



Juridische notitie delen laadinfrastructuur

Stichting Connekt

Inhoudsopgave

I. Inleiding	3
II. Relevante feiten	5
III. Casusposities	6
Situatie 1 – ‘Andere gebruikers laten laden op je eigen terrein’	7
Situatie 2 – ‘Doortrekken van een elektriciteitskabel’	7
Situatie 3 – ‘Erfgrens’	7
Situatie 4 – ‘Samen investeren’	8
IV. Toepasselijk juridisch kader: inleidende beschouwingen inzake goederenrecht, energierecht en verbintenissenrecht	8
Goederenrecht: Laadpalen roerende of onroerende zaak?	9
Energierecht: Laadpaal onderdeel van een ‘net’ of (WOZ)-object met eigen ‘aansluiting’ op het net?	9
Wet WOZ	10
Ontstaan van een ‘net’ in de zin van de Elektriciteitswet 1998	12
Wie is ‘afnemer’ van de laadpaal?	12
Afstemming netbeheerders/gemeenten WOZ-afbakening	14
Verbindenissenrecht: welke afspraken maken in overeenkomst voor gebruik laadinfrastructuur door de burens?	16
V. Analyse behorende bij de verschillende casusposities/ beantwoording vragen	17
Situatie 1 – Anderen laten laden op je eigen terrein	17
Situatie 2 – Doortrekken van een elektriciteitskabel	20
Situatie 3 – Erfgrens	22
Situatie 4 – Samen investeren	23
VI. Omgevingsrecht	26

I. Inleiding

De logistieke sector zal de komende jaren in toenemende mate de overstap maken naar elektrisch rijden. Het realiseren van voldoende laadinfrastructuur is echter een uitdaging gebleken. Efficiënt delen van laadinfrastructuur kan een oplossing bieden voor de stijgende vraag, alsook voor het momenteel overbelaste elektriciteitsnet. Stichting Connekt heeft op meerdere rechtsgebieden vragen voorgelegd over de juridische mogelijkheden om laadinfrastructuur bestemd voor de logistieke sector, tussen gebruikers onderling te delen.

Daarbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het gedeeld gebruik van laadinfrastructuur aanwezig op naastgelegen percelen (*'Laden bij de burens'*). Door gebruik te maken van elkaars netaansluiting kan worden voorkomen dat partijen de overstap naar elektrisch rijden niet of (slechts) met aanzienlijke vertraging kunnen maken vanwege oplopende wachtrijen bij netbeheerders voor capaciteit uitbreidingsverzoeken.

In de praktijk wordt, zo begrijpen wij, een grote behoefte gevoeld aan verduidelijking van het toepasselijke juridisch kader bij het delen van een netaansluiting en het (via die aansluiting) doorleveren van elektriciteit aan verbruikers op naastgelegen percelen. Meer bepaald gaat het daarbij om de mogelijkheden/ de ruimte die energiewetgeving biedt bij het aanbieden en/of het delen van laadinfrastructuur met de gebruikers van naastgelegen percelen (*'de burens'*).

In deze notitie zullen wij stilstaan bij de belangrijkste juridische aandachtspunten behorende bij het gedeeld gebruik van laadinfrastructuur, in het bijzonder middels naastgelegen percelen (*'laden bij de burens'*). Daarbij valt in het bijzonder te denken aan het energierecht (de Elektriciteitswet 1998), het goederen- en verbintenissenrecht, alsmede het bestuursrecht, in het bijzonder het omgevingsrecht (i.v.m. eventueel benodigde omgevingsvergunningen).

Bij het energierechtelijke deel zullen wij met name in gaan op vragen als:

- Hoe kwalificeren de laadpalen en hun verbindingen (al dan niet naar nabijgelegen percelen) op grond van de elektriciteitswet 1998? Zijn deze een 'net', een 'installatie', een 'directe lijn' of kunnen deze bijvoorbeeld kwalificeren als een 'privaat net' (een gesloten distributienet), en zo ja/zo nee wat betekent dat dan in de praktijk?
- Is er voor het leveren van de elektriciteit aan de gebruikers (in sommige gevallen 'de burens') van de laadpalen een leveringsvergunning vereist?

Bij het goederenrechtelijke deel zullen wij met name ingaan op vragen als:

- Onder welke omstandigheden kwalificeren de laadpalen als een zelfstandige onroerende zaak in de zin van de Wet waardering onroerende zaken?

Bij het verbintenisrechtelijke deel zullen wij met name ingaan op vragen als:

- Welke afspraken moeten er (minimaal) gemaakt worden tussen de eigenaar/beheerder van de laadinfrastructuur en de gebruiker van de infrastructuur, in het bijzonder wanneer deze gebruiker de eigenaar/gebruiker is van het naastgelegen perceel ('laden bij de burens')?
- We gaan hierbij niet in op vragen die zien op afspraken die de grondeigenaar moet maken met de aanlegger en/of de exploitant van de laadinfrastructuur. We focussen op het 'laden bij de burens' karakter van deze uitvraag: waar moet aan worden gedacht indien partijen gebruik willen maken van elkaars laadinfrastructuur?

Bij het omgevingsrechtelijke deel zullen wij met name ingaan op vragen als:

- Is er voor laadpaalinfrastructuur, in het bijzonder in geval van gedeeld gebruik, publiekrechtelijke toestemming noodzakelijk, zo ja op welke wijze (bijv. in de vorm van het aanvragen van een omgevingsvergunning), en zijn er mogelijk uitzonderingen van toepassing waarvan gebruik kan worden gemaakt bij laadpaalinfrastructuur zodat geen omgevingsvergunning noodzakelijk is?


Wij zullen deze vragen beantwoorden aan de hand van de geschetste voorbeeldsituaties zoals opgenomen in de offertevraag 'juridische mogelijkheden laden bij de burens' van stichting Connekt.

Voor de volledigheid merken wij op dat in dit memorandum (dus) niet (uitvoerig) zal worden ingegaan op de aanleg en commerciële inrichting van de laadpaaldienstverlening en daarbij te maken afspraken, zoals de afspraken die met een aannemer omtrent aanleg en/of onderhoud van de voorzieningen moet worden gemaakt of de afspraken die met de exploitant en/of mobility service provider kunnen worden gemaakt in het kader van de tarifiering, abonnementsdiensten, facturatie, enzoverder. Wel wordt in de volgende paragraaf een korte schets gegeven van de (verhouding tussen) commerciële partijen die – gemiddeld genomen - betrokken zijn bij de exploitatie van laadpalen op bedrijventerreinen. Hierbij wordt ook ingegaan op het type voertuig dat op bedrijventerreinen gebruik zal kunnen maken van de laadpalen.

II. Relevante feiten

De opdrachtverlening heeft betrekking op laadinfrastructuur bestemd voor de logistieke sector. In dit memorandum spreken wij over 'laadinfrastructuur'. Hieronder verstaan wij het geheel van kabels en leidingen, inclusief de laadpalen zelf, die bestemd zijn om een elektrisch voertuig op te laden. In de meeste gevallen zal voor de laadinfrastructuur gebruik worden gemaakt van een bestaande aansluiting van een bedrijfsperceel op het publieke net van de netbeheerder.

Verder richt dit advies zich op laadinfrastructuur die specifiek bestemd is voor de logistieke sector. Het gaat dan over laadinfrastructuur die primair bedoeld is om de voertuigtypen N1, N2, en N3 op te laden. Bij N1 gaat het om bestelwagens die onder andere gebruikt worden door servicemonteurs, installatiebedrijven, horeca (kleinschalig) en de bouwsector. Lichte vrachtwagens die worden gebruikt in de food- en horeca-logistiek behoren tot de categorie N2. Tot slot behoren zware vrachtwagens, die dienen voor de bevoorrading van supermarkten of voor bouwlogistiek binnen de steden, tot categorie N3.¹ Hierna volgt een overzicht van de verschillende voertuigtypen met daarbij enkele kenmerken:

	Type	Gewicht	Categorie	Aantallen
	Bestelwagens	<= 3.500 kg	N1	852 duizend
	Lichte vrachtwagens	> 3.500 kg, <=12.000 kg	N2	62 duizend
	Zware vrachtwagens	> 12.000 kg	N3	74 duizend

Voor wat betreft de laadbehoefte van deze voertuigen dient te worden opgemerkt dat de hiervoor aangehaalde voertuigtypen over aanzienlijk grotere batterijpakketten beschikken dan huidige elektronische personenvoertuigen. Het merendeel van de bestelwagens (categorie N1) en lichte vrachtwagens (N2) maakt gebruik van laadoplossingen tot 50 kW. De zware vrachtwagens maken gebruik van laadinfrastructuur met vermogens van 50kW oplopend tot wel 1 MW.²

Bij het kunnen laden van elektrische voertuigen spelen verschillende partijen een rol. De bestuurders van een elektrisch voertuig hebben veelal een overeenkomst met een zogeheten *Mobility Service Provider* (hierna: '**MSP**'). Deze partij zorgt er bijvoorbeeld voor dat de bestuurder een laadpas krijgt waarmee toegang kan worden verkregen tot de laadpaal. De laadpas is nodig om het elektrisch voertuig te identificeren zodat duidelijk is hoeveel elektriciteit dit voertuig heeft afgenomen. Als de onderneming de laadpalen dus bijvoorbeeld

¹ Nationale Agenda Laadinfrastructuur, Handreiking laden van elektrische voertuigen in de logistieke sector, p. 8.

² Idem.

beschikbaar stelt voor de eigen werknemers dan kan de onderneming de gebruikte elektriciteit voor het laden van elk elektrisch voertuig met de MSP afrekenen.

Een exploitant van een laadpaal staat bekend als een Charge Point Operator (hierna: 'CPO'). Deze CPO kan de verantwoordelijkheid op zich nemen voor het technische onderhoud van de laadinfrastructuur of de afrekening met de MSP's. Het is de CPO die ervoor moet zorgen dat de instrumenten die worden toegepast om de hoeveelheid door de elektrische voertuigen afgenomen elektriciteit te meten voldoen aan de vereisten die de Metrologiewet en de daarop gebaseerde besluiten daaraan stelt, zodat deze in goede staat verkeren en zo nauwkeurig mogelijk zijn.³

Als de onderneming een CPO voor de exploitatie van de laadinfrastructuur heeft aangesteld en de laadinfrastructuur direct op het openbare elektriciteitsnet zijn aangesloten dan vindt de levering van de elektriciteit plaats via de aansluiting van de CPO op het openbare elektriciteitsnet. De CPO kan de geleverde elektriciteit dan afrekenen met de MSP van de bestuurder van de elektrische voertuigen. Als de laadinfrastructuur geen directe aansluiting op het openbare elektriciteitsnet heeft dan vindt de levering van de elektriciteit plaats via de bestaande aansluiting van de onderneming. De leverancier van de onderneming levert dan de elektriciteit aan de onderneming die vervolgens een deel van de elektriciteit doorlevert aan de CPO.

III. Casusposities

In de uitvraag staan, ontleend aan de praktijk, vier casusposities opgenomen aan de hand waarvan in dit memorandum de vragen zullen worden beantwoord. Deze casus zijn als volgt.

Situatie 1 'Andere gebruikers laten laden op je eigen terrein'

Toelichting: Op het terrein van een bedrijfsp perceel (d.w.z. binnen één perceelsgrens) bevindt zich laadinfrastructuur, bestaande uit één of meerdere laadpalen. De wens is om aan andere logistieke partners van dit bedrijf de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van deze laadpalen. De vragen die daarbij concreet gesteld zijn betreffen:

- (i) Welke beperkingen zijn van toepassing – als eigenaar van de laadinfrastructuur – als andere logistieke partners gebruik maken van de laadinfra op jouw terrein?
- (ii) Welke beperkingen gelden er voor de (externe) gebruiker van laadinfrastructuur op een ander terrein?

³ Besluit instrumenten marktdeelnemers, artikel 5 jo. Regeling gebruik en installatie EU-meetinstrumenten, artikel 2.

- (iii) Welke randvoorwaarden moeten minimaal worden opgenomen in een overeenkomst tussen de eigenaar van het terrein waar de laadinfrastructuur staat en de externe gebruiker?

Situatie 2 'Doortrekken van een elektriciteitskabel'

Toelichting: Twee naastgelegen bedrijfspercelen hebben beide laadpalen op hun terrein, welke beide via één en dezelfde aansluiting (van één van de beide bedrijfspercelen) op het publieke net zijn aangesloten. De laadpalen die op beide percelen geplaatst staan zijn in dit voorbeeld niet onderling met elkaar verbonden. Vragen die hierbij gesteld zijn:

- (iv) Zitten er beperkingen aan het doortrekken van een aansluiting middels een kabel naar een naastgelegen (WOZ) pand (buren) ten behoeve van het opladen van voertuigen? En zo ja welke zijn dat dan?
- (a) Wordt er juridisch onderscheid gemaakt of de kabel zich boven- of onder de grond bevindt als deze naar het naastgelegen WOZ-pand wordt doorgetrokken en daardoor de erfgrens passeert?
- (b) Zit er verschil tussen een onroerend goed (laadpaal) en roerend goed (auto) bij het doortrekken van een vaste energiekabel over de erfgrens en/of de laadkabel over de erfgrens?
- (v) Maakt het verschil als de eigenaar van de grond waarop het inkoopstation/ transformator is gevestigd een gemeente is?
- (vi) Welke randvoorwaarden moeten minimaal opgenomen worden in een overeenkomst tussen de eigenaar van het terrein waar de transformator / het inkoopstation staat en de gebruiker van deze aansluiting op het naastgelegen terrein?

Situatie 3 'Erfgrens'

Toelichting: In deze situatie geldt dat – net als in situatie 1 - alle laadpalen zich op het terrein (en achter de aansluiting) van één bedrijfsperceel bevinden. In dit geval kunnen voertuigen echter zowel op het terrein van dit perceel, als het naastgelegen bedrijfsperceel (dus aan de andere kant van de erfgrens) gebruik maken van de laadinfrastructuur, omdat de laadpalen dicht op de erfgrens gestationeerd zijn (de stroomkabel van de laadpaal naar het voertuig loopt over de erfgrens).

Vraag die hierbij gesteld is:

- (vii) Is het mogelijk om voertuigen op te laden aan laadpunten die op een perceel staan waar ook de netaansluiting op geregistreerd is (perceel A), maar waarbij de

voertuigen fysiek geparkeerd staan op een ander perceel (perceel B) met een andere eigenaar (naastgelegen pand)?

Situatie 4 ‘Samen investeren’

Toelichting: De eigenaren van twee naastgelegen bedrijfspercelen investeren samen in één of meerdere laadpalen op de erfgrans en stellen deze ook publiekelijk beschikbaar. De laadpaal wordt gevoed vanuit de netaansluiting op terrein B.

Vragen die daarbij gesteld zijn:

- (viii) Twee bedrijven investeren samen in een lader en plaatsen deze op de erfgrans. Kan en mag dat?
- (ix) Welke randvoorwaarden moeten minimaal worden opgenomen in een overeenkomst tussen de twee partijen?

Tot slot is – los van de specifieke casus – de vraag gesteld of de Omgevingswet een privaat laadplein voor logistiek vergunningplichtig maakt, of kan een laadplein conform BOR bijlage II artikel 18a vergunningvrij worden gebouwd? Waar volgt dat uit?

IV. Toepasselijk juridisch kader: inleidende beschouwingen

inzake goederenrecht, energierecht en verbintenissenrecht

Wij beginnen dit hoofdstuk met enkele algemene juridische beschouwingen aangaande het toepasselijke juridisch kader op ‘laden bij de burens’, gezien vanuit de vier rechtsgebieden als eerder geschetst. Dit zorgt voor een goed begrip van de relevante juridische context, en maakt – ook voor de lezer – de beantwoording van de specifieke – casusafhankelijke – vragen beter te begrijpen.

Hierna volgt allereerst een goederenrechtelijke kwalificatie van laadinfrastructuur. Dit is niet alleen van belang omdat (een gedeelte) van uw vragen zelf een goederenrechtelijke achtergrond heeft, maar ook omdat een juiste toepassing van het energierecht op bepaalde punten afhankelijk is van de goederenrechtelijke kwalificatie. Zo geldt bijvoorbeeld dat voor de vraag of sprake is van een ‘elektriciteitsnet’ in de zin van de Elektriciteitswet 1998 bepalend is of er verbindingen ontstaan tussen verschillende ‘onroerende zaken’. Wij lichten hieronder nader toe. Wij beginnen allereerst bij de goederenrechtelijke kwalificatie van laadpalen.

Goederenrecht: Laadpalen roerende of onroerende zaak?

Het is allereerst van belang om te bepalen of laadinfrastructuur kwalificeert als roerende of onroerende zaak. Dit maakt dat artikel 3:3 BW van belang is. Deze bepaling is als volgt geformuleerd:

(a) Onroerend zijn de grond, de nog niet gewonnen delfstoffen, de met de grond verenigde beplantingen, alsmede de gebouwen en werken die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.

(b) Roerend zijn alle zaken die niet onroerend zijn.

In het *Portacabin*-arrest heeft de Hoge Raad bepaald op welke wijze kan worden vastgesteld of een zaak duurzaam met de grond is verenigd. Hierbij moet met name bekeken worden of het gebouw naar zijn aard en inrichting is bestemd om duurzaam ter plaatse te blijven, hetgeen onder meer kan blijken uit de naar buiten toe kenbare bedoelingen van de bouwer.⁴

Een laadpaal wordt bevestigd door een cementblok in de grond te plaatsen op een diepte van ongeveer een meter. Een laadpaal wordt op het cementblok geplaatst en verbonden met het elektriciteitsnet, ofwel via een verbinding op een aansluiting van een andere zaak ofwel door middel van een directe aansluiting op het net. Deze twee elementen, de plaatsing en de verbinding met het elektriciteitsnet, duiden op een duurzame bestemming, en pleiten derhalve voor de kwalificatie van een onroerende zaak.⁵

De laadpaal is duurzaam met de grond verenigd, zo blijkt uit voorgaande paragraaf. Het gevolg hiervan is dat de laadpaal door natrekking eigendom wordt van de eigenaar van de grond waar deze mee is verenigd, zo volgt uit art. 5:20, eerste lid, sub e BW. Deze verticale natrekking kan worden doorbroken door de vestiging van een opstalrecht op de laadpaal ten behoeve van de eigenaar van de laadpaal. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn indien de laadpalen door een externe, derde partij worden aangelegd, gefinancierd en beheerd. Deze partij zal dan – om financiering los te krijgen – ook de eigendom van de laadpalen willen krijgen, waarvoor een opstalrecht noodzakelijk is.

Energierecht: Laadpaal onderdeel van een ‘net’ of (WOZ)-object met eigen ‘aansluiting’ op het net?

Van belang voor de beantwoording van de gestelde vragen is om te bezien welke kwalificatie de laadpaal draagt op grond van de Elektriciteitswet 1998 (hierna ook: ‘E-Wet’). Centrale begrippen in de E-wet zijn ‘net’, ‘aansluiting’ en ‘afnemer’. De partij die beschikt over een aansluiting op het elektriciteitsnet, is een afnemer. Deze afnemer verdient wettelijke bescherming indien de capaciteit

⁴ HR 31 oktober 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2478.

⁵ Zie ook: mr. L. Baljon, ‘Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer’, Tijdschrift voor Energierecht, nr. 2 mei 2015.

van zijn of haar aansluiting maximaal 3x80Ampère betreft ('kleinverbruiker'). De partij die de elektriciteit levert aan een kleinverbruiker is de leverancier, en deze heeft daarvoor een vergunning nodig.

Laadpalen vormen, zo achten wij verdedigbaar, geen bestanddeel van een net. Dit kan naar analogie worden afgeleid uit een gerechtelijk oordeel over lichtmasten, die zijn aangesloten op een laagspanningsnet. De rechtbank Noord-Nederland oordeelde in 2014 bijvoorbeeld dat lichtmasten geen bestanddeel vormen van het net, omdat, zo overweegt de rechtbank, in het licht van de definitie in de E-wet het net daar eindigt waar een installatie op het netwerk kan worden aangesloten.⁶ Omdat een laadpaal op het elektriciteitsnet wordt aangesloten via een in de laadpaal aanwezig aansluitbord, eindigt daar het net en maakt de laadpaal zelf als een op het elektriciteitsnet aangesloten installatie geen deel uit van het dat elektriciteitsnet (veelal laagspanningsnet).⁷

Belangrijke vraag is dan of een laadpaal als een 'aansluiting' op het elektriciteitsnet kan worden aangemerkt. Een 'aansluiting' is omschreven als *'één of meer verbindingen tussen een net en een onroerende zaak als bedoeld in art. 16, onderdelen a tot en met e, van de Wet waardering onroerende zaken, waaronder begrepen één of meer verbindingen tussen een net dat wordt beheerd door een netbeheerder en een net dat beheerd wordt door een ander dan die netbeheerder'*.

