Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Onze referentie
2026/12470

bijlage

Stand van zaken: Richting Herziening MIRT

Bijlage nummer	n.v.t.
Horend bij	MIRT-brief
Datum	9 november 2026
Onze referentie	2026/12470

Stand van zaken:

Richting Herziening MIRT

Richting voor een toekomstbestendige samenwerking in MIRT-verband



DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470

Aanleiding

In de MIRT-brief van januari 2026 is toegezegd de Kamer met de MIRT-brief van dit najaar te informeren over de voorgenomen richting van de herziening van de MIRT-systematiek. Dit document bevat verschillende elementen voor die nader geconcretiseerde richting en wordt als bijlage bij de MIRT-brief van het najaar van 2026 opgenomen. Dit document is te gebruiken als startpunt voor de verdere vormgeving van de herziening van het MIRT. De uitwerking is voorzien vanaf 2027.

Inleiding
Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) beslaat het hele proces van de totstandkoming van aanlegprojecten en programma's voor mobiliteit en het waterdomein in de fysieke leefomgeving, van de identificatie van een opgave tot het zoeken, vinden en realiseren van de meest optimale en effectieve oplossing. Het MIRT brengt partijen bij elkaar, organiseert het (besluitvormings-)proces en inhoud, en koppelt dit aan bekostiging. Zo werken Rijk en regio samen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.
In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het Rijk, vaak samen met de regio, werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. De Rijksinvesteringen in het MIRT worden veelal bekostigd vanuit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Verantwoording van de investeringen vindt plaats via de MIRT-brieven en- afsprakenlijsten, het jaarlijkse MIRT-overzicht, de MIRT-spelregels, in MIRT-debatten met de Tweede Kamer en in het reguliere begrotingsproces.
Het MIRT heeft altijd meebewogen met de eisen die de tijd en omgeving aan het MIRT hebben gesteld. De laatste wijziging heeft plaatsgevonden met de actualisatie van de MIRT-spelregels in 2022. In de aanbiedingsbrief van die spelregels is toegezegd om met de MIRT-regio's in gesprek te gaan over betere beheersing bij projecten en programma's in het MIRT.[1] In 2023 is daarmee gestart als onderdeel van het traject Vernieuwing MIRT. De afgelopen drie jaar zijn veel gesprekken gevoerd over het MIRT. Bij alle betrokkenen wordt de urgentie gevoeld om het MIRT fundamenteler te veranderen, maar er was een bredere analyse nodig van de werking van het MIRT en meer structuur in het gesprek over veranderingen in het MIRT.
Afgelopen periode zijn daarom uit de verschillende gesprekken van afgelopen jaren de doelen van de herziening gedestilleerd, om vervolgens veranderingen in het MIRT-systeem in beeld te brengen die deze doelen dichterbij brengen.

Leeswijzer
In dit document worden eerst de doelen van de herziening van het MIRT-systeem beschreven (het 'wat willen we veranderen?'). Hierna worden voor de verschillende onderdelen van het MIRT-systeem de richting voor verandering aangegeven, of daar waar nog meer uitzoekwerk nodig is de aangrijpingspunten voor veranderingen beschreven (het 'hoe willen we die verandering bereiken?').
Die onderdelen zijn:

1. De overlegstructuur van het MIRT;
2. De inhoud en focus van de MIRT-overleggen;
3. De instrumenten binnen de MIRT-systematiek.

[1] Kamerstuk 36 200-A, nr. 4

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470

Vervolg
Na bespreking van deze voorgenomen richting in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2026, zullen de lijnen in 2027 verder worden aangevuld en uitgewerkt. Eind 2027 ligt een uitgewerkte richting ter besluitvorming voor en zullen onderdelen van dit vernieuwde MIRT worden overgenomen en toegepast in het MIRT-proces waar en wanneer dit direct mogelijk is. Het kan zijn dat aanpassingen in het instrumentarium een langere uitwerkingstijd en implementatietermijn kennen, bijvoorbeeld wanneer het wetswijzigingen betreft.

