen onderscheid gemaakt tussen de 800 Watt Stint en de 1200 Watt Stint. Echter, omdat de 1200 Watt Stint buiten de aanwijzing viel, en de fabrikant dat ook wist, is het noodzakelijk om de mogelijkheid om voor het deel van de schade dat de Staat aan de gebruikers vergoedt, te kunnen verhalen op de fabrikant (regres).
- Gezien de precedentwerking van ongeclausuleerd onverplicht compenseren van het onrechtmatig, en mogelijk strafbaar, handelen van de fabrikant, is het op voorhand opgeven van deze mogelijkheid voor dgmo en hbz niet acceptabel.
- Daarnaast bestaat het risico dat ongeclausuleerde onverplichte compensatie mogelijk kan worden aangemerkt als verboden staatssteun.

#### **Noodzaak cessie als instrument**

- 5.1.2i en 5.2.1

Voor het eventuele deel dat de Staat niet heeft vergoed, behoudt de gebruiker zijn vordering op de fabrikant.

- Omdat de Staat geen aansprakelijkheid erkent voor de schade van de gebruikers van de 1200 Watt Stint, is het juridisch gezien aangewezen om aan de cessie-voorwaarde in de gebruikersregeling vast te houden.
- De algemene subrogatieregels in het Burgerlijk Wetboek gaan namelijk alleen op als twee partijen voor dezelfde schade hoofdelijk aansprakelijk zijn.
- Als de aansprakelijkheid namelijk wel had vastgestaan dan was cessie niet nodig geweest. In dat geval regelt het Burgerlijk wetboek dat als 1 van 2

aansprakelijke partijen de hele schuld voldoet, deze betalende partij de andere partij mag aanspreken voor diens deel van de schuld (subrogatie).

- Verder is de cessievoorwaarde nodig om zeker te zijn dat de uitvoering van de regeling geen risico's op verboden staatssteun in het leven roept.
- Het is niet de intentie van IenW om de fabrikant 'in een faillissement te duwen'.
- Omgekeerd is het ondenkbaar dat IenW de fabrikant met publiek geld zou 'spekken'. De fabrikant zou dan geen rechtszaken hoeven voeren en geen enkele schadevergoeding hoeven te betalen. IenW heeft (op verzoek van de RvS) alleen de gebruikers willen ontzorgen door 1 regeling te ontwerpen waardoor ze niet op individuele basis de Staat en/of de fabrikant aansprakelijk hoefden te stellen (als men alleen de staat aansprakelijk zou hebben gesteld dan zou de Staat de fabrikant in dat geding hebben betrokken).

### **Opvatting kinderopvangsector**

- Voorafgaand aan het overleg met de kinderopvangsector over compensatie was er (over en weer) beperkt vertrouwen dat een regeling mogelijk was.
- Nadien is, ook in de uitwerking met adviseurs en advocaten, is het vertrouwen dat dit dossier voor gebruikers correct wordt opgelost.
- Wat steeds buiten het overleg is gebleven, is het proces met de fabrikant.
- In eerste instantie wilde de sector deze dossiers koppelen, IenW heeft gezegd dat die zaak apart door IenW wordt opgepakt. Daarbij is ook steeds aangegeven dat IenW voor de 1200 Watt Stint niet aansprakelijk is gesteld en dat IenW ook geen aansprakelijkheid erkent.
- De sector heeft de fabrikant altijd gesteund (zie ook onder), waardoor men verrast was over dit deel van de regeling.

#### *1. Betwisten noodzaak schorsing en intrekking*

- De sector heeft samen met de fabrikant bezwaar en beroep ingesteld tegen de schorsing en intrekking van de oorspronkelijke aanwijzing. In de media liet de sector weten geïrriteerd te zijn over het hoger beroep van IenW.
- Dat hoger beroep was voor IenW nodig vanwege het onderscheid in rechtmatigheid tussen de 800 Watt en 1200 Watt Stints.
- Hoewel de Raad van State oordeelde dat de schorsing en intrekking terecht waren omdat de Stint niet veilig was, vindt de sector nog steeds dat dat onnodig en overtrokken was.

#### *2. Inzet snelle terugkeer BSO-bus*

- Al in de periode voor de intrekking vond er intensief overleg plaats tussen de sector en IenW over het perspectief over een opvolger van de Stint.
- Dit overleg leidde tot een gewijzigde beleidsregel (waarmee aanwijzing weer mogelijk werd) en een convenant veilig gebruik van de opvolger van de Stint.
- De sector verwijt IenW dat tussen het vaststellen van het convenant in juli 2019 en de aanwijzing van de BSO-bus in oktober 2020 de spelregels zijn veranderd en dat doelbewust is vertraagd en getraineed. Daarmee hebben de fabrikant en de kinderopvangsector langer hogere kosten gemaakt.
- Dit argument van de kinderopvangsector ontkent echter IenW lopende het onderzoek door de Onderzoeksraad met een gewijzigd aanwijzingskader het mogelijk maakte dat de fabrikant een aanvraag kon indienen en dat die aanvraag van de fabrikant pas in oktober 2019 is gedaan.

**Rechtmatigheid aangaan verplichtingen en uitgaven**

Met het vaststellen van de regeling gaat de Staat een verplichting aan. Ten behoeve van het borgen van de rechtmatigheid hiervan informeren wij u over de mogelijkheden om, na overeenstemming met de sector, een beroep te doen op artikel 2.27, tweede lid van de Comptabiliteitswet.

