

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. van Damme (D66) en T.W.M. Beeloo (Volt)

(d.d. 6 juli 2026)

Nummer
4438 (DOS-2026-0003711)

Onderwerp
Het uitgangspunt: STOMP-principe

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

*Het uitgangspunt van de Provincie Zuid-Holland voor mobiliteit is het **STOMP-principe**. Dit is een hiërarchisch ontwerp-kader van mobiliteit, waarbij de prioriteit ligt bij de volgende volgorde: **Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility-as-a-service** (deelmobiliteit) en als laatste de **Privéauto**. De ruimte wordt allereerst toebedeeld aan voetgangers en fietsers, daarna OV en als laatste pas de auto.*

Alhoewel dit het uitgangspunt is, zien we dat de ruimte en de gelden niet als eerste worden toebedeeld aan stappen en trappen, maar eerder aan privéauto's. Bij ieder planning-en-control product (P&C) gaat het meeste geld naar onderhoud en aanleg van infrastructuur voor de auto, ditzelfde geldt voor het PZI. Dit lijkt op gespannen voet te staan met het STOMP-principe.

1. Hoe wordt het STOMP-principe gehanteerd binnen de provincie Zuid-Holland?

Antwoord

In het Omgevingsbeleid (beleidsprestatie/keuze “2.1.1 Stimuleren duurzaam, veilig en slim personenvervoer”) staat dat we uitgaan van het STOMP-principe, waarbij we de manieren van verplaatsen zoveel mogelijk ondersteunen in de volgorde: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, (deel)mobiliteit en tot slot de privéauto.

Bij bereikbaarheidsvraagstukken wordt dus altijd in de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van lopen, de fiets, deelmobiliteit en het openbaar vervoer. Indien deze maatregelen onvoldoende oplossing bieden, wordt gekeken naar de privéauto (wegen). Deze volgorde wordt gehanteerd in de initiatief- en verkenningsfase (voorbereidingsbesluit) van infrastructuurprojecten zoals opgenomen in de (ambtelijke) spelregels voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI).

In de praktijk is de toepassing ervan maatwerk. Daarbij komt dat nieuwe infrastructuur of een aanpassing van bestaande infrastructuur vaak gebruikt kan worden door meerdere vervoermiddelen. Een oplossing voor de fiets (fietstunnel of fietsroute) kan (lokaal) ook positief uitpakken voor de privéauto en/of openbaar vervoer omdat het verkeer zich anders verspreidt of niet meer elkaar kruist. Bussen maken vaak gebruik van dezelfde infrastructuur als de privéauto (wegen). Hierdoor kan een maatregel voor de bus ook voordeel geven voor de auto en andersom.

Dit heeft in de afgelopen periode al geresulteerd in meer financiële middelen voor fiets (voortzetten Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen, fietstunnel Lansingerland) en Openbaar vervoer (Bijdrage Oude lijn, (bus)viaduct A29/N217, busstallingen, extra bussen) en in minder mate voor de privéauto. Het overgrote deel van de extra financiële middelen voor wegen gaat naar lopende projecten en eerder gemaakte afspraken.

2. *In welke beleidsdocumenten is deze prioritering expliciet vastgelegd en hoe wordt deze geborgd?*

Antwoord

Zie antwoord op vraag 1.

3. *Hoe wordt er in het ruimtegebruik gewaarborgd dat eerst wordt gekeken naar oplossingen voor Stappen en Trappen, vervolgens Openbaar Vervoer en Mobility-as-a-Service, en pas daarna naar de privéauto?*

Antwoord

Zie antwoord op vraag 1. Dit is afhankelijk van het type vraagstuk en de locatie. Besluiten volgen uit het beleid waarbij STOMP uitgangspunt is.

In de [PZI spelregels](#) is in hoofdstuk 2.2 geborgd dat de noodzaak van fysieke infrastructuurmaatregelen moet worden aangetoond. Daarvoor wordt eerst gekeken naar andere maatregelen zoals ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting etc. Bij ruimtelijke keuzes die niet worden ondersteund door het provinciale beleid, zoals ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen, wordt geadviseerd om geen infrastructuurmaatregelen uit te werken.

4. *Hoe worden de verschillende P&C producten en het PZI ingericht op basis van het STOMP-principe?*

Antwoord

De planning en control producten zijn ingericht op basis van het Omgevingsbeleid. In beleidsprestatie/keuze “2.1.1 Stimuleren duurzaam, veilig en slim personenvervoer” is opgenomen dat het STOMP-principe uitgangspunt is, dit werkt door in de andere beleidskeuzes.

Het PZI is een bijlage bij de begroting en geeft de projecten voor aanleg en verbetering van infrastructuur weer. Deze is ingericht op basis van type infrastructuur en vervoermiddel en bestaat uit de paragrafen wegen, openbaar vervoer, fiets en vaarwegen. Ook is een aparte paragraaf opgenomen voor projecten met als primair doel de verbetering van de verkeersveiligheid. De indeling van projecten is op basis van het primaire doel. Vaak hebben projecten meerdere doelen en daarmee betrekking op meerdere soorten infrastructuur en vervoermiddelen.

De inrichting van de P&C producten en het PZI heeft geen invloed op de toepassing van het STOMP-principe. Dat gebeurt op basis van het Omgevingsbeleid en de PZI spelregels.

5. *Indien dit niet het geval is, wat is de reden dat begroting, het PZI en andere P&C producten niet zijn ingericht op basis van het STOMP-principe? Wat betekent een breder of gebalanceerd STOMP-principe?*

a. *Betekent het gebalanceerd STOMP-principe een relativering van de hiërarchie, en zo ja, op basis van welke criteria wordt hiervan afgeweken?*

Antwoord

Zie antwoord op vraag 4.

6. *Hoe wordt het gebalanceerd STOMP-principe gehanteerd in de toekomstvisie van mobiliteit van de provincie Zuid-Holland?*

Antwoord

De toekomstvisie van de provincie ligt vast in de Omgevingsvisie in beleidskeuze “2.1.1. Stimuleren duurzaam, veilig en slim personenvervoer”. In de zeven bijbehorende maatregelen in het omgevingsprogramma wordt de inzet op alle vervoermiddelen geconcretiseerd. Ook werkt deze door in alle andere beleidskeuzes.

7. *Hoe kan er worden gewerkt naar een STOMP-principe dat in ieder P&C stuk terugkomt?*

a. *Welke maatregelen ziet het college om ervoor te zorgen dat het STOMP-principe structureel en herkenbaar terugkomt in alle relevante beleids- en P&C-documenten?*

Antwoord

Het college ziet geen aanleiding om aanpassingen te doen. Het STOMP-principe wordt toegepast op het niveau van opdrachten en projecten. De uiteindelijke afweging en keuzes komen bijvoorbeeld terug in projectbesluiten (met name het voorbereidingsbesluit).

In de Planning en Control producten beschrijven we wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen (en tegen welke kosten). Op verzoek van Provinciale Staten doen we dit op hoofdlijnen en kort en bondig. Hierbij is geen ruimte om inhoudelijke afwegingen en keuzes toe te lichten.

8. *Is het college bereid om toekomstige P&C-producten en het PZI expliciet te structureren en prioriteren langs de lijnen van het STOMP-principe?*

Antwoord

Nee, de inrichting van de P&C producten is conform het Omgevingsbeleid en passen we alleen aan als het Omgevingsbeleid wijzigt. Daarbij hebben de inrichting van de P&C producten en PZI geen invloed op de toepassing van het STOMP-principe.

Den Haag, 1 september 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff