



NATIONAAL STOEPLADEN ONDERZOEK 2026

Stoepladen in Nederland

Wie geen oprit heeft, kan zijn elektrische auto alleen thuis opladen als de laadkabel de stoep over mag. Of dat mag, hangt volledig af van de gemeente waarin je woont. Voor het tweede jaar op rij zochten wij het beleid van alle 342 Nederlandse gemeenten uit.



In het kort

Alle 342 gemeenten opnieuw doorgelicht: waar mag stoepladen, met welke oplossing, en wat kost het? De vier belangrijkste uitkomsten op een rij.

1

Ruim vier op de tien gemeenten staat stoepladen toe

In 154 van de 342 gemeenten mag stoepladen in een of andere vorm: 45,0%, tegen 26,9% een jaar geleden. Een groei van 67% in twaalf maanden.

2

Pilots leiden vaak tot toestaan stoepladen

Van de 27 gemeenten die vorig jaar een pilot hadden lopen, zetten er twaalf de proef om in definitief beleid. Daarnaast startten 22 gemeenten een pilot met stoepladen.

3

De kabelgoottegels blijft de standaard

Van de gemeenten waar stoepladen mag, staat 63% de kabelgoottegels toe, 35% de kabelmat en 44% de platte laadkabel. Een jaar geleden was dat 75%, 30% en 33%.

4

Wat het kost, hangt af van je postcode

Mag je stoepladen met een kabelmat, dan kost dat je maximaal €120. Afhankelijk van waar je woont kosten kabelgoottegels je €175 (Zeewolde) tot €760 (Terneuzen).

Van ruim een kwart naar ruim vier op de tien

Vorig jaar stond stoepladen in 92 van de 342 gemeenten toe. Dit jaar zijn dat er 154, **een groei van 67% in twaalf maanden**.

154

gemeenten staan een oplossing toe

45,0%

van alle Nederlandse gemeenten

+62

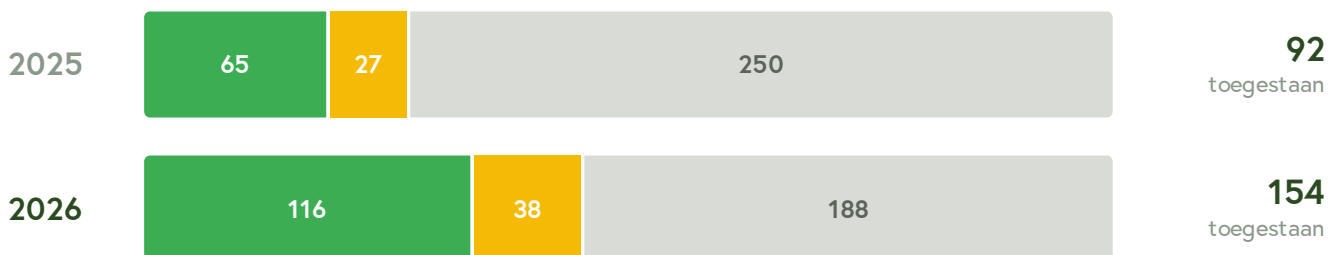
erbij sinds de vorige meting

12

zetten de proef van vorig jaar om in beleid

Beleid van alle 342 gemeenten ten aanzien van stoepladen

■ Definitief beleid ■ Pilot ■ Niet toegestaan

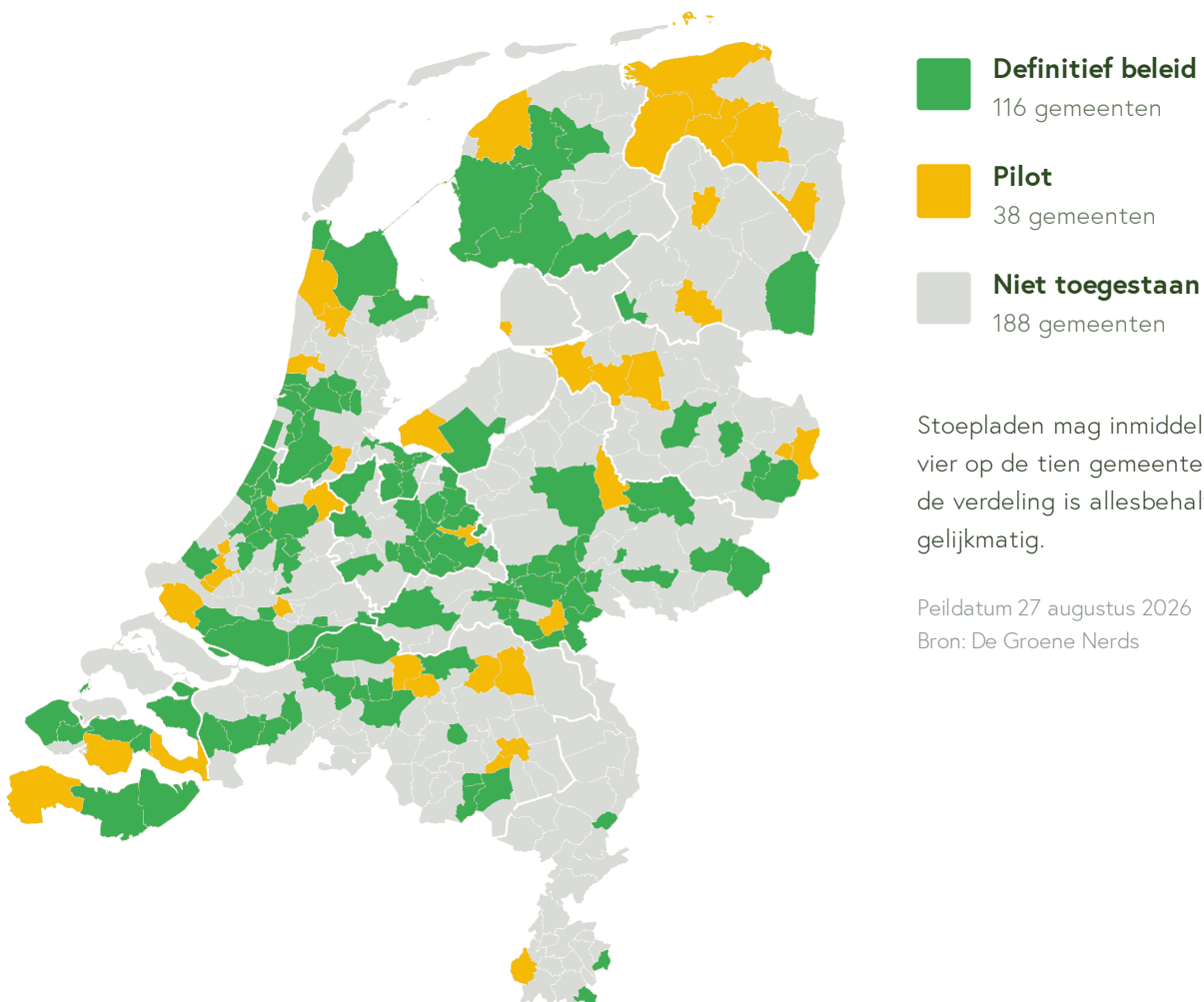


Het aantal gemeenten met definitief vastgesteld beleid steeg van 65 naar 116. Het aantal pilots groeide van 27 naar 38. Wat opvalt is dat de meerderheid van de gemeenten waar stoepladen sinds dit jaar wel mag, er niet voor kiest om eerst een pilot te doen, maar meteen kiest voor een beleid voor alle inwoners.

Tegelijk staan 188 gemeenten stoepladen nog steeds niet toe. Daarmee woont de meerderheid van de Nederlanders nog altijd in een gemeente waar stoepladen niet mag.

De vier grootste steden, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, spraken zich medio 2026 in een gezamenlijke visie expliciet uit tegen het toestaan van stoepladen.

Waar mag het wel, en waar niet



Wil je weten welke gemeente welke oplossing toestaat, wat de kosten in jouw gemeente zijn of meer inzicht krijgen in de brondata? Op stoepladen.nl vind je een interactieve kaart waar je per gemeente een toelichting ziet.



Wat een proef oplevert

Vaak vinden gemeenten de sprong naar stoepladen toestaan te groot, en wordt ervoor gekozen voor een pilot.