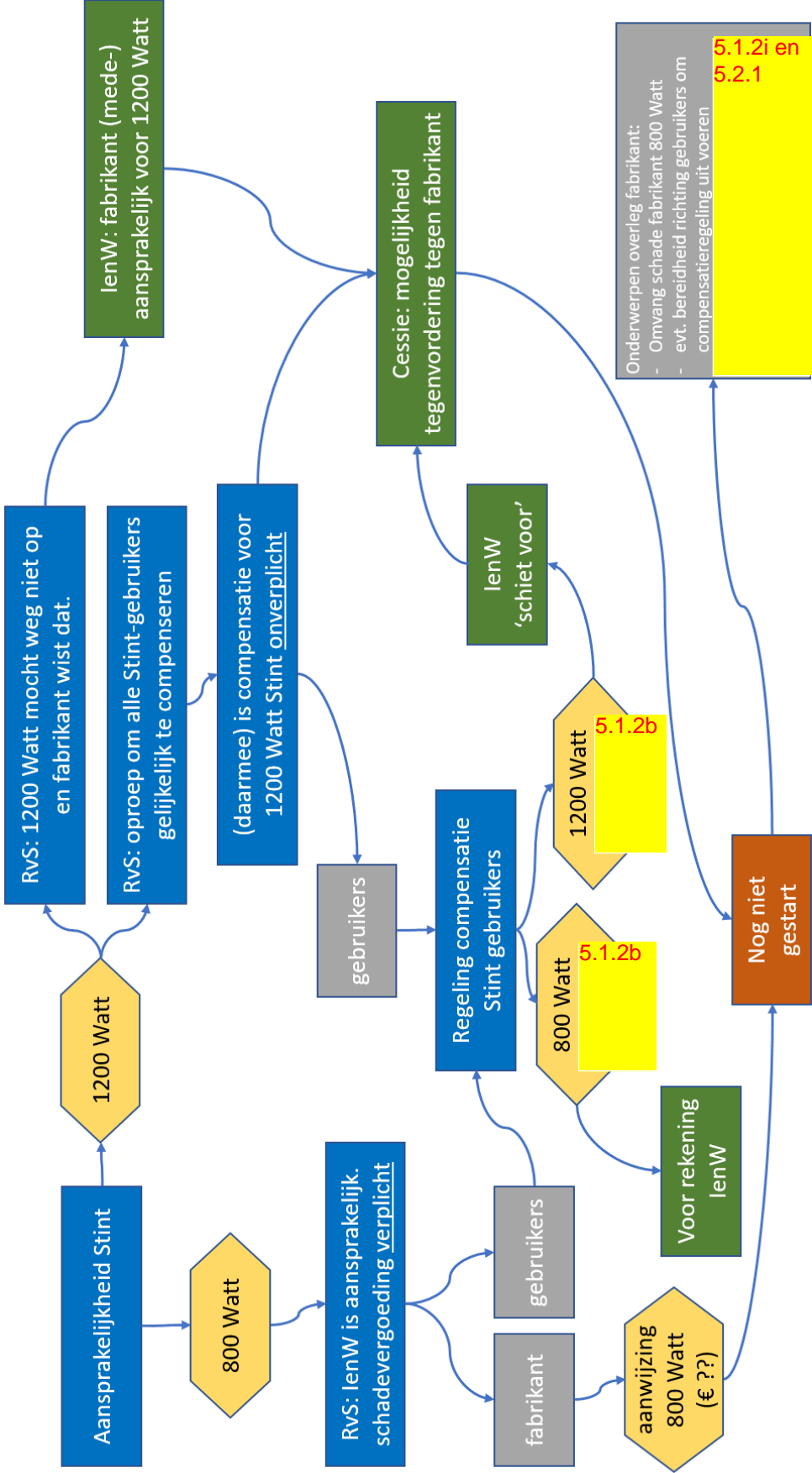
Buiten reikwijdte verzoek



5.1.2e



**Bijlage: stroomschema**





Aan

minister

nota

Vervolgproces compensatie Stint en overzicht contacten  
met kinderopvangsector (tijdlijn)

#### TER BESLISSING

##### Datum

8 juni 2023

##### Onze referentie

IenW/BSK-2023/161763

##### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

##### Beslistermijn

8 juni 2023

##### Bijlage(n)

2

#### Aanleiding

Op 12 april was er bestuurlijk overleg (BO) over de compensatieregeling Stint. Daarin heeft de Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK) aangegeven akkoord te zijn met de regeling. De Brancheorganisatie Kinderopvang (BK) liet weten niet akkoord te zijn met de cessie die bij de regeling hoort. BK heeft laten weten dat 14 juni (datum voor vervolg-BO) niet in de agenda past. In hetzelfde bericht laten zij weten dat de cessie voor hen onbespreekbaar is. Voor 15 juni is er een reservering geprikt in uw agenda voor een vervolg-BO. In deze nota leggen wij u voor welke stappen mogelijk zijn. Ook wordt u geïnformeerd over reeds gezette stappen en contacten met de kinderopvangsector tot nu toe.

#### Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om op 15 juni het BO te houden, in de wetenschap dat (alleen) BK waarschijnlijk niet zal instemmen met de cessie in de regeling.

#### Kernpunten

- Naar aanleiding van het BO van 12 april is contact geweest tussen BK en IenW op verschillende niveaus. Naast reflectie op het overleg van 12 april heeft BK toegelicht dat cessie onbespreekbaar is, omdat BK ons als enige schuldig vindt.
- Gezien de principiële opvatting is het niet waarschijnlijk dat BK zal instemmen met deze voorwaarde. Desondanks wordt de komende dagen nog een poging op verschillende niveaus gedaan om met BK tot overeenstemming te komen.
- Mocht er geen overeenstemming komen dan heeft u vier opties:
  1. De regeling vaststellen zonder instemming BK over de cessie (advies).
  2. De regeling niet vaststellen voor 1200W, maar alleen voor 800W Stints.
  3. Aansprakelijkheid voor 1200W Stints erkennen en de regeling vaststellen.
  4. Cessie niet opnemen in de regeling.
- In de toelichting staat waarom opties 2, 3 en 4 dringend worden afgeraden.

#### Krachtenveld

Brancheorganisatie Kinderopvang (BK) wordt vertegenwoordigd door 5.1.

5.1.2e en 5.1.2e .

- Vooral 5.1.2e heeft een uitgesproken opvatting over de cessie.
- Deze opvatting komt met name voort uit de schorsing, intrekking van de Stint en de procedures die nadien zijn gevoerd.
- BK heeft een nauwe relatie met de fabrikant, heeft deze steeds gesteund in diens juridische stappen tegen de intrekking en bij nieuwe toelating.

- Vanwege de eerdere procespositie van BK en de opvattingen over het dossier is het niet de verwachting dat BK zal willen instemmen met cessie, omdat BK IenW als enige aansprakelijk (in hun termen: schuldig) vindt.
- Zakelijk gezien is er geen argument om niet in te stemmen. Immers, mocht de Staat toch (deels) aansprakelijk worden geoordeeld dan heeft de Staat van rechtswege de mogelijkheid om verhaal te halen bij de fabrikant.

**Datum**

8 juni 2023

**Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

2

Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK) wordt vertegenwoordigd door 5.1.2e

- BMK procedeerde niet tegen de schorsing en intrekking van de Stint. Mogelijk heeft BMK daarom geen principiële bezwaren tegen de cessie.
- Wel is de BMK nauw betrokken geweest bij de overleggen die de sector en het ministerie hadden na de schorsing en in aanloop naar hernieuwde toelating en het daarvoor opgestelde convenant.
- BMK is content met het gevoerde proces en de voorgestelde regeling en wil deze graag vaststellen, vooral ook om dit dossier te kunnen afsluiten.

Friesland Lease

- Friesland Lease verleaste veel Stints 5.1.1c . 5.1.2e liet weten deze zaak vlot te willen oplossen en verleende alle medewerking, met name bij het inventariseren van schadeposten in de eerdere fase.
- De gebruikersregeling is voor Friesland Lease beperkt van toepassing, omdat zij andere schadeposten hadden dan de kinderopvangsector. Daarom was Friesland Lease niet bij het BO aanwezig. Friesland Lease sluit wel aan bij het juridische vooroverleg van 14 juni.
- De besprekingen met Friesland Lease lopen goed en betreffen vooral onderwerpen die door schade-experts worden besproken.