Wij merkten al op dat een laadpaal naar ons inzicht als een onroerende zaak kwalificeert. Gegeven de hiervoor aangehaalde definitie van 'aansluiting' uit de E-Wet, is van belang om te beoordelen of een laadpaal als een zelfstandige onroerende zaak in de zin van artikel 16 Wet waardering onroerende zaken (hierna: '**Wet WOZ**') kan worden aangemerkt. Dit is ook van belang voor de definitie van 'net' in de E-Wet.

Als laadpalen namelijk zelfstandige WOZ-objecten zijn, dan kwalificeren de elektriciteitskabels en -verbindingen tussen deze WOZ-objecten (wanneer deze bijvoorbeeld ook de perceelsgrens overgaan) mogelijk als een elektriciteitsnet.

Wet WOZ

Artikel 16 Wet WOZ kent de volgende categorieën van onroerende zaken die als één onroerende zaak worden aangemerkt:

- (a) *een gebouwd eigendom;*
- (b) *een ongebouwd eigendom;*
- (c) *Een gedeelte van een in onderdeel a of onderdeel b bedoeld eigendom dat blijkens zijn indeling is bestemd om als een afzonderlijk geheel te worden gebruikt;*

⁶ Rechtbank Noord-Nederland 27 augustus 2014, ECLI: NL:RBNNE:2014:4581, r.o. 4.9.13.

⁷ Zie ook: mr. L. Baljon, 'Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer', Tijdschrift voor Energierecht, nr. 2 mei 2015.

- (d) *een samenstel van twee of meer van de in onderdeel a of onderdeel b bedoelde eigendommen of in onderdeel c bedoelde gedeelten daarvan die bij dezelfde belastingplichtige in gebruik zijn en die, naar de omstandigheden beoordeeld, bij elkaar behoren;*
- (e) *een geheel van twee of meer van de in onderdeel a of onderdeel b bedoelde eigendommen, of in onderdeel c bedoelde gedeelten daarvan, of in onderdeel d bedoelde samenstellen, dat naar de omstandigheden beoordeeld één terrein vormt bestemd voor verblijfsrecreatie en dat als zodanig wordt geëxploiteerd;*

Voor de kwalificatie van een laadpaal zijn feitelijk twee van die categorieën van belang: ten eerste die van de gebouwde eigendommen (zoals een bedrijfsgebouw of een laadpaal) en ten tweede die van een samenstel van twee gebouwde eigendommen (het bedrijfsgebouw en de laadpaal). Van één onroerende zaak in de zin van artikel 16 Wet WOZ is sprake wanneer (een gedeelte van) een onroerende zaak blijkens zijn indeling bestemd is om als een afzonderlijk geheel te worden gebruikt.⁸

Van een samenstel is sprake wanneer de gebouwde eigendommen in gebruik zijn bij dezelfde belastingplichtige en die, naar de omstandigheden beoordeeld, bij elkaar horen. In deze definitie is derhalve niet bepalend wie de formele eigenaar is, maar of dezelfde belastingplichtige gebruik maakt van de eigendommen.⁹ Ingeval de laadpaal alleen wordt gebruikt door de gebruiker van het huis of gebouw waar deze mee verbonden is, zal vermoedelijk sprake zijn van een samenstel en dus één aansluiting.¹⁰

Wanneer de laadpaal enkel gebruikt wordt door het gebouw waarmee het verbonden is, zal het waarschijnlijk gaan om een samenstel en bijgevolg één WOZ-object. Indien een laadpaal echter een andere belastingplichtige gebruiker heeft, zou die – naar de letter van art. 16 Wet WOZ - als één onroerende zaak kunnen kwalificeren (lees: een zelfstandig WOZ-object vormen). Vertaald naar de definitie van aansluiting in de E-wet zou die laadpaal een aansluiting hebben (en deels vormen) op het net.

In het geval van een particuliere gebruiker/huishoudens zal de laadpaal veelal een samenstel vormen met het huis waarmee de laadpaal is verbonden en als gevolg geen aparte aansluiting hebben. In de meer (semi-)publieke sfeer zal de laadpaal sneller als een zelfstandig WOZ-object kunnen worden aangemerkt, indien deze door een andere belastingplichtige wordt gebruikt dan de belastingplichtige die gebruik maakt van het bedrijfsgebouw waarmee de laadpalen verbonden zijn.¹¹ Aannemelijk lijkt ons overigens dat de partij die de laadpalen exploiteert (krachtens een daartoe strekkend zakelijk

⁸ Kamerstukken II 1992/93, 22 885, nr. 3, p. 14.

⁹ In de belastingjurisprudentie wordt voor de objectafbakening uitgegaan van eigendom ofwel zakelijke gerechtigheid. Zie ook CBb 2 juni 2020, ECLI:NL:CBB:2020:364.

¹⁰ Zie ook: mr. L. Baljon, 'Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer', Tijdschrift voor Energierecht, nr. 2 mei 2015.

¹¹ Ibidem.

genotsrecht) in beginsel als ‘gebruiker’ moet worden aangemerkt voor de Wet WOZ (en dus niet zozeer de bestuurder die toevallig zijn voertuig komt opladen).

Voor de vraagstelling behorende bij dit rapport is aldus relevant om vast te stellen dat een laadpaal verbonden kan zijn met een (bedrijfs)gebouw, maar dus toch als een afzonderlijk WOZ-object met een eigen aansluiting in de zin van de E-Wet kan worden beschouwd. Dit zal met name het geval zijn indien de laadinfrastructuur op het bedrijfsperceel (krachtens een daartoe strekkend zakelijk genotsrecht zoals een opstalrecht) door een andere belastingplichtige wordt gebruikt.

Hoewel afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval, blijft volgens ons dus bepleitbaar dat de laadpalen aanwezig op een bedrijfsterrein geen los WOZ-object vormen (ook al maken ook andere partijen zoals ‘de burens’ gebruik van de laadpalen), indien deze bijvoorbeeld onderdeel uitmaken van één en hetzelfde perceel (geen splitsing), en evenmin (aan een derde) zakelijke genotsrechten zijn gevestigd ten behoeve van de laadpalen (zoals een opstalrecht).

Ontstaan van een ‘net’ in de zin van de Elektriciteitswet 1998

Deze vraag (laadpalen wel/geen zelfstandig WOZ-object) is vanuit energierechtelijk perspectief relevant, omdat de verbinding tussen het bedrijfsgebouw en de laadpalen als een ‘net’ kunnen worden beschouwd indien deze beide (het bedrijfsgebouw en de laadpalen) als een individueel WOZ-object zijn aan te merken, ook al begeven deze zich op ‘eigen terrein’.

Een net dient voorts te worden onderscheiden van een ‘installatie’. Een verbinding vormt ofwel een net, ofwel de verbinding valt binnen een installatie een afnemer.¹² Een installatie betreft ‘een set verbindingen waarop slechts de eigenaar van die verbindingen is aangesloten’.¹³

Wanneer een derde wordt aangesloten op of via deze verbindingen, is sprake van een net en is niet langer sprake van een installatie. Zie in dat verband ook de uitspraak van het CBB in de *Salinco* zaak in 2012:

*‘waar meerdere onderscheiden rechtspersonen en/of vennootschappen als producent of afnemer zijn aangesloten op een stelsel van verbindingen, dit stelsel van verbindingen moet worden beschouwd als een net in de zin van de E-wet’.*¹⁴

¹² Art. 1, lid 1 sub i Elektriciteitswet: ‘net: één of meer verbindingen voor het transport van elektriciteit en de daarmee verbonden transformator-, schakel-, verdeel- en onderstations en andere hulpmiddelen, behoudens voor zover deze verbindingen en hulpmiddelen onderdeel uitmaken van een directe lijn of liggen binnen de installatie van een producent of van een afnemer.’

¹³ Kamerstukken II 1998/99, 26 303, nr. 3, p. 18.

¹⁴ CBB, 23 juli 2012, ECLI:NL:CBB:2012:BX4120 (*Salinco*).

In de uitspraak in de zaak Sapa (ECLI:NL:CBB:2014:167) voegde het CBB daar nog aan toe: *'aldus moet worden gelezen dat alle verbindingen die geschikt zijn voor het transport van elektriciteit naar meer dan één afnemer (onderdeel van) een net vormen.'*

Derhalve is van belang – zou de laadpaal als een individueel WOZ-object kwalificeren - welke partij als 'afnemer' van de laadpaal heeft te gelden voor de vraag of er een net ontstaat tussen een (bedrijfs)gebouw en de laadpaal. Als de 'afnemer' behorende bij de laadpaal een andere is dan de eigenaar van het huis of het gebouw, is er een derde aangesloten en ontstaat een 'net'.¹⁵ Voor het beheer van een net moet op grond van artikel 10 lid 9 E-Wet een netbeheerder te worden aangewezen. Dit zijn in Nederland (voor midden- en laagspanningsnetten) onder meer Liander, Enexis en Stedin.¹⁶ Een uitzondering daarvoor geldt enkel indien het net kwalificeert als 'gesloten distributiesysteem' in de zin van artikel 15 E-Wet, waarvoor in dat geval een ontheffing zal moeten worden aangevraagd bij de ACM. Wij lichten hieronder ('wanneer is een leveringsvergunning noodzakelijk?') nader toe wie als 'afnemer' bij een laadpaal moet worden beschouwd.

Samenvattend zal een laadpaal op een bedrijfsperceel niet snel een zelfstandig WOZ-object vormen indien deze enkel door dezelfde eigenaar van het bedrijfsgebouw wordt gebruikt en (derhalve) geen zakelijk genotsrecht (zoals een recht van opstal) aan een andere belastingplichtige is verstrekt. Dat een bestuurder van een voertuig van een naastgelegen bedrijf (zoals 'de buurman') periodiek gebruik maakt van de laadpalen, maakt dit onzes inziens (onder deze omstandigheden) niet anders. De verbindingen tussen de laadpaal en het bedrijfsgebouw van dezelfde eigenaar zullen in dat geval ook niet als een 'net' kwalificeren en kunnen dus door het bedrijf zelf worden beheerd.

Dit kan anders komen te liggen indien een andere belastingplichtige (krachtens een daartoe strekkend zakelijk genotsrecht zoals een recht van opstal¹⁷) gebruik maakt van de laadpalen.¹⁸ In dat geval bestaat er een kans dat (de heffingsambtenaar van de gemeente) de laadpalen toch als een individueel WOZ-object beschouwt.

Wie is 'afnemer' van de laadpaal?

Indien – in het scenario waarin de laadpalen als een zelfstandig WOZ-object kwalificeren - de eigenaar van het bedrijfsgebouw (een WOZ-object) een andere (rechts)persoon is dan de 'afnemer' van de laadpaal, ontstaat strikt genomen een 'net' waarvoor een publieke netbeheerder moet worden

¹⁵ Een enigszins vergelijkbare situatie deed zich voor in de zaak Linsen/Breuer vs. Emsrent/ Emslandermeer, waarbij verschillende recreatiewoningen waren verbonden met de hoofdaansluiting van het recreatiepark. Hier werd door de Nederlandse Mededingingsautoriteit geconstateerd dat wanneer er meerdere opstallen zijn aangesloten die zich bevinden in eigendom van verschillende personen, deze opstallen worden aangemerkt als aangesloten derden. Er is dan sprake van een net, waarvoor een netbeheerder moeten worden aangewezen, tenzij het net kwalificeert als 'gesloten distributiesysteem'. Een en ander leidt ertoe dat in geval de eigenaar van de laadpaal verschilt van de eigenaar van het gebouw, de verbindingen tussen gebouw en laadpaal als 'net' zullen kwalificeren.

¹⁶ Zie daarvoor ook artikel 93 lid 3 E-Wet.

¹⁷ Zie over dit thema ook o.a. A.P. Monsma in Vastgoed Fiscaal & Civiel, 2019/6.

¹⁸ Ook in het geval een perceel wordt gesplitst (waardoor een afzonderlijk perceel ontstaat voor het gebruik van de laadpalen), is de kans aanwezig dat de gemeente zal aannemen dat sprake is van een afzonderlijk WOZ-object.

aangewezen. Dat ligt enkel anders indien ontheffing kan worden verkregen voor een ‘gesloten distributienet’ op grond van artikel 15 E-Wet, waarvoor aan zeer specifieke eisen moet worden voldaan.

Omdat – zoals hieronder zal blijken – de ‘afnemer’ behorende bij laadpalen veelal de laadpaalexploitant zal zijn (althans zo wordt bepleit in de relevante rechtsliteratuur), geldt – in het scenario waarin de laadpaal als een WOZ-object kwalificeert - aldus dat er een risico bestaat dat de verbindingen tussen de laadpaal en het bedrijfsgebouw als een ‘net’ moet worden beschouwd waarvoor een netbeheerder moet worden aangewezen.

Afstemming netbeheerders/gemeenten (VNG) WOZ-afbakening

De vraag onder welke omstandigheden de laadpalen als een WOZ-object moeten worden beschouwd, raden wij aan te bespreken met (een vertegenwoordiging) van de Nederlandse gemeenten alsook de netbeheerders (Netbeheer Nederland). Indien zij bereid zijn mee te gaan in de stellingname dat – onder bepaalde voorwaarden - de laadpalen op een bedrijfsterrein géén zelfstandig WOZ-object vormen, is verdedigbaar dat géén ‘net’ ontstaat en zal ook het risico dat de ACM handhavend op zal treden nihil zijn.¹⁹

Belangrijk hierbij is de uitspraak van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBb) van 2 juni 2020, waarin het CBb tot het oordeel komt dat voor de vraag of sprake is van een WOZ-object de netbeheerder niet langer zonder meer moet aansluiten bij de objectafbakening zoals deze blijkt uit een door het college van burgemeester en wethouders afgegeven WOZ-beschikking.²⁰ Zelfs al zou de gemeente een afzonderlijke WOZ-beschikking afgeven voor de laadpaal/groep laadpalen, dan kan de netbeheerder daarvan dus gemotiveerd²¹ afwijken (waardoor géén elektriciteitsnet ontstaat).

Leveringsvergunning noodzakelijk?

Tot slot de vraag of er een leveringsvergunning noodzakelijk is voor de levering van elektriciteit aan de voertuigen middels laadpalen (en zo ja welke partij moet hierover beschikken). In de Elektriciteitswet bestaat enkel een vergunningsplicht voor de levering van elektriciteit aan kleinverbruikers. Deze vergunningsplicht heeft zijn basis in artikel 95a van de Elektriciteitswet.

*‘1. Het is verboden zonder vergunning elektriciteit te leveren aan afnemers die beschikken over een aansluiting op een net met een totale maximale doorlaatwaarde van ten hoogste 3*80 A.’*

Een ‘afnemer’ is volgens de E-Wet ‘een ieder die beschikt over een aansluiting op een net’.²² Afnemers met een aansluiting op een net met een maximale doorlaatwaarde van 3x80A kwalificeren als

¹⁹ Desgewenst kan ook de ACM om een bestuurlijk rechtsoordeel of informele zienswijze worden verzocht.

²⁰ CBb, 2 juni 2020, ECLI:NL:CBB:2020:364.

²¹ Wel geldt dat aan de WOZ-beschikking een weerlegbaar bewijsvermoeden kan worden ontleend dat sprake is van een zelfstandige onroerende zaak.

²² Art. 1, lid 1 sub c Elektriciteitswet.

'kleinverbruikers'. Levering van elektriciteit aan kleinverbruikers is als gezegd vergunningsplichtig. Dit kan dus zowel gaan om consumenten als om (kleine) zakelijke gebruikers: bepalend voor de vraag of een vergunning noodzakelijk is, is de grootte van de aansluiting.

Voor het bepalen of een leveringsvergunning noodzakelijk is, is derhalve van belang om vast te stellen wie bij het gebruik van laadpalen de 'afnemer' is. De gebruiker van de laadpaal is de bezitter (althans bestuurder) van het elektrische voertuig, die ten behoeve van zijn voertuig elektriciteit afneemt van het net. Een gebruiker van een laadpaal zal de ene keer gebruik maken van een snellaadpaal, die dikwijls een vermogen van meer dan 3*80A hebben, en de andere keer van laadpaal met een kleiner vermogen.

De vraag rijst of de gebruiker van een laadpaal (i.e. de bestuurder van het voertuig) een afnemer is, en zo ja, een beschermde afnemer. Doorslaggevend is – gelet op de definitie van afnemer - wie er 'beschikt' over een laadpaal. Uit de literatuur en rechtspraak volgt (nog) geen eenduidig antwoord. Onzes inziens is de kans klein dat de voertuigbestuurder die tijdelijk gebruik maakt van een laadpaal op het terrein van een derde ('de buurman'), als 'afnemer' moet worden beschouwd in de zin van de E-Wet.²³ Dit omdat moeilijk vol te houden is dat de autogebruiker daadwerkelijk 'beschikt' over een aansluiting op het net, zoals vereist is in de definitie van 'afnemer' in art. 1 lid 1 sub c E-wet. De laadpaalexploitant zou – vanuit dat licht bezien - op zijn beurt wel als 'afnemer' kunnen worden beschouwd. Ook de lezing die de afdeling advisering van de Raad van State heeft gegeven in een eerder advies over dit onderwerp lijkt deze kant op te wijzen. Zij overwoog:

*'Een exploitant van een publiek toegankelijke oplaadpunt is een afnemer in de zin van de Elektriciteitswet 1998.'*²⁴

Goed om te realiseren is dat het hier weliswaar ging om de exploitant van een 'publiek' laadpunt. Desalniettemin pleit deze lezing volgens ons voor het standpunt dat de exploitant van de laadpalen als 'afnemer' heeft te gelden. De volledigheid gebiedt te zeggen dat de opvattingen in de literatuur op dit punt tot op heden nog uiteen lijken te lopen.²⁵

Hierover adviseren wij afstemming met de ACM te zoeken, temeer nu dit ook gevolgen heeft voor de vraag of de verbindingen tussen het bedrijfsgebouw en de laadpalen als een 'net' moet worden beschouwd. Wel merken wij op dat voor de vraag of wel of geen leveringsvergunning noodzakelijk is deze discussie (relatief) gering zal zijn: bepalend is daarvoor immers de capaciteit van de aansluiting (lees: de doorlaatwaarde van de laadpaal): indien sprake is een laadpaal met een doorlaatwaarde

²³ Zie o.a. 'Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur – Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, 18 april 2017, Kamerstukken, nr. 30517 & mr. L. Baljon, 'Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer', Nederlands Tijdschrift voor Energierecht, nr. 2/2015.

²⁴ Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur – Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, 18 april 2017, Kamerstukken, nr. 30517.

²⁵ mr. L. Baljon, 'Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer', Nederlands Tijdschrift voor Energierecht, nr. 2/2015

kleiner dan 3x80A, zal een vergunning vereist zijn voor de levering van elektriciteit via de laadpaal op grond van artikel 95a E-Wet.

Verbintenissenrecht: welke afspraken maken in overeenkomst voor gebruik laadinfrastructuur door de burenen?

Indien de eigenaar/gebruikers van twee naastgelegen bedrijfspercelen laadinfrastructuur (aanwezig op één van de percelen) willen gaan delen zullen ze daar afspraken over moeten gaan maken. De eigenaar van de laadpalen zal immers moeten toestaan dat zijn 'buurman' daar gebruikt van kan maken. Afhankelijk van de omstandigheden van het geval zouden in een dergelijke overeenkomst de volgende onderwerpen aan bod kunnen komen:

- Kern van de overeenkomst is dat partij A aan partij [X] (externe gebruiker) toestemming verleent om, al dan niet op bepaalde tijdstippen, zijn of haar bedrijfsterrein (met voertuigen) te betreden om daarop gebruik te maken van de ter plaatse aanwezige laadinfrastructuur²⁶;
- Partij [X] zal daartoe een overeenkomst moeten aangaan met de commerciële exploitant van de laadinfrastructuur die door partij A is ingeschakeld, zijnde de CPO en/of MSP, opdat toegang tot de laadpalen kan worden verkregen en facturatie en afrekening kan plaatsvinden.
- Indien partij [X] meermaals nalatig is in de betaling van haar facturen aan de CPO/MSP van partij A moet partij A de mogelijkheid hebben om de overeenkomst betreffende de toegang en het gebruik van de laadpalen te beëindigen.
- Partij A is niet aansprakelijk voor (gevolg)schade van partij [X] (externe gebruiker) in het geval van het niet (tijdig) functioneren van de laadpalen. Nota bene: het is aan Partij A als eigenaar van het terrein waarop de laadpalen zich begeven om afspraken te maken met een derde partij (CPO) ten behoeve van de aanleg en het beheer en onderhoud van de laadpalen. Daarin dient te worden opgenomen dat het de verantwoordelijkheid van de CPO is om er voor te zorgen dat de laadpalen goed functioneren. In deze overeenkomst kan een vrijwaringsclausule worden opgenomen, inhoudende dat de CPO de eigenaar van perceel A (waarop de laadpalen gevestigd zijn) vrijwaart van aanspraken van derden in verband met het (niet, niet tijdig of niet deugdelijk) functioneren van de laadpalen.
- Hoe wordt toegang tot de laadinfrastructuur geregeld (bijvoorbeeld: heeft de eigenaar van het terrein voorrang bij gebruik van de laadinfrastructuur? Onder welke omstandigheden mag de eigenaar toegang tot de laadinfrastructuur (tijdelijk) ontzeggen (bijvoorbeeld: onderhoud)? Moet daarover gecommuniceerd worden met de partners?