Testen in een pilot

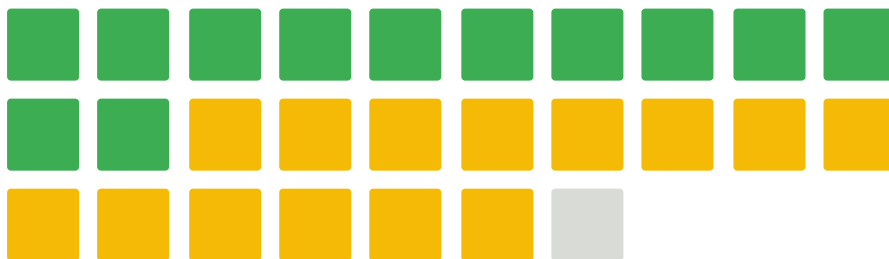
Een pilot is een tijdelijke regeling waarin een beperkt aantal bewoners mag stoepladen, vaak met een ontheffing of vergunning die na afloop vervalt. De gemeente legt de kabelgoottegels aan of staat de kabelmat of platte laadkabel toe, houdt bij wat er misgaat, en besluit daarna of het beleid wordt.

Pilots zijn vaak klein van opzet. In Ridderkerk deden **veertien huishoudens** mee, in Helmond **maximaal dertig**, in Kampen **vijftig** en in Amstelveen **honderd**. De looptijd is vrijwel altijd één of twee jaar.

Waar lopen de pilots op uit?

Pilots worden doorgaans positief beoordeeld en vertalen zich dan ook vaak in definitief beleid. Van de **27 gemeenten** die vorig jaar een pilot hadden lopen, hebben **twalf gemeenten** dit omgezet naar definitief beleid.

De 27 proeven van vorig jaar, een jaar later



■ Definitief beleid (12)
 ■ Nog in proef (14)
 ■ Gestopt (1)

Veertien van de pilots lopen nog of zijn nog niet geëvalueerd. Eén stopte er zonder vervolg: Ridderkerk.

Het belang van stoepladen

Rij je elektrisch, dan wil je thuis kunnen laden. Wie thuis laadt, kan zijn eigen zonnestroom gebruiken en met een dynamisch contract laden op de momenten dat er veel wind en zon is. Daarmee gebruik je flink meer hernieuwbare stroom én ben je flink voordeliger uit.

Aan een openbare paal betaal je ongeveer **50 cent per kWh**, thuis zo'n **25 cent**. Gebruik je je eigen zonnestroom, sluit je een dynamisch contract af en laat je je laden registreren voor de ERE-vergoeding, dan kun je **veel goedkoper uit zijn**. Dat is goed voor de elektrificatie: goedkoper laden maakt elektrisch rijden aantrekkelijker, en versnelt daarmee de overstap van fossiel naar hernieuwbaar.

Heb je een eigen oprit, dan kun je thuisladen. Helaas is die mogelijkheid niet voor iedereen weggelegd. Het Kadaster telde in augustus 2026 ongeveer **2,5 miljoen woningen** met ruimte voor een eigen laadpunt. Nederland heeft ruim acht miljoen woningen, dus de meerderheid van de huishoudens kan helemaal niet op eigen terrein laden. Voor die groep is stoepladen de enige manier om alsnog thuis te laden.

Naast voordelen voor het individu, profiteert ook de maatschappij van stoepladen. Door gezamenlijk meer hernieuwbare stroom te gebruiken versnellen we de afbouw van fossiele brandstoffen. Het helpt bovendien de uitbouw van nieuwe laadinfrastructuur. Nieuwe openbare laadpalen zijn allang niet meer vanzelfsprekend: door netcongestie is er niet zomaar overal een netaansluiting beschikbaar. Stoepladen breidt de laadinfrastructuur uit **zonder nieuwe netaansluiting**: het gebruikt de aansluiting die er al ligt, in de meterkast van de bewoner.

Daarom is het van belang dat stoepladen wordt toegestaan. Onze voorkeur is **nationaal beleid** dat het mogelijk maakt, zodat het niet langer uitmaakt binnen welke gemeentegrens je woont. Tot die tijd maken we met dit onderzoek inzichtelijk welke gemeenten het voortouw nemen.



Kabelgoottegels meest gekozen laadoplossing

Er zijn vier manieren om je laadkabel veilig over de stoep te krijgen. Er is een duidelijk patroon zichtbaar in welke oplossingen voor stoepladen de voorkeur krijgen.

De kabelgoottegels, stoeptegels met een uitsparing waar de laadkabel in ligt, is en blijft de meest toegestane oplossing. In **97 gemeenten** is dit de toegestane oplossing. De kabelmat, een rubberen mat die je zelf over de kabel legt, groeide het hardst in absolute aantallen en is nu in **54 gemeenten** toegestaan.