Aantallen voertuigen en verwachte bedragen compensatie aan gebruikers

- 800W Stint: +/- 450 stuks (15%), 5.1.2b .
- 1200W Stint: +/- 2500 stuks (85%), 5.1.2b
- 

**Vervolgproces**

- De komende dagen wordt op alle niveaus nog een keer geprobeerd om ambtelijk tot overeenstemming te komen:
  - o Het juridische vooroverleg is geagendeerd op 14 juni, hierbij is IenW ambtelijk vertegenwoordigd door HBJZ en DGMO.
  - o Er komt overleg tussen 5.1.2e en 5.1.2e met 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e om de situatie te bespreken.
  - o Er is een reservering in uw agenda gemaakt op 15 juni.
- Mochten de opvattingen blijven zoals ze zijn dan is het niet waarschijnlijk dat overeenstemming zal worden bereikt met BK. Een regeling is dan alleen mogelijk zonder hun instemming. Deze instemming is bestuurlijk en voor draagvlak relevant, maar is niet noodzakelijk voor vaststelling.
- Het advies is om na internetconsultatie de regeling dan toch (met behoud van de cessievoorwaarde) vast te stellen.
- Bij de vaststelling van de definitieve regeling zullen we dan nader ingaan op de bezwaren van BK tegen de cessie en aangeven dat die bezwaren in redelijkheid niet kunnen worden gehonoreerd.
- Ook zullen we met DCO woordvoeringslijnen en QenA's voorbereiden.

## **Toelichting op opties en mogelijke procesuitkomsten**

### *Beschikbare opties wanneer BK niet instemt met cessie*

- Mocht er geen overeenstemming komen dan heeft u vier opties:
  1. De regeling vaststellen zonder instemming BK over de cessie (advies).
  2. De regeling niet vaststellen voor 1200W, maar alleen voor 800W Stints.
  3. Aansprakelijkheid voor 1200W Stints erkennen en de regeling vaststellen.
  4. De cessie laten varen.
  
- 1. *De regeling vaststellen zonder instemming BK over de cessie (advies).*
  - In deze optie biedt u de regeling aan voor internetconsultatie. Na verwerking van reacties kan de regeling worden vastgesteld.
  - Mogelijk reageert BK op de consultatie met de stelling dat de cessie niet acceptabel is. Dit verwerken we in de nadere toelichting op de regeling.
  - Vermoedelijk zal na vaststelling van de regeling, in augustus/september, het grootste deel van de gebruikers via de regeling compensatie aanvragen.
  - Tevens laat u hiermee zien dat u dit dossier voor gebruikers wilt afronden.
  
- 2. *De regeling niet vaststellen voor 1200W, maar alleen voor 800W Stints.*
  - U stelt in deze optie de regeling wel open voor de 800W Stint en niet voor de 1200W Stint. De kans op (civiele) procedures tegen de Staat is zeer groot.
  - Immers, eigenaars en gebruikers van 1200W Stints moeten voor vergoeding dan naar de rechter, omdat IenW hen niets vergoed via de regeling.
  - Mogelijk zullen Friesland Lease, BK en BMK samen met individuele gebruikers optrekken om een procedure te starten. Dit kan leiden tot een lange procedure over aansprakelijkheid en hoogtes van vergoedingen.
  - Deze optie doet volledig afbreuk aan het gevoerde proces en de mogelijkheid om dit dossier correct op te lossen en wordt daarom afgeraden.
  
- 3. *Aansprakelijkheid voor 1200W Stints erkennen en de regeling vaststellen.*
  - In deze optie gaat u mee in het narratief van BK om aansprakelijkheid voor de 1200W Stint te erkennen om een procespositie tegen de fabrikant te houden.
  - De 1200W Stint was niet gekeurd en toegelaten. De fabrikant wist dat nieuwe keuring moest, maar deed dat niet en bracht de 1200W Stint op de weg.
  - Het stelsel van voertuigtoelating gaat er vanuit dat voertuigen moeten worden toegelaten door een goedkeuringsinstantie en dat wanneer een voertuig niet gekeurd en toegelaten is, het een illegaal voertuig is. Hier van afwijken om BK mee te krijgen in de compensatieregeling voor de Stint creëert een precedent voor schadeclaims met voertuigen die niet zijn gekeurd en niet zijn toegelaten.
  - Dit zet de deur open voor toekomstige claims voor schade met bijvoorbeeld opgevoerde e-bikes, elektrische steps en ongeoorloofd aangepaste voertuigen.
  - Gezien deze verre gaande consequentie wordt deze optie afgeraden.
  
- 4. *Cessie niet opnemen in de regeling.*
  - In deze optie gaat u mee in het narratief van BK dat IenW geen procedure moet kunnen voeren tegen de fabrikant.
  - IenW moet echter nog in overleg met de fabrikant over diens schade in verband met de 800W Stint die IenW niet had mogen toelaten en waarvoor IenW aansprakelijk is gesteld.
  - De 1200W Stint was niet gekeurd en toegelaten. De fabrikant wist dat nieuwe keuring moest, maar deed dat niet en bracht de 1200W Stint op de weg.

### **Datum**

8 juni 2023

### **Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

### **Aan**

minister

### **Bijlage(n)**

2

- De Raad van State oordeelde dan ook dat de 1200W Stint niet onder de aanwijzing viel, maar dat de schade van gebruikers van de 1200 Watt Stint wel (in ieder geval deels) aan het handelen van de minister is toe te rekenen.
- 5.1.2i en 5.2.1
- De cessie laten varen om BK mee te krijgen in de regeling kan betekenen dat IenW met belastinggeld compensatie betaalt voor onrechtmatig (en mogelijk strafbaar) handelen van de fabrikant, zonder de mogelijkheid dit te verhalen.
- Om die reden wordt deze optie afgeraden.