Analyse en doelen van de herziening

Analyse: oogst van de gesprekken over het MIRT-systeem:
Uit gesprekken van de afgelopen jaren volgen verschillende wensen voor veranderingen in het MIRT op zowel hoog abstractieniveau als in de toepassing. Dit zijn bijvoorbeeld het meer redeneren vanuit de brede bereikbaarheidsopgaven, het sneller kunnen doorlopen van (onderdelen) van het MIRT-proces of het aanpassen van de '75% zicht op financiering'-spelregel voor het starten van een MIRT-verkenning. Achter deze wensen zitten verschillende hoger gelegen doelen en wensen van de verschillende betrokken partijen: Doelen die gaan over het verbinden van mobiliteitsmaatregelen aan de bredere opgaven in de fysieke leefomgeving of over het verbeteren van de financiële beheersbaarheid van MIRT-projecten.

Uit analyses in de afgelopen periode blijkt dat veelal de cultuur en het eigen handelen van alle betrokkenen in het MIRT sleutels zijn om de gewenste doelen en bijbehorende verandering tot stand te brengen. In andere woorden: deze doelen kunnen ook binnen het huidige MIRT-systeem verwezenlijkt worden. Maar uit dezelfde gesprekken blijkt óók dat het huidige MIRT-systeem juist en de wijze waarop wij hiermee omgaan het continueren van huidig gedrag beloont: De systematiek en cultuur nodigt iedere actor of combinatie van actoren nu uit om elk (half) jaar in te zetten op agenderen, onderzoeken en bekostigen van opgaven en projecten, waarbij als er eenmaal een MIRT-project is gestart er nooit wordt besloten dit te beëindigen na het afronden van een fase. De trechter van het MIRT-proces werkt daardoor niet zoals gewenst, door de manier waarop er zowel bestuurlijk, politiek als ambtelijk mee wordt omgegaan. Dit creëert veel gelegenheid voor verschillende coalities rondom verschillende opgaven en leidt tot veel druk op het MIRT: zowel op de agenda als op de financiële middelen die beschikbaar zijn binnen het MIRT. Dit wekt verkeerde verwachtingen, omdat er onvoldoende middelen zijn om alle geagendeerde wensen te vervullen. Tevens zorgt het voor veel drukte op zowel de BO's MIRT als de BO's Leefomgeving, als op de verschillende ambtelijke overleggen die daaraan voorafgaan.
Alles bij elkaar is er een dynamiek ontstaan waarin er:
1) van verschillende kanten meer ambities en wensen op de MIRT-overleggen worden geagendeerd dan er middelen beschikbaar zijn;
2) het kabinet en het ministerie van IenW vanwege de financiële beheersbaarheid eigenlijk zou moeten zeggen dat er financieel (bijna) niets meer mogelijk is, maar wordt vaak toch samen met de andere MIRT-partijen ten minste kleine stappen vooruit gezet op de verschillende individuele opgaven en projecten, waardoor het geconstateerde gedrag juist wordt beloond. Hiermee blijft de

agenda omvangrijk en blijft de drukte rondom allerlei onderzoeken waarvoor geen zicht is op benodigde financiering om deze te realiseren;
3) een zeer dik en gefragmenteerd MIRT-programma is ontstaan dat de beschikbare middelen op de fondsen fors overschrijdt. Waarbij de optelsom van de verschillende MIRT-projecten niet de best mogelijke uitkomst is voor het mobiliteitsnetwerk van Nederland als geheel.

Extra problematisch is dat daar bovenop de stikstofproblematiek en gebrek aan capaciteit tot stilstand van projecten heeft geleid en de instandhoudingsopgave groter is gebleken dan in eerdere jaren rekening mee is gehouden. Hierdoor zijn de tekorten op het totale pakket van instandhouding- en aanlegprogramma van het MIRT nog groter geworden. In het kader van 'prioritering MF en DF' wordt gewerkt aan het op orde brengen van de financiële situatie in verhouding tot het instandhoudings- en aanlegprogramma. Met de 'herziening van het MIRT-systeem' wordt gewerkt aan het doorbreken van de hiervoor beschreven dynamiek.