Aantal gemeenten waar de oplossing is toegestaan, inclusief pilots

■ 2025 ■ 2026

Kabelgoottegels



Kabelmat



Platte laadkabel



Kabelmat óf platte laadkabel



Laadarm

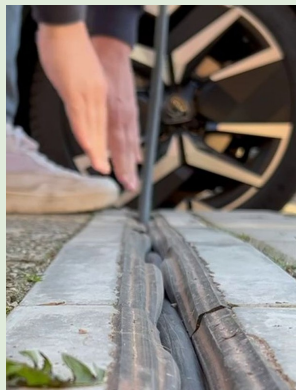


Platte laadkabel maakt sterkste groei door

De platte laadkabel, een kabel van ongeveer vijf millimeter dik die je plat over de stoep legt, maakt ook een flinke opmars. De platte laadkabel is in **14 gemeenten** een expliciet genoemde oplossing voor stoeppladen, en is ook toegestaan in de 54 gemeenten waar de kabelmat is toegestaan.

De laadarm, die de kabel door de lucht over het trottoir voert, is praktisch **verdwenen in de cijfers** en lijkt het duidelijk niet te gaan worden als oplossing voor stoeppladen.

De vier oplossingen



Kabelgoottegels

Een stoeptegels met een gleuf waarin de kabel wegvalt. Ligt in de stoep en wordt door de gemeente gelegd.



Kabelmat

Een rubberen mat die je over de kabel legt, en na het laden weer opruimt. Schaf je zelf aan.



Platte laadkabel

Een kabel van ongeveer vijf millimeter dik die plat over de stoep ligt, zonder afdekking.



Laadarm

Een vaste arm die de kabel door de lucht over het trottoir naar de auto voert.

Grootste opvaller: Haarlem

Tegen de landelijke trend in ging één gemeente van meer oplossingen naar minder. In maart 2024 nam de Haarlemse gemeenteraad een initiatiefvoorstel aan om drie oplossingen toe te staan: de kabelgoottegels, de kabelmat en de laadarm. Nieuwsberichten kopten dat Haarlem vooropliep en laadkabels voortaan door de lucht mochten.

Zover kwam het niet. Het college voerde het besluit niet uit, en in juni 2025 werd de knoop definitief doorgehakt: laadarmen en kabelgoten worden alsnog verboden. Alleen de kabelmat krijgt groen licht. Wethouder Bas van Leeuwen noemde de mat **"de meest regelruwe optie"** en zei over de laadarm: **"Met de laadarm privatiser je de openbare ruimte."** Zijn bezwaar tegen de kabelgoottegels was dat die in de weg kan liggen wanneer straten opnieuw worden ingericht met groen of speelplekken.

Wat het kost om thuis te laden

De prijsverschillen tussen de verschillende laadoplossingen zijn groot. De prijsverschillen zijn ook goed te verklaren: bij een kabelmat of platte laadkabel koop je een product, terwijl kabelgoottegels door de gemeente geregeld moeten worden en er een installateur voor nodig is om de tegels te plaatsen.

Dit kosten de oplossingen voor stoepladen

Wat je als bewoner betaalt, verschilt per oplossing

Kabelmat exclusief de kosten voor een laadkabel

€10 tot €120

Platte laadkabel

€350 tot €450

Kabelgoottegels inclusief kosten voor installatie, exclusief kosten voor een laadkabel

€175 tot €760

meest genoemd: €250

Laadarm exclusief de kosten voor installatie en een laadkabel

€1.550 tot €1.750

€0

€500

€1.000

€1.500

De prijsverschillen tussen laadoplossingen zijn groot

De kosten voor oplossingen voor stoepladen lopen flink uiteen. De meest eenvoudige, en daarmee ook de goedkoopste, oplossing is een kabelmat die je over je laadkabel legt om deze af te dekken. Voor alleen de kabelmat betaal je zo'n **€10 tot €120**. De platte laadkabel kost ongeveer **€350 tot €450** en vervangt je gewone laadkabel.