**Datum**

8 juni 2023

**Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

minister

**Bijlage(n)**

2

*Mogelijke uitkomsten civiele procedures (zie ook stroomschema in bijlage)*

- Gebruikers hebben altijd de mogelijkheid om vergoeding te vragen via de (civiele) rechter. Dit kan aan de hand zijn voor gebruikers die de regeling niet willen gebruiken of die niet behandeling worden genomen omdat zij de cessie niet verlenen. In dat geval kunnen zij de Staat dagvaarden.
- Als de Staat wordt gedagvaard dan zal IenW de fabrikant in het geding betrekken (in vrijwaring oproepen), zodat de rechter direct ook kan beslissen over de verdeling van de aansprakelijkheid tussen de Staat en de fabrikant.
- Wanneer aansprakelijkheid is vastgesteld, volgt de vraag in hoeverre deze gebruiker kan aantonen dat deze schade heeft geleden en dat deze schade is veroorzaakt door handelen/nalaten van de aansprakelijke partij(en).
- De hoogte van de schade kan eventueel worden vastgesteld in een aparte procedure; dit is tijdrovend en kostbaar.
- Indien IenW wel aansprakelijk wordt gesteld:
  - o Indien een civiele procedure tegen de Staat wordt gestart, dan kan de Staat de claim proberen door te leggen en daartoe de fabrikant in vrijwaring oproepen; de rechter kan dan in de vrijwaringsprocedure een oordeel geven over de verhouding in aansprakelijkheid tussen IenW en de fabrikant.
  - o IenW kan vervolgens regres nemen op de fabrikant voor (dat deel van) de door IenW al vergoede schade dat naar het oordeel van de rechter voor rekening van de fabrikant hoort te komen.
  - o De verhouding is uitgangspunt voor bespreking met de fabrikant. IenW en de fabrikant hebben over en weer vorderingen:
    - IenW: de uitgekeerde compensatie aan gebruikers van 1200W Stints.
    - Fabrikant: schade door de schorsing en intrekking van de 800W Stint.
  - o De compensatie voor 1200W Stints is 5.1.2b. Dit wordt verrekend met de vordering voor de 800W Stint die de fabrikant heeft op IenW, waarbij rekening wordt gehouden met de aansprakelijkheidsverdeling.
- Indien IenW niet aansprakelijk wordt gesteld dan heeft IenW onverplicht gebruikers gecompenseerd voor onrechtmatig handelen van de fabrikant.
  - o Met de cessie heeft IenW een vordering op de fabrikant en kan de onverplichte compensatie worden verhaald. Hier zal dan een rechtszaak over ontstaan (fabrikant zal de vordering aanvechten). De rechter kan dan mogelijk alsnog bepalen dat ook IenW voor een deel aansprakelijk is.
  - o Zonder cessie heeft IenW mogelijk geen vordering op de fabrikant en zou IenW gebruikers onverplicht hebben gecompenseerd zonder mogelijkheid om deze compensatie te verhalen op de fabrikant.
  - o Tegelijkertijd moet IenW nog de fabrikant vergoeden voor de 800W Stint.
  - o De compensatie voor 1200W Stints is 5.1.2b.

- Bij wel cessie wordt dit verrekend wordt met de vordering voor de 800W Stint die de fabrikant heeft op IenW.
- Bij geen cessie is het risico dat dit wordt opgeteld bij de vordering voor de 800W Stint die de fabrikant heeft op IenW.

### **Toelichting: contacten met kinderopvangsector**

In de bijlage is een overzicht van herleidbare communicatie weergegeven. Nadere duiding daarvan staat hieronder.

- Het proces met de sector is op hoofdlijn in te delen in de volgende fasen:
  - (januari-juni 2022): Opstarten en uitgangspunten.
    - Opstarten overleg duurde enige tijd vanwege ziekte en agenda's.
    - Op 1 juni 2022 is het eerste overleg. Er volgen procesafspraken met inhoudelijke overleggen en vervolgoverleg op 6 september.
  - (juni-september 2022): Inventarisatie schadeposten en maken voorstel.
    - In drie ambtelijke overleggen worden schadeposten geïnventariseerd en wordt constructief naar de contouren van een regeling toegewerkt.
    - In tweede overleg op directourniveau zijn contouren van die regeling besproken en zijn procesafspraken gemaakt over verificatie en vervolgproces richting vaststelling en uitvoering.
  - (september-december 2022): verificatie bedragen via brongegevens.
    - In de ambtelijke overleggen (met advocaten) is gevraagd om brongegevens, die zijn ook toegezegd. Dit is in tweede overleg met sector bevestigd.
    - Na diverse keren rappelleren door de landsadvocaat kwamen enkele enquêtes. Pas in tweede helft oktober kwamen alle brongegevens.
    - Onmiddellijk hierna is de opdracht tot de contra-expertise gestart. Deze kwam vlak voor kerst gereed en is na kerstvakantie naar sector gestuurd.
  - (januari-april 2023): hoor/wederhoor, bestuurlijk overleg.
    - Bij verzending aan sector is ambtelijke toelichting gegeven en bestuurlijk overleg aangeboden. Betrokkenen in de sector reageerden positief en reserveerden 16 februari voor bestuurlijk overleg.
    - Ambtelijk en door de landsadvocaat is diverse keren gerappelleerd om reactie contra-expertise. Door advocaat van sector is steeds toegezegd met tijdige aanlevering ten behoeve van bestuurlijk overleg op 16 februari.
    - Op 8 februari is door IenW geconstateerd dat verwerking reactie op contra-expertise voor overleg 16 februari niet meer haalbaar is. Hierop is door IenW bestuurlijk overleg uitgesteld.
    - Bericht van uitstel is ambtelijk besproken met betrokkenen, inclusief reden van uitstel. Reacties hierop waren enerzijds verbaasd ("hebben wij nog niet gereageerd?") en anderzijds geagiteerd ("jullie doen hier zelf maanden over en verwachten een reactie binnen twee weken").
    - Op 24 februari ontvangt IenW reactie op contra-expertise. Deze wordt verwerkt, waarna de definitieve contra-expertise op 16 maart naar de sector wordt gestuurd met een nieuwe datum voor overleg (12 april).
    - Ambtelijk wordt rond 16 maart met betrokkenen in de sector contact opgenomen naar aanleiding van definitieve contra-expertise, datum en definitieve voorstel compensatie. Betrokkenen reageren per mail positief en zien uit naar het overleg.
    - Op 5 april verstuurt IenW het definitieve voorstel voor de regeling. Betrokkenen reageren positief op ontvangst voorstel, niet inhoudelijk.

#### **Datum**

8 juni 2023

#### **Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

#### **Aan**

minister

#### **Bijlage(n)**

2

- Op 12 april is het bestuurlijk overleg. BK vindt cessie onacceptabel. Deze reactie kwam onverwacht. Conclusie van het overleg is dat de regeling op hoofdlijnen prima is. Op de cessie komt IenW terug.
- (mei-juni 2023): nader bezien cessie en nieuw bestuurlijk overleg.
  - Op 17 mei belt BK 5.1.2e met 5.1.2e Hier wordt gereflecteerd op het bestuurlijk overleg van 12 april. Over en weer wordt erkend dat communicatie in slotfase beter had gekund.
  - Op 22 mei belt BK 5.1.2e over een ander proces.
  - En marge komt ook de Stint aan de orde: terugkoppeling van gesprek van 17 mei en anderzijds de cessie en stand van zaken proceskosten.
  - Over proceskosten worden procesafspraken gemaakt (aanvullende facturen en wijze van reageren door BK). Over de cessie vindt BK dat IenW als enige schuldig is voor..., waarmee cessie onbespreekbaar is.
  - Ambtelijk worden juridische aspecten aangehaald. Gedeeld wordt dat juridisch overleg mogelijk ruimte biedt om een oplossing te vinden.
  - Op 24 mei wordt de situatie met u besproken. Uitkomst is dat nieuw bestuurlijk overleg wordt gepland en dat (juridisch) vooroverleg om de cessie te bespreken wordt aangeboden aan de sector.
  - Op 1 juni wordt de dan bekende datum (14 juni) gedeeld met de sector. BMK 5.1.2e laat weten beschikbaar te zijn. BK 5.1.2e laat weten dat BK niet kan, omdat op die dat de ALV van de organisatie plaatsvindt. Ook geeft BK aan dat cessie niet bespreekbaar is: "We kunnen dus best nog eens de beelden daarover wisselen in gezelschap van de juristen, maar om de kostbare tijd van de Minister daarmee te verspillen – ik vraag me af hoe nuttig dat is. Vanzelfsprekend wel altijd bereid."
  - Op 6 juni belt de 5.1.2e met BMK. 5.1.2e laat weten het voorstel te steunen, maar ziet geen mogelijkheid BK te overtuigen.
- In overleggen tussen IenW en de sector is diverse malen aangegeven dat het proces met de fabrikant door IenW wordt opgepakt en dat IenW de 800W en 1200W Stint voor gebruikers gelijkschakelt, niet voor fabrikant.
- De cessie is voor het eerst met de sector gedeeld in het voorstel van 5 april.