Doelen van de herziening:
Met de herziening van het MIRT-systeem wordt beoogd de volgende doelen te bereiken:

1. **Behouden van de goede aspecten van het MIRT:** de optie om de systematiek fundamenteel te veranderen met een aantal beeldbepalende ingrepen ligt nadrukkelijk op tafel, maar we willen het MIRT behouden: de huidige MIRT-cyclus heeft ook veel waarde in overzichtelijkheid en structurering van het besluitvormingsproces en inhoud, eenduidigheid van aanpak en de transparantie in de besluitvorming. Ook is het proces bestuurlijk breed aanvaard.
2. **Binnen het MIRT het gesprek voeren over de brede opgave, waarbij bereikbaarheid en leveringszekerheid centraal staat** en vertrekpunt is van de opgavesignalering. Dit is in lijn met de Mobiliteitsvisie en de gezamenlijke uitwerking van Rijk en medeoverheden van Bereikbaarheid op Peil.
3. **Het komen tot een betere (financiële) beheersbaarheid van MIRT-projecten en het MIRT als geheel**: MIRT-projecten overschrijden te vaak en te veel het van tevoren geraamde benodigde budget. Oorzaken liggen onder meer in onduidelijkheid over de scope en kwaliteit van de (te optimistische) ramingen en de groei van het totaal aantal projecten in het MIRT ten opzichte van het beschikbare budget. Dit heeft tot gevolg dat deze overschrijdingen drukken op de financiële beheersbaarheid van de fondsen/MIRT-portefeuille als geheel. Deze wordt verder onder druk gezet door de hiervoor beschreven dynamiek in het huidige MIRT systeem.
4. **Komen tot meer bestuurlijke en ambtelijke rust rondom de MIRT-overleggen:** Continue agendering van nieuwe wensen en ambities, een vol MIRT-projectenboek met meer wensen dan beschikbare middelen en de druk om elk half jaar een stap te zetten op elk project leveren een enorm forse bestuurlijke agenda en bijbehorende ambtelijke voorbereiding en nabehandeling op. Een doel van de herziening is om deze drukte te verminderen en meer te focussen op besluiten met nationale impact. Hierin ligt ook een (inhoudelijke) wisselwerking tussen het BO MIRT en BO Leefomgeving.

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470

Aangrijpingspunten voor interventies
Aangrijpingspunten voor interventies om deze doelen te bereiken vinden we in:

Overlegstructuur:	**Inhoud:**	**Instrumenten:**
• Ritme en volgordelijkheid van MIRT-overleggen; • Relatie tussen BOL en MIRT en andere sectorale overleggen; • Relatie MIRT en andere IenW-Regio overleggen; • Positionering van het BO Mobiliteit; • Noodzakelijke ambtelijke voorportalen.	• Inhoudelijke afbakening van het MIRT (mede i.r.t. andere overleggen zoals het BOL); • Inhoudelijke wisselwerking tussen MIRT en andere overleggen; • Inhoudelijke voeding van het MIRT-gesprek vanuit: MoVi, BoP, NWP, IMA, andere overleggen in de fysieke leefomgeving, de MIRT-programma's en projecten. • Splitsing tussen inhoudelijke strategische gesprekken en afhameren van besluiten	• MIRT-spelregels • Begrotingsregels • Bekostigingsinstrumenten (MF, DF, H.XII, bijdragen van derden, Alternatieve bekostiging, Europese middelen) • Transparantie en communicatie (MIRT-brief en -afsprakenlijsten) • Opgavesignalerings-instrumenten (IMA, BoP, NWP)