Aanleg kabelgoottegels hebben meer om het lijf

Kabelgoottegels zijn anders omdat je deze niet zelf kan plaatsen. Het trottoir is immers gemeente-eigendom. Kabelgoottegels vraag je aan bij de gemeente, en als deze wordt goedgekeurd worden ze geplaatst door een installateur. Deze breekt namens de gemeente de stoep open, plaatst de tegels en de gemeente blijft eigenaar. Het werk van de gemeente en installateur kost geld. Een deel van de kosten wordt doorberekend aan de aanvrager. De hoogte en opbouw van de kosten loopt flink uiteen.

Sommige gemeenten rekenen een vast bedrag, anderen een bedrag per tegel en weer anderen kiezen voor een combinatie. Een opvallend grote groep gemeenten heeft gekozen voor een vaste eigen bijdrage van **€250**. De goedkoopste is **Zeewolde**, waar de gemeente meebetaalt en de bewoner €35 per tegel kwijt is, bij een stoep van vijf tegels zo'n €175. De duurste zijn **Terneuzen** met €760 en **Druten** met €700 exclusief btw. In **Sluis** betalen deelnemers aan de pilot niets.

De laadarm kost **€1.550 tot €1.750**, exclusief kosten voor installatie en een laadkabel.

60 van de 342 gemeenten maken een bedrag bekend. Waar een gemeente per tegel of per meter rekent, zijn de kosten omgerekend naar een stoep van vijf tegels, oftewel anderhalve meter.

Verantwoording

Wat we hebben gemeten

Voor alle 342 Nederlandse gemeenten is vastgesteld of het is toegestaan om een elektrische auto te laden vanaf eigen terrein met een kabel die de openbare stoep kruist, en zo ja met welke oplossing. Per gemeente is genoteerd of het gaat om definitief beleid of om een pilot, welke oplossingen zijn toegestaan, welke voorwaarden gelden en wat het kost. Waar in dit rapport staat dat stoepladen is toegestaan, gaat het om beide vormen samen: een gemeente met definitief beleid én een gemeente waar het binnen een pilot mag. Waar het onderscheid ertoe doet, staat er expliciet definitief beleid of pilot. Peildatum van deze editie is 27 augustus 2026; de vorige editie had als peildatum 8 augustus 2025.

Bronnen

Uitgangspunt zijn officiële gemeentelijke bronnen: beleidsstukken, raadsbesluiten, verordeningen en gemeentelijke websites. Nieuwsberichten worden alleen gebruikt als aanvulling, nooit als enige bron. Dat is een aanscherping ten opzichte van de eerste editie, waar een aangenomen raadsvoorstel in Haarlem als toestemming werd geregistreerd terwijl het nooit werd uitgevoerd.

Wat "niet toegestaan" betekent

Bij een deel van de 188 gemeenten die stoepladen niet toestaan, is geen expliciet verbod gevonden maar ontbreekt beleid over stoepladen. Voor bewoners is de uitkomst hetzelfde, want er is geen route om het legaal te doen, maar het onderscheid is relevant voor wie het beleid wil beïnvloeden.

Wat een pilot is, en wanneer die meetelt

Een pilot is een tijdelijke regeling: een beperkt aantal bewoners mag stoepladen, meestal één of twee jaar, met een ontheffing of vergunning die daarna vervalt. Een gemeente telt in dit onderzoek als pilot wanneer die regeling op de peildatum daadwerkelijk liep.

Een pilot kan op drie manieren aflopen. De gemeente kan de proef omzetten in definitief beleid, en telt dan als zodanig mee. De gemeente kan de proef verlengen, en blijft dan als pilot geteld. En de gemeente kan de proef beëindigen zonder vervolgbeleid; dan is stoepladen daarna niet meer toegestaan en staat de gemeente op "niet toegestaan". Een afgeronde pilot is dus geen garantie dat het mag blijven.

Correcties ten opzichte van de eerste editie

Gilze en Rijen en **Zevenaar** stonden in de eerste editie geregistreerd als lopende proef, terwijl die proeven al eerder waren afgerond zonder dat stoepladen werd toegestaan.

Heemstede stond op niet toegestaan, terwijl laden met een kabelmat daar toen al was toegestaan.

Deze drie correcties zijn met terugwerkende kracht in de cijfers van vorig jaar verwerkt. Waar de eerste editie 93 gemeenten telde die stoepladen toestonden, zijn dat er na correctie 92: 65 met definitief beleid en 27 met een lopende pilot. Alle vergelijkingen in dit rapport gaan uit van die gecorrigeerde cijfers.