**Datum**

8 juni 2023

**Onze referentie**

Vul hier het CM-nummer in

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

**Aan**

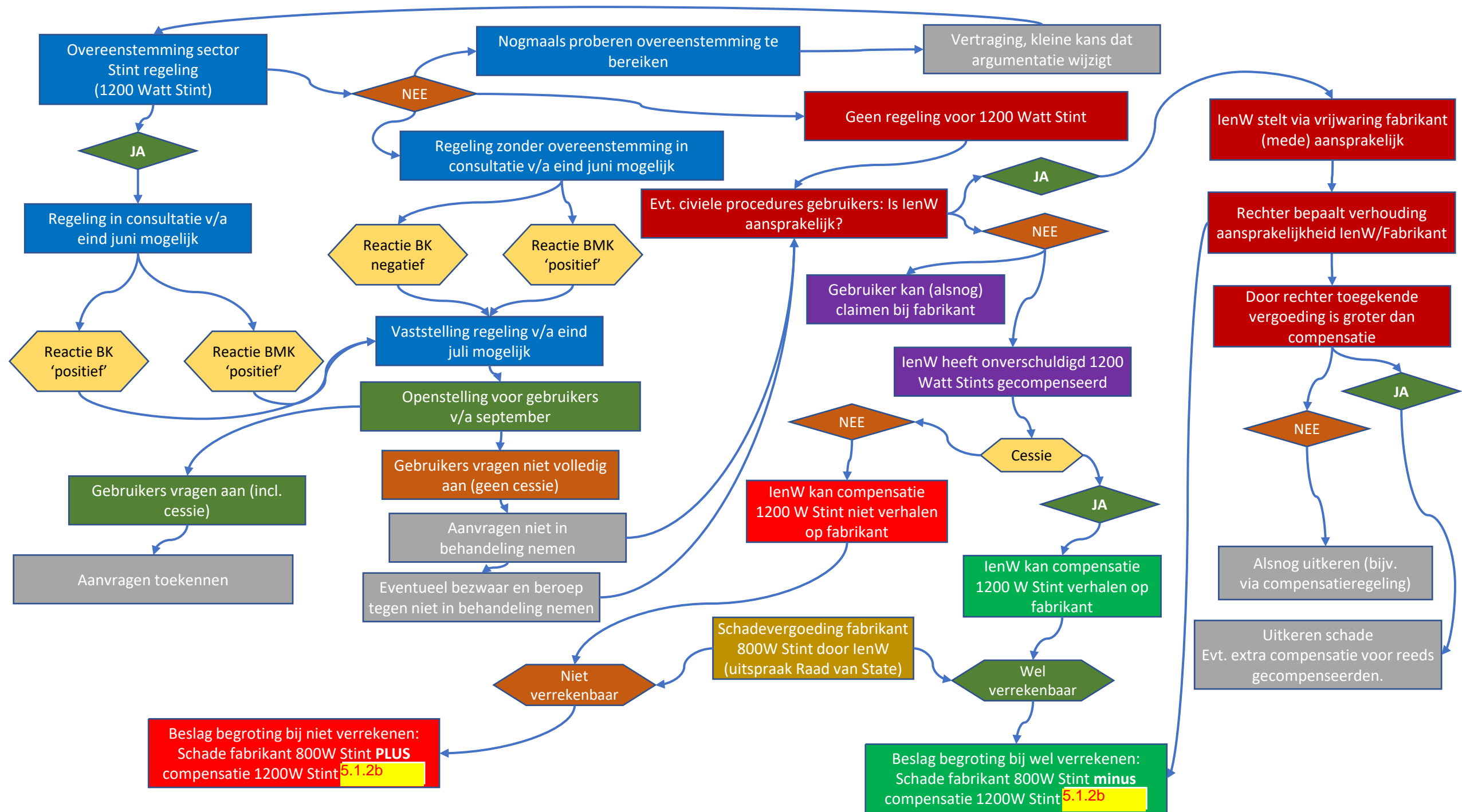
minister

**Bijlage(n)**

2

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Stroomschema mogelijke procesuitkomsten	Mogelijke uitkomsten per optie, visueel weergegeven
2	Contactmomenten IenW/landsadvocaat en sector	





Minister

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

19 juni 2023

**Kenmerk**

IenW/BSK-2023/166896

**Bijlage(n)**

-

# nota ter informatie

Stand van zaken compensatieregeling Stint

## Inleiding

Naar aanleiding van uw akkoord op beslisnota (IenW/BSK-2023/161763) is overleg geweest met de Brancheorganisatie kinderopvang (BK) en daarna is er een overleg geweest tussen advocaten. Hierin zijn posities over en weer toegelicht en besproken. In deze nota informeren wij u over deze overleggen en schetsen wij de opties voor het vervolgproces.

## Samenvatting, kernboodschap

- Wij hebben u geadviseerd om de regeling met cessie te behouden. Op basis daarvan is het gesprek met de sector gevoerd.
- BK en FRL steunen Stintum onvoorwaardelijk en willen niet meewerken aan stappen die door IenW tegen Stintum kunnen worden gebruikt: zij achten dit moreel onjuist en stellen dat deze onnodig is.
- BK en FRL begrijpen de positie van IenW over aansprakelijkheid 1200 Watt Stint en vinden niet erkennen van aansprakelijkheid voor de 1200 Wawtt acceptabel. Het niet erkennen van aansprakelijkheid was altijd het uitgangspunt geweest bij deze (onverplichte) regeling.
- Op basis van de gesprekken zien wij drie opties om het vervolg in te gaan. Deze zouden we graag met u bespreken.
- Los van een besluit over de cessie menen allen partijen dat het van belang is om voortgang op dit dossier te bewaken en snel tot een regeling te komen.

## Gesprekken

*Hoogambtelijk overleg IenW - BK*

Op 13 juni is overlegd tussen BK (5.1.2e) en IenW (5.1.2e). Uitkomsten hiervan zijn:

- BK wil principieel geen cessie. BK procedeerde tegen IenW, samen met Stintum en leasemaatschappij Friesland Lease (FRL).
- Steun voor Stintum vanuit FRL en BK is (hierdoor) onvoorwaardelijk.
- BK vindt meewerken aan opbouw van een claim van IenW richting Stintum moreel onjuist.

- BK zegt bereid te zijn hun leden op te roepen om de regeling af te wijzen en civiele claims tegen IenW in te dienen.
- Door IenW is noodzaak van cessie en het niet erkennen van aansprakelijkheid toegelicht vanuit voertuigtoelating en de precedent voor andere illegale voertuigen.
- BK heeft begrip voor dit standpunt en vindt het niet erkennen van aansprakelijk acceptabel, zolang de cessie maar vervalt.
- IenW stelde voor om dit in het (toch al geplande) juridische overleg nader te verkennen.

#### 5.1.2i en 5.2.1

Na afloop van de overleggen is vanuit IenW richting de sector aangegeven dat wij de bevindingen van deze gesprekken graag aan u terugkoppelen en met u bespreken. Met oog daarop is het aanvankelijk geplande BO van 15 juni komen te vervallen. Een mogelijkheid is 6 juli alsnog een BO te plannen over de compensatieregeling en de cessie.

#### **Juridische overwegingen**

- Met cessie kan compensatie worden verhaald op Stintum. Als IenW via de cessies de vorderingen heeft gekregen van de gebruikers, heeft IenW sowieso toegang tot de rechter: gebruikers hebben immers een claim op de fabrikant omdat zij een niet-toegelaten voertuig hebben gekocht.
- 5.1.2i en 5.2.1

5.1.2i en 5.2.1

- 5.1.2i en 5.2.1

- Het is overigens onzeker in hoeverre de fabrikant voldoende verhaal biedt (kale kip) voor het nemen van regres zonder dat er een faillissement volgt.
- Bij JenV is nagevraagd wanneer het OM zal besluiten over het wel of niet vervolgen van Stintum. Bericht was waarschijnlijk eind juni maar dat is niet zeker.

### Handelingsperspectieven

Op basis van de gesprekken zien wij drie opties voor het vervolg. In alle gevallen is het opnieuw plannen van een bestuurlijk overleg (BO) met de sector van belang.

Deze opties zijn:

1. De cessie behouden en de regeling in consultatie brengen.
2. De cessie laten vallen en de regeling in consultatie brengen.
3. De cessie laten vallen in de internetconsultatie in afwachting van wat het OM gaat doen richting de fabrikant.

Alles overziende is optie 1 het enige begaanbare pad. Aangezien optie 3 behelst dat we nog steeds afspreken dat de cessie na internetconsultatie toegevoegd kan worden, zal deze vanuit het perspectief van BK ("principeel geen cessie") materieel gelijk zijn aan 1.

#### *Optie 1 (cessie behouden):*

Deze optie blijft, conform de recente beslisnota (IenW/BSK-2023/161763) hierover vanuit DGMO en HBJZ de voorkeursoptie.

- + rechtspositie optimaal
- + rechtmatigheid optimaal
- Geen steun sector voor regeling en wellicht minder/weinig gebruik
- negatieve publiciteit en georkestreerde internetreacties
- risico's civiele procedures richting IenW.

#### *Optie 2 (cessie laten vallen):*

- + steun regeling van de brancheorganisaties
- + minimaal risico civiele procedures
- Beperking mogelijkheid verhalen door IenW betaalde compensatie voor 1200 Watt op fabrikant
- Afbreukrisico indien Stintum door het OM wordt vervolgd/veroordeeld.

#### *Optie 3 (later besluit over de cessie)*

Deze is gelijk aan optie 2, waarbij IenW nadrukkelijk afsprekt om de cessie alsnog in de regeling op te nemen wanneer het OM over gaat tot vervolging van Stintum. Daarmee wordt nu rust gecreëerd en kan naar bevind van zaken worden gehandeld door IenW. In het BO moet dan worden aangegeven dat cessie weer in de regeling wordt gezet wanneer het OM vervolging van Stintum instelt. Voordeel is dat daarmee echt een stap gezet wordt richting de branche. Risico is dat het OM daartoe niet voor publicatie van de regeling beslist.

## Bijlage

*Relevante rechtsoverweging in uitspraak Raad van State (202102497/1/A2)*

De volgende passages in de uitspraak zijn relevant voor de positie van IenW in de totstandkoming van de regeling.

De **cursief/vetgedrukte** passages betreffen de juridische positie van de 1200 Watt Stints in relatie tot de aanwijzing van de oorspronkelijke 800 Watt Stint.

*Rechtsoverweging 23 (samenvatting uitspraak)*

De rechtbank heeft geoordeeld dat de minister het schorsingsbesluit terecht heeft genomen. Dat oordeel is in hoger beroep niet aangevallen. Wel is de minister opgekomen tegen het oordeel van de rechtbank dat de Stints met een elektromotor van 1200 watt en een maximumsnelheid van 17,2 km/uur en de cargo Stints onder de reikwijdte van het door haar gegeven aanwijzingsbesluit vielen. Dit oordeel van de rechtbank is onjuist. ***Uit zowel het wettelijk systeem als de tekst van het aanwijzingsbesluit van 14 november 2011 volgt dat alleen voertuigen met een elektromotor van 800 watt en een maximumsnelheid van 15 km/uur door de minister voor toelating tot het verkeer zijn aangewezen. Uit mailwisselingen tussen de fabrikant en het ministerie blijkt dat dit voor de fabrikant ook duidelijk moest zijn. Dit betekent dat de gebruikers van andere typen Stints dan de Stints met een 800 watt elektromotor en een maximumsnelheid van 15 km/uur geen belanghebbende zijn bij het schorsingsbesluit.*** De minister heeft hen terecht niet-ontvankelijk verklaard in hun bezwaar tegen het schorsingsbesluit. Het besluit op bezwaar van 5 februari 2019 blijft in stand.

***Omdat de (typen) Stints met een elektromotor van 1200 watt en een maximumsnelheid van 17,2 km/uur en de cargo Stints niet onder de reikwijdte van het aanwijzingsbesluit vielen, zijn de gebruikers van deze typen Stints evenmin belanghebbende bij het intrekkingbesluit.***

Ook op dat punt is het oordeel van de rechtbank onjuist. Maar de rechtbank heeft terecht geoordeeld dat de minister, hoewel zij tot intrekking van de aanwijzing die betrekking had op de Stints met een elektromotor van 800 watt mocht overgaan, daarbij concreter in had moeten gaan op het aspect van financiële compensatie voor de fabrikant van de Stint en de gebruikers van dat type Stint. Immers, het intrekkingbesluit is genomen omdat met het aangewezen type Stint de veiligheid op de weg niet voldoende is verzekerd en weggebruikers en passagiers onvoldoende worden beschermd. Hiermee is komen vast te staan dat het aanwijzingsbesluit onrechtmatig was en niet genomen had mogen worden. De minister had in het intrekkingbesluit moeten erkennen dat de als gevolg hiervan door de fabrikant en de gebruikers van het aangewezen type Stint geleden schade moet worden vergoed en zij had moeten aankondigen dat zij daarvoor een regeling zou gaan treffen. De minister heeft dat ten onrechte niet gedaan en daarmee in strijd gehandeld met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb. De rechtbank heeft het intrekkingbesluit van 11 oktober 2019 in zoverre dan ook terecht vernietigd.