²⁶ De kans bestaat dat de overeenkomst kan kwalificeren als huur. Wij bieden aan een eventuele (concept)/(model) gebruiksovereenkomst t.z.t. daarom te toetsen aan het huurrecht.

- Partij [X] dient er op toe te zien dat haar chauffeurs zich bij het betreden van het bedrijfsterrein van partij A fatsoenlijk zullen gedragen en zich voor geen andere reden toegang tot het terrein verschaffen dan voor het gebruik van de laadpalen op daartoe aangewezen plaatsen.
- Partij [X] is verantwoordelijk (en aansprakelijk) is voor het handelen en de gedragingen van haar chauffeurs alsmede voor de eventuele schade die de voertuigen op het terrein van Partij A veroorzaken. Partij [X] zal zich tegen dergelijke schade deugdelijk dienen te verzekeren.
- Verder zal ook partij X willen dat partij A zich deugdelijk verzekerd voor schade veroorzaakt door haar opstallen (zoals door de laadpalen). Denk ook aan brandschade. Eventueel kan deze verplichting door partij A worden doorgelegd aan de door haar in te schakelen aanlegger/beheerder van de laadvoorzieningen.
- De duur van de overeenkomst moet worden vastgelegd, voor hoeveel jaren wensen partijen deze samenwerking aan te gaan, en onder welke voorwaarden moeten partijen de overeenkomst (tussentijds) kunnen opzeggen?
- Moet partij X, naast de vergoeding voor het laden van de voertuigen, ook nog een vergoeding betalen aan partij A voor het feit dat partij A toegang tot haar bedrijfsterreinen verleent? Zo ja, wie int deze vergoeding (de CPO/MSP of partij A zelf middels een aparte factuur).
- Een overlegorgaan kan worden ingesteld bestaande uit een vertegenwoordiger van beide partijen die maandelijks (of zoveel vaker of minder vaak als gewenst) bijeenkomt om de gang van zaken/de samenwerking te monitoren en te evalueren en zo nodig aanpassingen door te voeren.

Wij zijn graag bereid om, in een vervolgtraject, aan de hand van bovenstaande uitgangspunten een modelovereenkomst op te stellen.

V. Analyse behorende bij de verschillende casusposities/ beantwoording vragen

Met inachtneming van het voorgaande worden nu antwoorden gegeven op de vragen behorende bij de in de uitvraag geschetste casusposities.

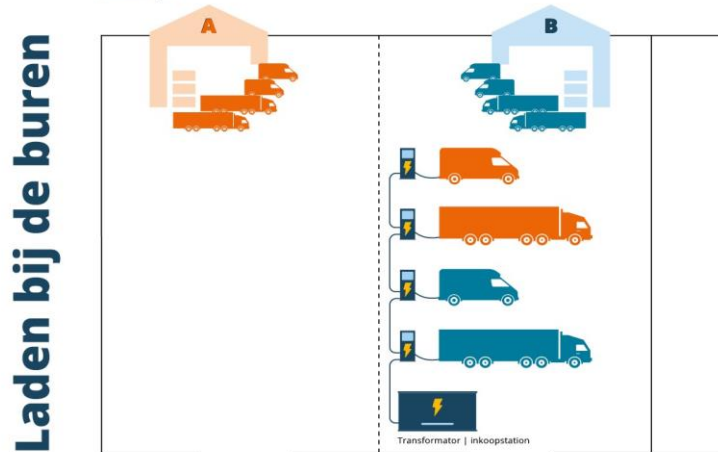
Situatie 1 – Anderen laten laden op je eigen terrein

In de eerste situatie faciliteert bedrijf A dat de voertuigen van bedrijf B gebruik kunnen maken van de laadinfrastructuur van bedrijf A. We merken hierbij op dat voor de beantwoording van de vragen bij deze casuspositie het op zich niet uitmaakt of de voertuigen van het naastgelegen perceel (bedrijf B) zijn, of van een andere (externe) gebruiker. Verder merken wij op dat wij er bij deze vraag – evenals de andere vragen – vanuit gaan dat bij ‘trafo/inkoopstation’ in dit geval de netaansluiting wordt bedoeld van perceel B. Een transformatorstation is normaal gezien namelijk onderdeel van het publieke elektriciteitsnet van de netbeheerder. Pas achter de individuele aansluiting van perceel B op

dit net (doorgaans achter het trafostation van waaruit hoog- of middenspanning naar midden- of laagspanning wordt omgezet), bevinden zich – zo begrijpen wij – de laadpalen.

Situatie 1: Anderen (buren) laten laden op je eigen terrein

A laadt bij B



- (i) *Welke beperkingen zijn van toepassing – als eigenaar van de laadinfrastructuur – als andere logistieke partners gebruik maken van de laadinfra op jouw terrein?*

Er gelden geen algemene wettelijke verbodsbepalingen: het is op zichzelf genomen toegestaan voor partijen om af te spreken dat gebruik gemaakt wordt van elkaars laadpalen en partijen aldus toegang hebben tot elkaars bedrijfsterreinen. Het vestigen van erfdienstbaarheden lijkt niet (strikt) noodzakelijk: partijen zouden kunnen volstaan met het maken van verbintenisrechtelijke afspraken in de vorm van een overeenkomst. Daarin moeten onder meer afspraken worden gemaakt over de regulering van toegang tot de laadpalen op het terrein van partij A (wanneer, en onder welke voorwaarden).

Voor partij A betekent dit dus dat hij heeft te dulden dat andere voertuigen gebruik maken van zijn bedrijfsterrein, ruimte in beslag nemen, en – mogelijk – (beperkte) overlast veroorzaken in verband met ruimtebeslag en/of verkeershinder. Ook betekent dit dat partij A mogelijk zelf op bepaalde tijdstippen geen gebruik kan maken van de laadpalen, nu deze gebruikt worden door Partij B of een andere partij aan wie toestemming is gegeven. Het is aldus goed om afspraken te maken in de overeenkomst over de regulering van de toegang tot de laadpalen: wat te doen bijvoorbeeld in de situatie waarin zowel voertuigen van partij A als partij B gebruik willen maken van de laadpalen, maar er onvoldoende palen beschikbaar zijn?

- (ii) *Welke beperkingen gelden er voor de (externe) gebruiker van laadinfrastructuur op een ander terrein?*

Ook hier geldt dat uit wet- en regelgeving op zichzelf geen verbod volgt: partijen mogen afspreken dat de externe gebruiker toegang krijgt tot de laadpalen aanwezig op het terrein. Deze externe gebruiker

zal wel moeten dulden dat er voorwaarden gelden waaronder hij toegang kan verkrijgen tot het bedrijfsterrein en de daarop aanwezige laadpalen, en hij – met andere woorden – dus geen onbeperkte of onvoorwaardelijke toegang heeft. Ook zal deze externe gebruiker zich dienen te conformeren aan bepaalde huisregels die gelden op het terrein van partij A, een overzicht daarvan kan worden bijgevoegd bij de tussen partijen te sluiten overeenkomst.

Verder zal de externe gebruiker zich dienen te onthouden van gedragingen die in het maatschappelijk verkeer als onaanvaardbaar worden beschouwd (en daarmee onrechtmatig kunnen zijn). Daaronder valt – afhankelijk van de omstandigheden – bijvoorbeeld het opzettelijk veroorzaken van hinder, het frustreren van de logistiek op het bedrijfsterrein, alsook (uiteeraard) het toebrengen van schade aan voorwerpen aanwezig op het terrein (zoals de laadpalen zelf). Wij adviseren echter om zoveel mogelijk in de overeenkomst zelf vast te leggen wat wel en niet is toegestaan, zodat niet telkens op de meer algemene (en vagere) wettelijke normen hoeft te worden teruggevallen (zoals onrechtmatige daad ex artikel 6:162 BW), maar partijen elkaar op grond van de overeenkomst kunnen aanspreken op nakoming (en in voorkomend geval wanprestatie). Beëindiging van de overeenkomst – naast instrumenten als boetes - is in dat geval ook een mogelijkheid.

(iii) Welke randvoorwaarden moeten minimaal worden opgenomen in een overeenkomst tussen de eigenaar van het terrein waar de laadinfrastructuur staat en de externe gebruiker?

Wij verwijzen hiervoor naar onze meer uitgebreide uiteenzetting op dit punt in hoofdstuk IV van dit advies (onderdeel ‘verbintenissenrecht’).

Overige juridische aandachtspunten bij casuspositie 1: ontstaat er een elektriciteitsnet?

Vanuit de elektriciteitswetgeving bezien merken wij bij deze casus op dat een laadpaal op een bedrijfsperceel niet snel een zelfstandig WOZ-object vormt indien deze enkel door dezelfde eigenaar van het bedrijfsgebouw wordt gebruikt, en dus evenmin zakelijke genotsrechten (zoals een opstalrecht) ten behoeve van een andere belastingplichtige gebruiker zijn gevestigd. Dat een bestuurder van een voertuig van een naastgelegen bedrijf (zoals ‘de buurman’) periodiek gebruik maakt van de laadpalen, maakt dit onzes inziens (onder deze omstandigheden) niet anders. Dit kan anders komen te liggen indien een andere belastingplichtige (krachtens een daartoe strekkend zakelijk genotsrecht zoals een recht van opstal²⁷) gebruik maakt van de laadpalen.²⁸ In dat geval bestaat er een kans dat (de heffingsambtenaar van de gemeente) de laadpalen toch als een individueel WOZ-object beschouwt.

Enkel indien de (groep) laadpalen als een afzonderlijk WOZ-object kwalificeren (en de netbeheerders daar ook in meegaan²⁹) zal het stelsel van verbindingen tussen de laadpalen en het bedrijfsgebouw als een ‘net’ kunnen kwalificeren. Dat is dan enkel het geval indien de ‘afnemer’ behorende bij het

²⁷ Zie over dit thema ook o.a. A.P. Monsma in Vastgoed Fiscaal & Civiel, 2019/6.