1. Verandering in overlegstructuur van het MIRT

De overlegstructuur van het MIRT kan worden aangepast met bijvoorbeeld de onderstaande interventies, om de ambtelijke en bestuurlijke drukte te verminderen en beheersbaarheid van de MIRT-portefeuille als geheel te vergroten. Daarbij kent het waterdomein zijn eigen overlegstructuur die in stand blijft:

a. Een overlegstructuur met één (nieuw) landelijk Strategisch BO in ieder geval aan het begin van een kabinetsperiode; Hierin worden de inhoudelijke accenten, prioriteiten en budgettaire kaders afgesproken. Hiermee wordt beoogd de druk op de (bestaande) BO's MIRT – voor het agenderen van nieuwe opgaven en wensen- te verlagen. Bij het MIRT betrokken partijen kunnen gezamenlijk constateren dat (contextuele) ontwikkelingen aanleiding geven om een nieuw Strategisch BO te plannen.
b. Opwaarderen van het BO Mobiliteit voor het maken van nationale afspraken en bespreken van voortgang op de strategische prioriteiten; Hiermee hoeven afspraken die alle medeoverheden betreffen niet op alle landsdelige BO's MIRT besproken te worden. Dit zou de agenda, voorbereiding en de afsprakenlijst per BO moeten inkorten. Van belang hierbij is dat er genoeg tijd en ruimte is voor de koepels (IPO, VNG, UvW en Vervoerregio's) om de besluitvorming met de achterban goed te organiseren.
c. Het verder verstevigen van de aandacht voor het goederenvervoer, in samenhang met het bestaande BO MIRT goederenvervoercorridors (BO MIRT GVC).

d. Behouden van de bestaande jaarlijkse BO's MIRT (ná het strategisch BO MIRT) om afspraken uit het strategisch BO uit te werken en voortgang te monitoren. Ook hierin zal het strategisch gesprek over de volle breedte van de bereikbaarheidsopgave in de regio gevoerd worden, zie hierover H2.
e. Een overlegcircuit per MIRT-project en -programma, waarbinnen alle besluiten die niet gaan over financiële investeringen, scopewijzigingen of MIRT-faseovergangen kunnen worden genomen op hoogambtelijk/directeurenniveau. Uit gesprekken blijkt namelijk dat de impact van de besluiten in het MIRT devalueert: het aantal besluiten neemt toe en er gaat steeds minder effect van uit, ondanks dat het BO MIRT van oudsher is ingericht om besluiten te nemen over financiële zaken en de faseovergangen in het MIRT. Kleinere (proces)besluiten kunnen worden genomen met gedelegeerd mandaat binnen projecten of programma's zelf (zoals de Programmaraden van de bereikbaarheidsprogramma's).
f. Planning en frequentie van overleggen binnen de MIRT overlegstructuur worden uitgewerkt, waarbij een goede inhoudelijke wisselwerking met de BO's Leefomgeving belangrijk is (zie ook 2b).

Met bovenstaande interventies is het aantal overlegmomenten niet zo zeer afgenomen, maar door scherper te structureren op inhoud van die overleggen (wat op welke tafel) kunnen we meer duidelijkheid en minder drukte (ook in alle voorbereidende overleggen) bereiken.

2. Verandering in de inhoud van de MIRT-overleggen

Zowel de inhoud van de MIRT-overleggen zelf als de relatie tot andere overleggen kan worden aangepast met bijvoorbeeld onderstaande interventies. Deze kunnen helpen om ambtelijke en bestuurlijke drukte te verminderen en binnen het MIRT het gesprek te voeren over de brede opgave, waarbij bereikbaarheid en leveringszekerheid centraal staan:

a. Doel van de overleggen van het MIRT is het realiseren van een afgestemde en inhoudelijk samenhangende beleidsinzet en investeringen in bereikbaarheid door Rijk en regio, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheden. Van het nationale tot het regionale schaalniveau, en van de lange tot de kortere termijn. De inhoudelijke onderlegger van het MIRT wordt gevormd vanuit ambities en doelen van zowel het Rijk (Nota ruimte, Mobiliteitsvisie, Bereikbaarheid op Peil, en principes uit trajecten als Toekomstperspectief Hoofdwegennet, Rijksvisie ov, Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Beleidsagenda Goederenvervoer), als door ambities en doelen vanuit de regio, én door de inhoudelijke basis die in bestaande samenwerkingsconstructies al is gevormd (zoals de bereikbaarheidsprogramma's, NOVEX-gebieden, verstedelijkingsstrategieën). Vanuit IenW bieden we een feitenbasis omtrent bereikbaarheid en leveringszekerheid met de uitwerking van Bereikbaarheid op Peil (blik op het heden) en de nieuwe IMA (blik op de toekomst). IenW vraagt aan de medeoverheden ook in deze termen hun doelen en opgaven te beschrijven, via de bereikbaarheidsanalyses en -profielen. In de BO's MIRT worden de opgaven, ambities, prioriteiten op het gebied van bereikbaarheid

en leveringszekerheid naast elkaar gelegd en geprioriteerd. Dit leidt tot gemeenschappelijke opgaven en handelingsperspectief. Ook lopende projecten en programma's kunnen worden besproken, hiervan liggen alleen de besluiten voor die over een scopewijziging of MIRT-faseovergang gaan, of een financieel besluit met betrekking tot uitvoering van een mobiliteitsmaatregel (inclusief infrastructuur). Ook kunnen ook strategische vraagstukken rondom instandhouding worden besproken (bijvoorbeeld over de gedeelde opgaven op dit gebied en de bekostiging ervan uit het MF en de begrotingen van medeoverheden), en operationele zaken worden afgestemd (opdat bijvoorbeeld een gebied niet door gelijktijdige werkzaamheden wordt 'platgelegd').