*Rechtsoverweging 24 (oproep om gebruikers 1200Watt Stints te compenseren)*

De Afdeling roept partijen tenslotte op om op basis van deze uitspraak tot een passende regeling in der minne te komen, ***zowel voor de gebruikers van de Stints met een 800 watt elektromotor en de fabrikant als voor de gebruikers van de andere typen Stints*** en daarmee verdere juridische procedures, mogelijk zelfs zowel bij de burgerlijke rechter als de bestuursrechter te vermijden.



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Minister

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

5.1.2e

M 5.1.2e  
5.1.2e @minienw.nl

**Datum**

28 augustus 2023

**Kenmerk**

IenW/BSK-2023/238920

# nota ter informatie

Stand van zaken Stint

## Inleiding

Hierbij informeren wij u over het dossier Stint. Het betreft **Buiten reikwijdte verzoek** **Buiten reikwijdte verzoek**, de uitkomsten van de internetconsultatie op de compensatieregeling voor gebruikers en de **Buiten reikwijdte verzoek**

**Buiten reikwijdte verzoek**

## Buiten reikwijdte verzoek

### Compensatieregeling Stint-gebruikers

Op 30 juni jl<sup>1</sup>. ging u akkoord met het starten van de internetconsultatie op de compensatieregeling voor Stint-gebruikers. Deze liep van 10 juli tot 21 augustus jl. Er zijn in 135 reacties ontvangen, in veel gevallen vanuit kinderopvangverblijven (KDV's). Daarnaast heeft PostNL gereageerd en is een aantal meer algemene zienswijzen ingediend.

Reacties	aantal	Opmerking
reactie BK/BMK	1	tevreden over schadeposten en -bedragen, bezwaren tegen cessie
KDV's identiek aan reactie BK/BMK	119	
overige KDV's qua met bezwaar tegen cessie	5	
KDV's overig/algemeen	4	
PostNL	1	Aard en inhoud vergelijkbaar met argumentatie BK/BMK
Overige/algemeen	5	3 algemene reacties, 2 'lege' reacties met mogelijk bijlage vergeten
totaal	135	

#### Reactie BK/BMK

In een gezamenlijke reactie hebben de Brancheorganisatie Kinderopvang (BK) en Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK) laten weten bezwaren te hebben tegen de cessie voor aanvragers van de 1200 Watt Stint. Deze reactie is in lijn met eerdere signalen van BK en (in mindere mate) BMK op dit onderwerp. BK en BMK hebben hun achterban opgeroepen om zoveel mogelijk te reageren en stelden daarbij hun eigen reactie beschikbaar. Reden van deze weerstand is gelegen in het feit dat de branche (voornamelijk BK) en de fabrikant in dit dossier altijd samen hebben opgetrokken. Akkoord gaan met de cessie is in de ogen van de branche niet correct richting de fabrikant van de Stint. Zij hebben hierover ook in stevige bewoording gecommuniceerd bij de start van de internetconsultatie en in de media ('ministerie speelt Squid game'). BK en BMK hebben hun achterban opgeroepen om te reageren op de

<sup>1</sup> IenW/BSK-2023/166896

internetconsultatie en stelden hun reactie als voorbeeld beschikbaar. Dat heeft geleid tot 119 identieke zienswijzen.

#### *Doorwerking in regeling*

Een zakelijke weergave/samenvatting van de reacties op de internetconsultatie moeten landen in de toelichting op de definitieve regeling, maar geven geen aanleiding om de voorwaarde van cessie te laten vallen. Voor het overige worden de reacties op dit moment geanalyseerd en wellicht leidt dat nog tot een enkele aanpassing van ondergeschikte aard.

#### Buiten reikwijdte verzoek



#### **Vervolgproces schaderegeling**

Overeenkomstig eerdere afspraak met zowel de betrokkenen (kinderopvangbranche en Frieslandlease) als u wordt naar aanleiding van de opbrengst van de consultatie een Bestuurlijk Overleg gepland. Doel van dit overleg is om tot overeenstemming te komen over de definitieve regeling, zodat deze kan worden gepubliceerd en kinderopvangorganisaties hun verzoek tot compensatie kunnen indienen. Beoogd wordt de regeling in oktober open te stellen. Dit houdt in dat het bestuurlijk overleg in september plaats zal vinden. Dit zal op niveau dg MO plaatsvinden. Naar verwachting zal hierbij vooral over de cessie worden gesproken.



5.1.2e

#### Bestuurskern

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

#### Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e  
5.1.2e @minienw.nl

#### Datum

15 september 2023

#### Kenmerk

IEN/BSK-2023/265415

#### Bijlage(n)

5

# gespreksnota

BO Compensatieregeling Stint

## Aanleiding en doel

Op woensdag 20 september is een *digitaal* Bestuurlijk Overleg (BO) gepland met de Branchevereniging Kinderopvang (BK) en de Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang (BMK) over de definitieve versie van de Stint compensatieregeling. Dit is *exact* vijf jaar na het ongeluk. Na het BO wordt de regeling zo spoedig mogelijk vastgesteld door de minister.

U wordt in het overleg bijgestaan door 5.1.2e en 5.1.2e (HBJZ). U treft aan een recente nota over de stand van zaken en de definitieve regeling zoals deze na het BO wordt voorgelegd aan de minister.

## Buiten reikwijdte verzoek

U bent recent over dit dossier geïnformeerd. Als bijlagen zijn toegevoegd:

1. De agenda voor het overleg (toegezonden aan deelnemers BO)
2. Beleidsregel schaderegeling (idem)
3. Voorstel vergoeding juridische kosten
4. Nota overleg tussen juristen (19 juni jl.)<sup>1</sup>
5. Nota na internetconsultatie en besluit OM (28 augustus jl.)<sup>2</sup>

## Resultaten

Naar verwachting is er overeenstemming over inhoud van de regeling, maar niet over de voorwaarden, specifiek de cessie. Indien mogelijk is het goed om afspraken te maken over de communicatie over de regeling. Zeker in het licht van het feit dat het BO exact vijf jaar na het ongeluk met de Stint plaatsvindt.

## Buiten reikwijdte verzoek

<sup>1</sup> IenW/BSK-2023/166896

<sup>2</sup> IenW/BSK-2023/238920

## **Uw bijdrage**

**5.1.2e** geeft een toelichting op de internetconsultatie en de laatste (marginale) wijzigingen binnen de regeling. Ook licht hij kort het vervolgproces toe (vaststelling door de minister, timing en duur openstelling regeling).