Hoe de dataset actueel blijft

Gemeentelijk beleid verandert continu. De dataset wordt het hele jaar door bijgewerkt op basis van eigen onderzoek en op basis van meldingen van lezers, elektrische rijders en gemeentemedewerkers. De actuele stand is altijd te vinden op stoepladen.nl; dit rapport is een momentopname.

De 154 gemeenten waar het mag

Vetgedrukt is definitief beleid; met de aanduiding **pilot** betreft het een proef. Peildatum 27 augustus 2026.

Aalsmeer	Goes	Maashorst pilot	Tytsjerksteradiel
Almelo	Gooise Meren	Maassluis pilot	Urk pilot
Almere pilot	Gorinchem	Maastricht pilot	Utrechtse Heuvelrug
Alphen aan den Rijn	Groningen pilot	Medemblik	Vaals
Altena	Haarlem	Meppel	Valkenswaard
Amersfoort	Haarlemmermeer	Middelburg	Veenendaal
Amstelveen pilot	Heemskerk	Midden-Delfland pilot	Veere
Apeldoorn	Heemstede	Midden-Groningen pilot	Velsen
Arnhem	Heeze-Leende	Neder-Betuwe	Voorne aan Zee pilot
Assen pilot	Hellendoorn	Nieuwegein	Voorschoten
Barendrecht	Helmond pilot	Nieuwkoop pilot	Voorst pilot
Beesel	Hengelo	Nijmegen pilot	Vught pilot
Berg en Dal	Het Hogeland pilot	Nissewaard	Waadhoeke pilot
Bergen op Zoom	Heumen	Noordwijk	Waalre
Bernheze pilot	Heusden pilot	Oegstgeest	Waddinxveen
Best	Hilversum	Oldenzaal pilot	Wageningen
Beverwijk	Hoeksche Waard	Oost Gelre	West Betuwe
Borsele pilot	Hollands Kroon	Oosterhout	Westerkwartier pilot
Bunnik	Hoogeveen pilot	Oostzaan	Westervoort
Bunschoten	Houten	Overbetuwe	Westland
Castricum pilot	Huizen	Pijnacker-Nootdorp	Weststellingwerf
Dalfsen pilot	Hulst	Reimerswaal pilot	Wijchen
De Bilt	Kampen pilot	Renkum	Wijdmeren
De Fryske Marren	Kapelle	Rijswijk pilot	Wijk bij Duurstede
De Ronde Venen	Katwijk	Roosendaal	Winterswijk
Den Helder	Kerkrade	Rozendaal	Woerden
Diemen	Krimpen aan den IJssel	Rucphen	Wormerland
Dijk en Waard pilot	Landsmeer	's-Hertogenbosch	Woudenberg pilot
Doesburg	Leeuwarden	Schagen pilot	Zaanstad
Doetinchem	Leiden	Scherpenzeel	Zandvoort
Dongen	Leiderdorp pilot	Sliedrecht	Zeewolde
Dordrecht	Leidschendam-Voorburg	Sluis pilot	Zeist
Drimmelen	Leusden	Soest	Zoetermeer
Druten	Lingewaard	Stadskanaal pilot	Zoeterwoude
Duiven	Lisse	Súdwest-Fryslân	Zuidplas
Emmen	Lochem	Terneuzen	Zutphen
Enschede	Loon op Zand	Teylingen	Zwolle pilot
Etten-Leur	Lopik	Tholen	
Geldrop-Mierlo pilot	Losser pilot	Tilburg	

Help mee dit overzicht kloppend te houden

Sinds de vorige editie verwerkten we **157 updates** in de dataset. De helft daarvan kwam binnen via een tip: **72 mensen** wezen ons op aanpassingen in het beleid. Steeds vaker zijn dat medewerkers van de gemeente zelf. Bij dezen willen we alle luisteraars, gemeentemedewerkers en andere tipgevers bedanken voor hun inzendingen.

Verandert er iets in jouw gemeente? Laat het ons weten.

Nationaal Stoepladen Onderzoek 2026, tweede editie, peildatum 27 augustus 2026

Onderzoek en data: Danny Oosterveer & Aljo Hartgers, De Groene Nerds

Volledige dataset en interactieve kaart: stoepladen.nl

Overname van cijfers is toegestaan met bronvermelding: De Groene Nerds, Nationaal Stoepladen Onderzoek 2026.