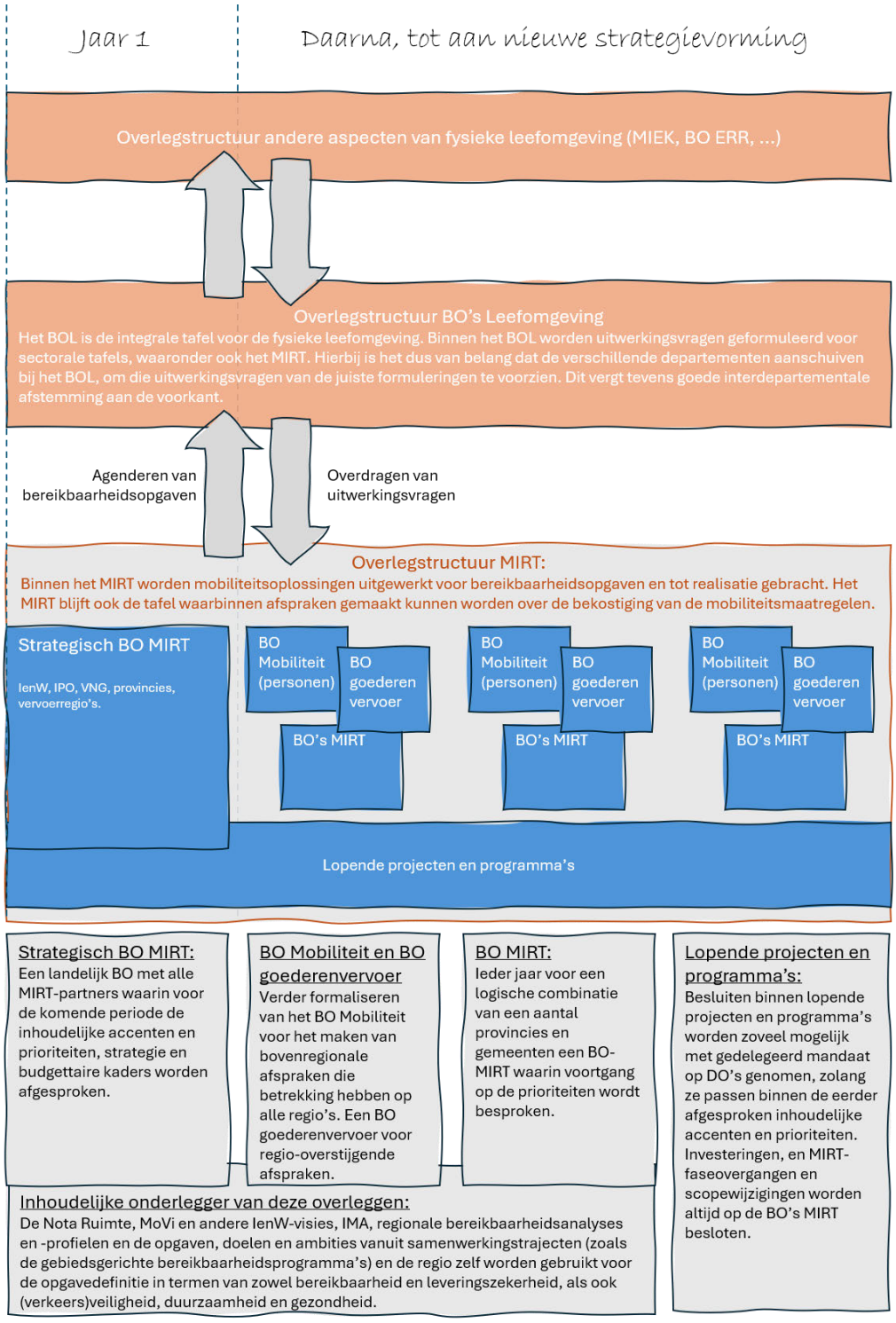
b. Een scherper onderscheid en duidelijkere wisselwerking tussen de overlegstructuur van het BO MIRT en van de BO's Leefomgeving waarin wederkerig opgaven geadresseerd kunnen worden.
    - In het MIRT vindt het gesprek plaats over bereikbaarheids- en leveringszekerheidsopgaven, mobiliteitsoplossingen, uitvoering van mobiliteitsmaatregelen (waaronder investeringsbesluiten vanuit het MF en voor het waterdomein vanuit het DF).
    - In het MIRT zijn investeringsbesluiten vanuit IenW nu hoofdzakelijk gekoppeld aan bekostiging uit het MF en DF. Hierin wordt door IenW primair gefocust op de specifieke verantwoordelijkheid voor de vier hoofdnetwerken, nationale belangen en de lange termijn (met betrekking tot infrastructuur, mobiliteit en in verbinding met de opgaven voor bereikbaarheid en leveringszekerheid). Wanneer andere bekostigingsbronnen in het MIRT betrokken worden kan deze scope verruimen.
    - In het BO Leefomgeving wordt gesproken over het ruimtelijk ordeningsbeleid, en focust IenW (vanuit een systemverantwoordelijkheid voor mobiliteit en het waterdomein) op agendering van het belang van bereikbaarheid en leveringszekerheid en het voorkomen van onnodige mobiliteit. In het BO Leefomgeving wordt voor de bereikbaarheidsopgave de verbinding gelegd met andere domeinen, waaronder ook defensie.
    - We voorzien in een (inhoudelijke) wisselwerking tussen het BO MIRT en BO Leefomgeving waarin wederkerig opgaven geadresseerd kunnen worden. Het BO Leefomgeving kan uitwerkingsvragen voor mobiliteitsopgaven aan het BO MIRT stellen en het BO MIRT kan vragen over ruimtelijke ordening bij het BOL adresseren zodat deze daar weer integraal kunnen worden besproken.

De verandering in de overlegstructuur en inhoud leidt tot de volgende schematische praatplaat:

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470



Strategisch BO MIRT:
Een landelijk BO met alle MIRT-partners waarin voor de komende periode de inhoudelijke accenten en prioriteiten, strategie en budgettaire kaders worden afgesproken.

BO Mobiliteit en BO goederenvervoer
Verder formaliseren van het BO Mobiliteit voor het maken van bovenregionale afspraken die betrekking hebben op alle regio's. Een BO goederenvervoer voor regio-overstijgende afspraken.