Er is tevredenheid over de regeling en de hoogte van de bedragen. Daarentegen zijn er specifiek bedenkingen geuit tegen de cessie. Om hier tegen in te gaan hebben BK en BMK hun leden opgeroepen via een door BK/BMK opgestelde voorbeeldbrief te reageren op de internetconsultatie. Deze voorbeeldreactie is gelijk aan de reactie van BK en BMK zelf en is bij 119 zienswijzen ingediend. In totaal zijn er 135 reacties ingediend tijdens de consultatie. Daarvan waren er 128 van kinderopvanginstellingen. Op een totaal van 2.804 kinderopvangorganisaties betekent dat dus zo'n 4,6% heeft gereageerd.

### Bijdrage bij agendapunt 2: schaderegeling

Met betrekking tot de schaderegeling en de internetconsultatie kunt u het volgende aangeven:

- U bent bekend met de verschillende opvattingen over de voorwaarden voor de regeling, met name op de cessie. Gezien de stellingnames over en weer kunt u aangeven ook niet te verwachten dat er nu alsnog overeenstemming over komt. Advies is dat ook niet te vragen aan de sector.
- U kunt aangeven **5.1.2e** te vragen een toelichting te geven over wat er inhoudelijk is veranderd in de regeling naar aanleiding van de consultatie.
- **Buiten reikwijdte verzoek**  
[Redacted text]
- Na afloop van deze toelichting kunt u vragen of er nog onduidelijkheden over de regeling zijn. Indien dit over details gaat, staan **5.1.2e** en/of **5.1.2e**, betrokken vanuit HBJZ u bij.
- Ten slotte kunt u aangeven dat de vervolgingsbeslissing van het OM bij alle betrokkenen bekend is. Wat dat ook van zij, voor IenW is het geen reden geweest om de regeling anders vorm te geven dan reeds de bedoeling was.

Naar verwachting deelt de sector nogmaals haar standpunt over de cessie:

- U kunt aangeven dat IenW niet aansprakelijk is voor de schade van de 1200 Watt Stint en dat IenW ook niet de mening deelt dat de 1200 Watt Stint onterecht van de weg is gehaald. Hier zit geen ruimte in voor IenW om de sector tegemoet te treden.
- U kunt aangeven dat het overleg dat tussen juristen plaats heeft gevonden in augustus hier ook geen verandering in heeft gebracht.
- Het lijkt niet zinvol BK en BMK te vragen alsnog akkoord te gaan, het advies is dit ook niet te doen. Het hoogst haalbare lijkt hier een 'agree to disagree'.

### Bijdrage bij Agendapunt 3. Vervolgproces en communicatie

#### *Vervolgproces*

- U kunt aangeven dat de minister voornemens is de regeling spoedig vast te stellen zodat kinderopvangorganisaties snel een aanvraag kunnen doen.

#### *Communicatie*

- Het toeval wil dat het op woensdag 20 september exact vijf jaar geleden is dat het ongeluk plaats heeft gevonden.
- **Buiten reikwijdte verzoek**

#### Bijdrage bij Agendapunt 4. W.v.t.t.k.

Gezien de inhoudelijke stellingname die over en weer bekend is, is het niet uit te sluiten dat BK en BMK het overleg (vooral) willen benutten om een aantal zaken die nu niet expliciet geagendeerd zijn te bespreken.

#### **Buiten reikwijdte verzoek**

#### *2. Afwezigheid minister en starten consultatie zonder bestuurlijk overleg*

- Mogelijk maakt BK/BMK bezwaar tegen afwezigheid van de minister. Hij is afwezig vanwege de politieke beschouwingen. Er is diverse keren geprobeerd om eerder met BK en BMK af te spreken, maar zij konden telkens geen ruimte vrij maken in hun agenda. En, vanwege de fase waarin we zitten, is het ook niet meer nodig dat de minister aanwezig is.
- Daarnaast heeft BK zich kritisch uitgelaten over het feit dat met de internetconsultatie is gestart zonder voorafgaand bestuurlijk overleg.
- U kunt aangeven dat de minister voor de vakantie twee keer ruimte heeft gemaakt in de agenda en dat BK toen twee keer geen ruimte zag.
- Met oog op noodzakelijke voortgang op dit dossier is door IenW gekozen voor het doorzetten van de consultatie en het houden van het BO daarna.
- IenW houdt zich daarmee ook aan de afspraak om de regeling niet vast te stellen zonder (de mogelijkheid tot) bestuurlijk overleg met de sector.
- U kunt tevens aangeven dat de minister het overleg wilde aangaan met oog op het bereiken van overeenstemming hierover. De publiekelijk ingenomen stellingname tegen de regeling ("minister speelt Squid Game") maakt dat de inschatting is dat dit niet mogelijk is.
- Dat maakt dat de minister nu een andere afweging maakt.

- NB: aanvankelijk zou het BO op 13 september plaatsvinden. Dit is verzet omdat er maandag 11 september nog geen reactie was vanuit BMK over deelname.

### **Uw counterparts**

Vanuit BK zijn 5.1.2e en 5.1.2e aanwezig. Vanuit BMK zijn dit 5.1.2e en 5.1.2e aanwezig. BK heeft ongeveer 1.000 leden, BMK iets minder (maar grotere organisaties). BK is de meest kritische van de twee organisaties. BMK heeft zich ook niet publiekelijk uitgelaten over de compensatieregeling.

Over de regeling heeft lang constructief overleg plaatsgevonden. Toen cessie als voorwaarde op tafel kwam is dit veranderd. Bij monde van 5.1.2e heeft BK in de media aangegeven media hiermee niet akkoord te kunnen gaan: *"Om te krijgen waar je recht op hebt, moet je een ander opofferen. Alsof we in een Nederlandse remake van de Netflix-serie 'Squid Game' zijn beland waarbij rare spelletjes worden gespeeld en mensen tegen elkaar worden opgezet."*

Deze visie is ingegeven door de overtuiging vanuit BK dat het ministerie aansprakelijk is voor de schade als gevolg van het ongeluk met de 1200 Watt Stint. Deze aansprakelijkheid is niet vastgesteld door de Raad van State. Ook is altijd duidelijk geweest dat IenW deze aansprakelijkheid niet aanvaardt.

### **Politieke context**

Na vaststelling van de regeling wordt een kamerbrief verzonden. Deze wordt u separaat voorgelegd. Recent is er geen politiek aandacht voor dit onderwerp.

Buiten reikwijdte verzoek

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

**Bestuurskern**

Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Verkeersveiligheid

's-Gravenhage  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Datum**

15 september 2023

# agenda

---

Betreft	Bestuurlijk overleg Stint compensatieregeling
Vergaderdatum	20 september 2023
Vergadertijd	10:00 - 11:00
Vergaderplaats	Online
aanwezig	BK: 5.1.2e , 5.1.2e BMK: 5.1.2e en 5.1.2e IenW: IenW: 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e

---

## 1. Opening en vaststellen agenda

## 2. Toelichting schaderegeling

- a. Toelichting van 5.1.2e naar aanleiding van de internetconsultatie
- b. Gesprek over de voorliggende regeling.

## 3. Vervolgproces en communicatie

- a. Proces vaststelling en publicatie
- b. Communicatie over de regeling

## 4. W.v.t.t.k.