²⁸ Ook in het geval een perceel wordt gesplitst (waardoor een afzonderlijk perceel ontstaat voor het gebruik van de laadpalen), is de kans aanwezig dat de gemeente zal aannemen dat sprake is van een afzonderlijk WOZ-object.

²⁹ Zie eerder aangehaalde uitspraak van het CBB van 2 juni 2020, ECLI:NL:CBB:2020:364.

bedrijfsgebouw³⁰ (een WOZ-object) een andere (rechts)persoon is dan de partij die als ‘afnemer’ geldt van de laadpaal. In dat geval ontstaat een ‘net’ waarvoor een publieke netbeheerder moet worden aangewezen. Een ontheffing van die aanwijsplicht wordt slechts onder uitzonderlijke omstandigheden verleend op grond van artikel 15 E-Wet (voor het beheren van een ‘gesloten distributiesysteem’), waarvoor aan zeer specifieke eisen moet worden voldaan.

Kort en goed zijn de voorwaarden voor ontheffing van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder als volgt:

- (a) Het bedrijfs- of productieproces van de gebruikers van het net moet om specifieke technische of veiligheidsredenen geïntegreerd zijn of het net moet primair elektriciteit distribueren voor de eigenaar van dat net of de daarmee verwante ondernemingen;
- (b) het net moet binnen een geografisch afgebakende industriële locatie, commerciële locatie of locatie met gedeelde diensten liggen en het net moet technisch, organisatorisch of functioneel verbonden zijn;
- (c) op het net moeten minder dan 500 afnemers aangesloten zijn.
- (d) het net moet geen huishoudelijke eindafnemers van elektriciteit voorzien, tenzij er sprake is van incidenteel gebruik door een klein aantal huishoudelijke eindafnemers dat werkzaam is bij of vergelijkbare betrekkingen heeft met de eigenaar van het net.³¹

Het voert voor nu te ver deze voorwaarden per categorie uitvoerig te behandelen, echter onze inschatting op basis van eerdere ervaring met dergelijke ontheffingen is dat met name de toetsing van de eerste voorwaarde voor moeilijkheden kan zorgen. In dit geval zal verkend moeten worden of er grond bestaat om te bepleiten dat een ontheffing moet worden verleend omdat het bedrijfs- of productieproces van de gebruikers van het ‘net’ om specifieke technische of veiligheidsredenen van het net is geïntegreerd ofwel dat de elektriciteit die over het ‘net’ wordt getransporteerd hoofdzakelijk door de eigenaar van de net (of daarmee verwante ondernemingen) wordt gebruikt. Wij zijn uiteraard graag bereid hier in voorkomend geval verder over mee te denken en te adviseren.

Ook op dit punt raden wij aan in overleg te gaan met de ACM, om te verkennen of zij het telkens noodzakelijk acht om een ontheffing aan te vragen indien het risico bestaat dat een verbinding tussen een bedrijfsgebouw en de laadpalen (achter de hoofdaansluiting op het net) als een ‘net’ kwalificeert.

Situatie 2 – Doortrekken van een elektriciteitskabel

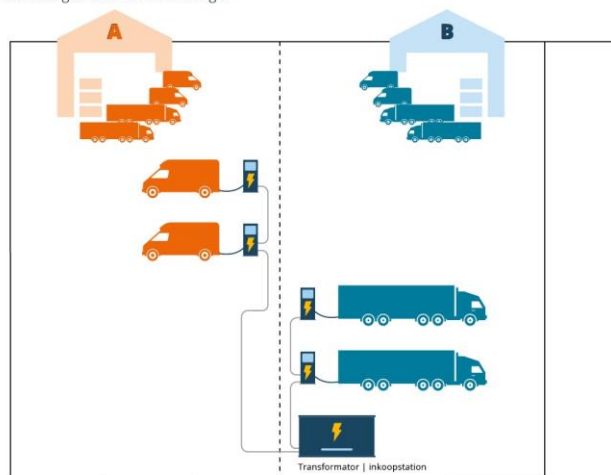
In de tweede situatie wordt de netaansluiting van bedrijf A aangewend om ook de laadpalen aanwezig op het naastgelegen perceel (B) te voorzien van elektriciteit.

³⁰ Dit kan ook de huurder zijn, indien de eigenaar de netaansluiting (behorende bij het gebouw) aan de huurder van het gebouw ter beschikking heeft gesteld, door overeen te komen dat de huurder zelf verantwoordelijk is voor het afsluiten van een energiecontract. Zie ter vergelijking: Rb. Rotterdam, 20 januari 2023, ECLI:NL:RBROT:2023:453.

³¹ Artikel 15, eerste lid, Elektriciteitswet.

Situatie 2: Doortrekken van een elektriciteitskabel

A maakt gebruik van aansluiting B

Laden bij de burenen

- (i) Zitten er beperkingen aan het doortrekken van een aansluiting middels een kabel naar een naastgelegen (WOZ) pand (burenen) ten behoeve van het opladen van voertuigen? En zo ja welke zijn dat dan?
- (a) Wordt er juridisch onderscheid gemaakt of de kabel zich boven- of onder de grond als deze naar het naastgelegen WOZ pand wordt doorgetrokken en daardoor de erfgrans passeert?
- (b) Zit er verschil tussen een onroerend goed (laadpaal) en roerend goed (auto) bij het doortrekken van een (vaste) energiekabel over de erfgrans en/of de laadkabel over de erfgrans?

Ook hier geldt weer: er geldt geen algeheel (wettelijk) verbod op het doortrekken van een aansluiting middels een kabel naar een naastgelegen WOZ pand ten behoeve van het opladen van voertuigen. Wel geldt dat de kabel in beginsel zal natrekken aan de grondeigenaar op grond van artikel 5:20 lid 2 BW, en zal de aanleg moeten worden ingeschreven op grond van artikel 3:17 lid 1 sub k BW. Deze registratie geschiedt middels een notariële verklaring op grond van artikel 26 juncto artikel 37 van de Kadasterwet. Instemming van de eigenaar van perceel A is vereist.

Subvraag 4a kan summier worden beantwoord, namelijk dat het niet uitmaakt of de boven of onder de grond wordt doorgetrokken. Zie in dit verband artikel 5:21 lid 1 BW juncto artikel 5:1 BW. De eigenaar heeft het gebruiksrecht om het bovenste deel van de grond gebruiken, en kan dit gebruiksrecht binnen de grenzen van de wet, aan een ander verlenen. Ook vanuit energierechtelijk perspectief maakt het enkele feit of de kabel boven- of ondergronds wordt doorgetrokken geen verschil.

Subvraag 4b ziet op het onderscheid tussen een roerende zaak of onroerende zaak in geval de kabel wordt doorgetrokken. Inderdaad zit er, bezien vanuit de E-Wet, een verschil tussen of de kabel wordt doorgetrokken en (rechtstreeks) wordt verbonden met een voertuig, dan wel de situatie waarin deze kabel wordt doorgetrokken en wordt verbonden met een laadpaal. Hier speelt namelijk – zoals eerder geschetst - weer de vraag of de elektriciteitskabel een verbinding tussen twee zelfstandige onroerende zaken vormt. Indien de kabel enkel met een voertuig wordt verbonden, is de kans klein dat deze als een ‘net’ kwalificeert. Indien deze met een laadpaal op het naastgelegen perceel wordt verbonden, **zal vrijwel zeker een ‘net’ ontstaan in de zin van de E-Wet (omdat sprake is van een verbinding tussen verschillende WOZ-objecten met verschillende afnemers)**. Daarvoor zal een ‘netbeheerder’ moeten worden aangewezen op grond van artikel 10 lid 9 E-Wet (tenzij ontheffing kan worden gekregen op grond van artikel 15 E-Wet).

(ii) Maakt het verschil als de eigenaar van de grond waarop het inkoopstation / transformator is gevestigd een gemeente is?

Nee, wij zien hierin geen relevant verschil. De toets of sprake zal zijn van een ‘net’ wordt in elk geval niet anders. Ook de (goederenrechtelijke) regels omtrent natrekking zijn voor een gemeente evenzeer van toepassing. Wel geldt – in algemene zin – dat wanneer een overheidsorgaan (zoals een gemeente) haar eigen grond beschikbaar stelt aan een derde partij, zij op grond van het Didam-arrest in beginsel daarvoor een transparante procedure dient te volgen waarin iedere geïnteresseerde partij zich kan melden.

(iii) Welke randvoorwaarden moet minimaal worden opgenomen in een overeenkomst tussen de eigenaar van het terrein waar de transformator/inkoopstation staat en de gebruiker van deze aansluiting op het naastgelegen terrein?

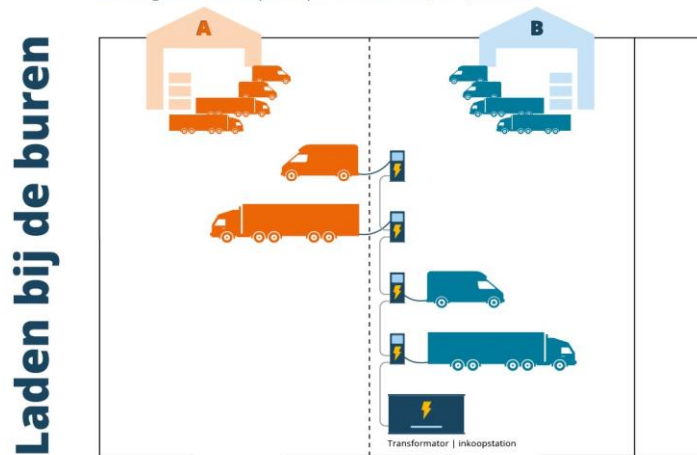
Wij verwijzen hiervoor naar onze meer uitgebreide uiteenzetting op dit punt in hoofdstuk IV van dit advies (onderdeel ‘verbintenisrecht’). Daarnaast geldt – specifiek voor deze casus – dat partijen afspraken zullen moeten maken over de instandhouding van de netaansluiting door partij B, nu partij A daarvan afhankelijk is voor het gebruik van haar laadpalen. Ook het stroomgebruik door partij B via de laadpalen, moet passen binnen de totale capaciteit van de netaansluiting van partij B op het elektriciteitsnet. Daarover adviseren wij ook afspraken te maken, temeer nu er sprake is van congestie op het elektriciteitsnet en overschrijding van de gecontracteerde capaciteit tot (forse) boetes kan leiden.

Situatie 3 – Erfgrens

In situatie 3 gaat het wederom om één netaansluiting op het perceel van B. Nu bevindt alle laadinfrastructuur zich op bedrijventerrein B, maar bevinden enkele voertuigen zich op het terrein van A. De laadkabels tussen de laadinfrastructuur en de voertuigen vormen dus de verbinding.

Situatie 3: Erfgrens

A maakt gebruik van laadpalen op terrein van B via (losse) laadkabel



(iv) Is het mogelijk om voertuigen op te laden aan laadpunten welke op een perceel staan waar ook de netaansluiting op geregistreerd is (perceel A), maar waarbij de voertuigen fysiek geparkeerd staan op een ander perceel (perceel B) met een andere eigenaar (naastgelegen pand)?

Hiervoor geldt in feite dezelfde energierechtelijke analyse als bij scenario 1. Er wordt in dit geval geen elektriciteitsnet tussen perceel A en perceel B aangelegd, omdat de voertuigen niet als een onroerende zaak kwalificeren. Desalniettemin kunnen de laadpalen op het perceel van bedrijf B ook als een zelfstandig WOZ-object kwalificeren (zoals eerder in deze notitie toegelicht), waardoor een 'net' op het terrein van perceel B ontstaat. Die kans bestaat met name indien een andere belastingplichtige (krachtens een daartoe strekkend zakelijk genotsrecht zoals een recht van opstal³²) gebruik maakt van de laadpalen.³³ In dat geval bestaat er een kans dat (de heffingsambtenaar van de gemeente) de laadpalen toch als een individueel WOZ-object beschouwt.

Situatie 4 – Samen investeren

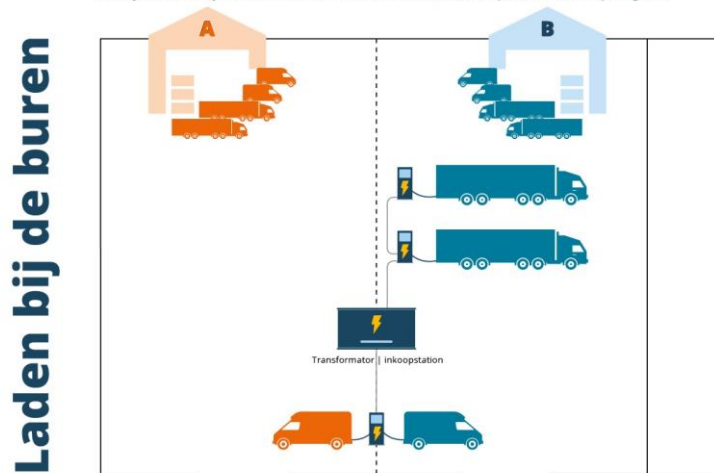
In deze situatie investeren bedrijf A en B gezamenlijk in een snellader op de erfgrans en stellen deze ook publiek beschikbaar. De snellader wordt gevoed vanuit de aansluiting op terrein B. De overige op bedrijf A gevestigde laadinfrastructuur staat niet met de snellader in verbinding.

³² Zie over dit thema ook o.a. A.P. Monsma in Vastgoed Fiscaal & Civiel, 2019/6.

³³ Ook in het geval een perceel wordt gesplitst (waardoor een afzonderlijk perceel ontstaat voor het gebruik van de laadpalen), is de kans aanwezig dat de gemeente zal aannemen dat sprake is van een afzonderlijk WOZ-object.

Situatie 4: Samen investeren

Bedrijf A en bedrijf B investeren samen in een (snel)lader en plaatsen deze op erfgrans



(v) Twee bedrijven investeren samen in een (snel)lader en plaatsen deze op de erfgrans. Kan en mag dat?

Dit kan – juridisch technisch gesproken – en mag op zichzelf ook. Vanuit goederenrechtelijk perspectief kunnen twee partijen investeren in een (snel)lader. Op dat moment ontstaat tussen hen een eenvoudige gemeenschap in de zin van titel 3.7 BW. Ervan uitgaande dat een dergelijke snellader bestemd is om duurzaam verenigd met de grond te blijven (en dus onroerend is in de zin van artikel 3:3 lid 1 BW), ontstaat op het moment van plaatsing op de erfgrans mogelijk een situatie van **mandeligheid**. Mandeligheid ontstaat, wanneer een onroerende zaak gemeenschappelijk eigendom is van de eigenaars van twee of meer erven en door hen tot gemeenschappelijk nut van die erven wordt bestemd bij een tussen hun opgemaakte notariële akte, gevolgd door inschrijving daarvan in de openbare registers. Essentieel is wel dat de mandeligheid niet ontstaat voordat partijen dit hebben laten inschrijven in de openbare registers middels een notariële akte. In dat geval moet de ondergrond (onder de snellader) óók als gemeenschappelijk worden gekwalificeerd en als zodanig moeten worden inbegrepen bij de mandeligheid.

Het element dat evenwel roet in het eten kan gooien, is of de snellader “*tot gemeenschappelijk nut van die erven*” wordt bestemd. Immers, uit de vraag blijkt dat de snellader ook aan het publiek beschikbaar wordt gesteld en niet per se een gemeenschappelijk nut heeft voor de erven A en B. Indien partijen meer zekerheid wensen zou ook kunnen worden overwogen om de eigenaren van de beide percelen een opstalrecht te laten vestigen ten behoeve van de laadpalen, en deze vervolgens in eigendom onder te brengen in – bijvoorbeeld – een gezamenlijke vennootschap dan wel een andere rechtsvorm. Wij zijn desgewenst graag bereid om nader inzicht te verstrekken in de verschillende smaken die bestaan voor de (juridische) inrichting hiervan.

Vanuit energierechtelijk perspectief geldt wederom dat bepalend is of er een elektriciteitsverbinding tussen twee WOZ-objecten ontstaat. Hier geldt weer, dat indien de snellaadpaal een afzonderlijk WOZ-object vormt, de verbinding tussen deze laadpaal en het bedrijfsgebouw van perceel B (en/of het bedrijfsgebouw van perceel A) een elektriciteitsnet kan vormen. Voorwaarde hiervoor (vanuit de E-Wet bezien) is (zoals eerder in deze notitie toegelicht) dat de 'afnemer' behorende bij de snellaadpaal een andere (rechts)persoon is dan de afnemer behorende bij het bedrijfsgebouw.

De kans dat de snellaadpaal als een afzonderlijk WOZ-object wordt beschouwd is met name aanwezig indien een andere belastingplichtige (krachtens een daartoe strekkend zakelijk genotsrecht zoals een recht van opstal³⁴) gebruik maakt van de laadpalen.³⁵ In dat geval bestaat er een kans dat (de heffingsambtenaar van de gemeente) de laadpalen toch als een individueel WOZ-object beschouwt. De kans is in dat geval ook groot dat de 'afnemer' (in de zin van de E-Wet) behorende bij de snellaadpaal een andere (rechts)persoon is dan de afnemer behorende bij het bedrijfsgebouw.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat de vraag of de laadpaal op of naast een perceelsgrens staat vanuit de E-Wet bezien aldus niet zo relevant is: bepalend is of een verbinding tussen verschillende WOZ-objecten ontstaat met verschillende 'afnemers'.

(vi) Welke randvoorwaarden moeten minimaal worden opgenomen in een overeenkomst tussen de twee partijen?

Indien sprake is van een eenvoudige gemeenschap (mandeligheid), dan kan het genot, het gebruik en het beheer van de snellader geregeld in een beheersovereenkomst, artikel 3:168 BW. Bij mandeligheid wordt dit normaliter opgenomen in de notariële akte waarin de bestemming mandeligheid wordt vastgelegd. De beheersovereenkomst maakt dan onderdeel uit van de mandeligheid. In deze overeenkomst kunnen de mede-eigenaren relevante aspecten overeenkomen. De randvoorwaarden hangen evenwel af van de belangen van partijen.

Verder geldt dat de afspraken zoals aangestipt in hoofdstuk IV van deze notitie ('verbintnissenrecht') ook hier relevant zijn, alsook de afspraken over de omvang van het elektriciteitsverbruik van de laadpaal, nu deze is verbonden met het publieke net via de netaansluiting van partij B. Zie voor verdere toelichting de beantwoording bij vraag 6.

³⁴ Zie over dit thema ook o.a. A.P. Monsma in Vastgoed Fiscaal & Civiel, 2019/6.

³⁵ Ook in het geval een perceel wordt gesplitst (waardoor een afzonderlijk perceel ontstaat voor het gebruik van de laadpalen), is de kans aanwezig dat de gemeente zal aannemen dat sprake is van een afzonderlijk WOZ-object.

VI. Omgevingsrecht

(vii) Stelt de Omgevingswet dat een privaat laadplein voor logistiek vergunningsplichtig is of kan een laadplein conform BOR bijlage II artikel 18a vergunningsvrij worden gebouwd? Waar blijkt dat (nog) meer uit?

Tot slot behandelen wij de vraag in hoeverre er een vergunningsplicht bestaat voor het bouwen en het gebruiken van laadinfrastructuur gezien vanuit het omgevingsrecht;

Vanuit het omgevingsrecht en meer in het bijzonder vanwege daaruit volgende vergunningsplichten is het van belang om te definiëren wat wordt gezien als een (privaat) laadplein. Voor de beantwoording van deze vraag gaan wij ervan uit dat een laadplein een stuk grond betreft met daarop aanwezig (meerdere) laadpalen zodanig gepositioneerd dat deze als een samenhangend geheel moeten worden beschouwd.

De eerste vragen die rijzen zijn of de betreffende gronden gebruikt mogen worden als laadplein en de vraag of op deze grond laadinfrastructuur (en eventuele bijbehorende voorzieningen) gebouwd mag worden. Dit hangt af van het ter plaatse geldende bestemmingsplan (en na inwerkingtreding het omgevingsplan).

Gelet op de offerteaanvraag en de daarin beschreven 'situaties' gaan wij er op voorhand vanuit dat het gaat om gronden waarop de bestemming 'bedrijventerrein' rust. In die gevallen zal het parkeren van motorvoertuigen meestal zijn toegestaan, maar dit dient in elk concreet geval te worden vastgesteld op basis van de planregels. Als het gebruik van de gronden als laadplein is uitgesloten, dan zal het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden of een omgevingsvergunning tot afwijking daarvan moeten worden verleend.

Omgevingsrecht: huidige stelsel

Voor wat betreft laatstgenoemde omgevingsvergunning en de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk is artikel 2.1, lid 1, aanhef en onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: '**Wabo**') van belang. Hierin is opgenomen dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het bouwen van een bouwwerk en/of in strijd is met het vigerende planologische regime. In de Wabo wordt 'bouwwerk' niet gedefinieerd, maar uit de rechtspraak volgt dat aansluiting kan worden gezocht bij de in de modelbouwverordening gegeven definitie:

“elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren”³⁶

Naar ons oordeel lijkt het geen twijfel dat laadinfrastructuur kwalificeert als een constructie van enige omvang die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond is verbonden is, en bedoeld is om ter plaatse te functioneren. Om die reden zijn wij van oordeel dat laadinfrastructuur als bouwwerk(en) in de zin van artikel 2.1, lid 1, aanhef en onder a van de Wabo is te beschouwen. Het gevolg hiervan is dat in beginsel een omgevingsvergunning is vereist voor het bouwen van een laadpaal of meerdere laadpalen.

Op grond van artikel 2.1, derde lid, Wabo kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat voor bepaalde activiteiten geen omgevingsvergunning is vereist. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het Besluit omgevingsrecht (hierna: ‘**Bor**’). In artikel 2 van bijlage II bij het Bor zijn activiteiten opgesomd waarvoor geen omgevingsvergunning (als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, aanhef en onder a en c Wabo) is vereist en dus zowel niet voor wat betreft de activiteit ‘bouwen’ als voor wat betreft de activiteit ‘gebruiken van gronden en/of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan’.

Specifiek voor laadpalen is artikel 2, onder 18, aanhef en sub b van bijlage II bij het Bor relevant. Hierin wordt laadinfrastructuur uitgezonderd van de omgevingsvergunningsplicht:

18. een bouwwerk ten behoeve van een infrastructurele of openbare voorziening, voor zover het betreft:

b. een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het weren van voorwerpen die de veiligheid van het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer in gevaar kunnen brengen, ten behoeve van de beveiliging van een weg, spoor- of waterweg of een spoorweg- of luchtvaartterrein, of ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, handhaving van de verkeersregels, wegaanduiding, het opladen van accu's van voertuigen, verlichting, tolheffing of het verschaffen van toegang tot het openbaar vervoer of openbaar vervoersgebouwen (onderstreping AKD)

In de rechtspraak is bevestigd dat laadinfrastructuur op grond van deze bepaling vergunningvrij kan worden opgericht. Gebleken is echter dat er verschillend geoordeeld wordt over de vraag of de omvang of maatvoering van de betreffende bouwwerken van belang is voor de vraag of het realiseren van een laadpaal al dan niet vergunningsplichtig is. Zo wordt in een uitspraak van de rechtbank Zeeland-West-Brabant geoordeeld dat het om een kleinschalige voorziening moet gaan:

“Hoewel in artikel 2, onder 18, sub b, van bijlage II bij het Bor, waarin een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het opladen van accu's van voertuigen is genoemd, geen maatvoering of omvang is vermeld, leidt de rechtbank uit de onder 18 van artikel 2 genoemde

³⁶ Zie bijvoorbeeld ABRvS 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1331, r.o. 5.1.

voorbeelden af dat het om kleinschalige voorzieningen moet gaan. Zo is onder a van onderdeel 18 van artikel 2 (bouwwerk ten behoeve van een nutsvoorziening, de waterhuishouding, het meten van de luchtkwaliteit, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer of het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer) een maximale hoogte van 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 15 m² genoemd en onder e (een container voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen) een maximale hoogte van 2 meter en een oppervlakte van niet meer dan 4 m². De omvang van het in geding zijnde acculaadstation overschrijdt de in onderdeel 18 genoemde oppervlaktes ruimschoots.”³⁷ (onderstreping AKD)

In een andere – recentere – uitspraak van de voorzieningenrechter³⁸ van de rechtbank Gelderland wordt de maatvoering van de bouwwerken daarentegen expliciet niet relevant geacht voor de (voorlopige) beoordeling van de vraag of op het bouwen van laadpalen met bijbehorende voorzieningen artikel 2, onder 18, sub b van bijlage II bij het Bor van toepassing is. Dit volgt volgens de voorzieningenrechter namelijk niet uit de tekst van de bepaling:

“Anders dan het college heeft betoogd, leest de voorzieningenrechter hierin niet dat de totale omvang van de aan te brengen voorzieningen bepalend is voor de vraag of de bouwwerken onder de werking van dit artikel vallen. Dit volgt niet uit de tekst van deze bepaling, er zijn in deze bepaling immers geen afmetingen opgenomen waaraan moet worden voldaan. Daar komt bij dat uit de bepaling zelf al beperkingen voortvloeien. Er moet sprake zijn van bouwwerken geen gebouw zijnde, en deze moeten worden geplaatst ten behoeve van het opladen van accu’s van voertuigen. Het gebruik van de woorden ‘ten behoeve van’ impliceert dat het op de betreffende locatie mogelijk en toegestaan is om voertuigen op te laden. Op locaties waar geen voertuigen kunnen of mogen komen, kunnen voorzieningen ook niet tot doel hebben voertuigen op te laden. Dan kunnen deze voorzieningen ook niet omgevingsvergunningvrij worden geplaatst. Hieruit volgt dat de vrees van het college dat hele natuurgebieden volgebouwd kunnen worden met laadpalen, ongegrond is”³⁹

Deze interpretatie van de voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland achten wij overtuigender dan die van de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Wij zien in (de context van) artikel 2, onder 18, sub b van bijlage II bij het Bor, alsook de toelichting daarbij, geen aanleiding om te veronderstellen dat laadinfrastructuur alleen vergunningvrij mag worden gebouwd als deze is aan te merken als kleinschalige voorziening. Nu er echter twee tegenstrijdige uitspraken zijn over dit onderwerp en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hierover, voor zover ons bekend, nog niet geoordeeld heeft, kunnen wij niet met zekerheid zeggen welke uitleg rechtens juist zal blijken te zijn.

Tot slot merken wij nog op dat de hiervoor behandelde uitzonderingsgrond en de daarop gebaseerde rechtspraak slechts betrekking heeft op laadinfrastructuur en niet eventuele daarvoor noodzakelijke voorzieningen, zoals een transformator / inkoopstation. Wij wijzen in dit verband erop dat in artikel 2,

³⁷ Rechtbank Zeeland-West-Brabant 3 mei 2022, ECLI:NL:RBZWB:2022:2410, r.o. 8.

³⁸ Het betreft in deze zaak dus een voorlopig oordeel waarbij ook een belangenafweging een rol speelt.

³⁹ Voorzieningenrechter Rechtbank Gelderland, 14 oktober 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:5824, r.o. 4.1.

onder 18, aanhef en sub b van bijlage II bij het Bor, bouwwerken die kwalificeren als 'gebouw' zijn uitgezonderd van deze uitzonderingsgrond. Gebouw wordt gedefinieerd in de Woningwet. Een gebouw is elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.⁴⁰ Artikel 2, onder 18, aanhef en sub b van bijlage II bij het Bor kan dus niet gebruikt worden voor bijvoorbeeld gebouwen waarin de voor laadinfrastructuur noodzakelijke transformator of het inkoopstation is gevestigd.

Omgevingsvergunningsplicht op grond van het toekomstige stelsel

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet (waarschijnlijk per 1 januari 2024) zal de Wabo en het daarop gebaseerde Bor komen te vervallen. Met de Omgevingswet wordt het bouwen van een bouwwerk gescheiden in een technisch en ruimtelijk deel. Dat levert twee activiteiten op: de technische bouwactiviteit en de omgevingsplanactiviteit bouwwerken.

Voor wat betreft de bouwactiviteit kan een beroep worden gedaan op het Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: 'Bbl'). Hierin is in artikel 2.27, tweede lid, aanhef en onder i, onder 3° bepaald dat het verbod om zonder omgevingsvergunning een bouwactiviteit te verrichten niet van toepassing is voor (onder meer):

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor een infrastructurele of openbare voorziening, als het gaat om een bouwwerk voor de verkeersregeling, verkeersgeleiding, handhaving van de verkeersregels, wegaanduiding, het opladen van accu's van voertuigen, verlichting of tolheffing.

Ook de omgevingsplanactiviteit bouwwerken kan omgevingsvergunningvrij worden gerealiseerd. In artikel 2.29, onder p, onder 2°, iii, is namelijk een bouwwerk, geen gebouw zijnde, verkeersregeling, verkeersgeleiding, handhaving van de verkeersregels, wegaanduiding, het opladen van accu's van voertuigen, verlichting of tolheffing vrijgesteld van het verbod om zonder omgevingsvergunning een omgevingsplanactiviteit te verrichten.

Wij menen dat deze bepalingen van toepassing zijn op het bouwen van laadinfrastructuur. De omvang en maatvoering van de bouwwerken spelen daarbij in beginsel geen rol, mits deze niet kwalificeren als gebouw. In tegenstelling tot artikel 2.27, tweede lid, onder i, van de Bbl worden bij sommige andere uitzonderingsgronden namelijk expliciet wel beperkingen gesteld aan lengte, breedte en hoeveelheid bouwwerken. Nu op dit punt er kennelijk voor is gekozen om bij artikel 2.27, tweede lid, onder i, onder 3°, hiervan af te zien, mag naar ons oordeel worden aangenomen dat voor het al dan niet kunnen doen van een beroep op deze uitzonderingsgrond, de omvang en maatvoering van bouwwerken niet bepalend zijn. Zoals hiervoor al is aangegeven wordt hierover onder het huidige recht dat (vrijwel) gelijklopend is, door twee bestuursrechters verschillend gedacht. Zo lang de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zich hierover niet heeft uitgelaten, kan dat onder de

⁴⁰ Woningwet, artikel 1.

Omgevingswet ook het geval zijn. Een eenduidig antwoord valt op dit moment hierover dus niet te geven.

Uit het voorgaande volgt dat eigenaren en exploitanten van laadinfrastructuur onder zowel het huidige stelsel (de Wabo in samenhang met het Bor) als het toekomstige stelsel (Omgevingswet in samenhang met het Bbl) in aanmerking kunnen komen voor een uitzondering op de omgevingsvergunningsplicht. Wel dient hierbij te worden voldaan aan de vereisten uit artikel 2, onder 18, sub b van bijlage II bij het Bor (oude stelsel) en artikel 2.27, tweede lid, onder i, onder 3° (toekomstige stelsel).

*** AKD ***

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur in
samenwerking met AKD
www.agendalaadinfrastructuur.nl/
www.akd.eu

14 november 2023