BO MIRT:
Ieder jaar voor een logische combinatie van een aantal provincies en gemeenten een BO-MIRT waarin voortgang op de prioriteiten wordt besproken.

Lopende projecten en programma's:
Besluiten binnen lopende projecten en programma's worden zoveel mogelijk met gedelegeerd mandaat op DO's genomen, zolang ze passen binnen de eerder afgesproken inhoudelijke accenten en prioriteiten. Investeringen, en MIRT-faseovergangen en scopewijzigingen worden altijd op de BO's MIRT besloten.

Inhoudelijke onderlegger van deze overleggen:
De Nota Ruimte, MoVi en andere IenW-visies, IMA, regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen en de opgaven, doelen en ambities vanuit samenwerkingstrajecten (zoals de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's) en de regio zelf worden gebruikt voor de opgavedefinitie in termen van zowel bereikbaarheid en leveringszekerheid, als ook (verkeers)veiligheid, duurzaamheid en gezondheid.

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470

3. Verandering in de instrumenten binnen het MIRT

De instrumenten die binnen het MIRT een grote rol spelen kunnen worden aangepast om de verschillende eerder beschreven doelen van de herziening MIRT te bereiken.

IenW heeft zowel een systeemverantwoordelijkheid voor bereikbaarheid als een directe verantwoordelijkheid voor de hoofdnetwerken.
Systeemverantwoordelijkheid voor bereikbaarheid betekent dat IenW zich richt op de bereikbaarheid van Nederland als geheel. Woningen, werk en voorzieningen moeten bereikbaar zijn. En voor goederen geldt leveringszekerheid: goederen moeten op tijd de plek van bestemming kunnen bereiken. Dat betekent niet dat IenW alles zelf doet, maar wel dat zij zich richt op het goed functioneren van het totale systeem. IenW maakt hiertoe strategische visies, regels, wetten en instrumenten die hieraan inhoudelijk bijdragen en zorgt dat er goede samenwerking tussen overheidslagen en met de sector is, zodat meer in samenhang vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid tot betere bereikbaarheid kan worden gekomen. Tegelijkertijd heeft IenW ook een directe verantwoordelijkheid voor de hoofdnetwerken. Het gaat dan om aanleg, onderhoud en vernieuwing van (water-, vaar)wegen en spoor.
Niet iedere bereikbaarheidsopgave vraagt om een mobiliteitsoplossing. Ook ruimtelijke ordeningsbeleid en voorzieningenbeleid zijn belangrijke sturingsknoppen als het gaat om bereikbaarheid. M.a.w.: niet alle bereikbaarheidsopgaven kunnen met investeringen uit het MF worden opgelost: omdat mobiliteit niet elke bereikbaarheidsopgave oplost én omdat de budgetten daarvoor verre van toereikend zijn. Daarom zijn in de interventies in de instrumenten drie ‘bewegingen’ te zien:

- Een verbreding van de instrumenten om naar de systeemverantwoordelijkheid te kunnen handelen.
- Een herbevestiging van het bestedingskader van het MF opdat dat aansluit op de directe verantwoordelijkheid voor de hoofdnetwerken, als onderdeel van een groter palet aan financieringsbronnen waaronder Rijks- en regionale middelen maar ook aanvullende bekostiging.
- Een verandering in het doel van die directe verantwoordelijkheid van het beheren en ontwikkelen van de hoofdnetwerken: van doorstroming naar het borgen en verbeteren van bereikbaarheid en leveringszekerheid.

Dit in aanvulling op de bewegingen die in voorgaande twee hoofdstukken worden voorgesteld:

- Het uitbreiden van de overlegstructuur en de schakeling met de BO’s Leefomgeving om naar de systeemverantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en leveringszekerheid te kunnen handelen.
- Een verandering van de inhoud van de MIRT-overleggen om een plek voor het gesprek te geven aan zowel de systeemverantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en leveringszekerheid, als de directe verantwoordelijkheid voor de hoofdnetwerken.

Om binnen het MIRT het gesprek te kunnen voeren over de brede opgave, waarbij bereikbaarheid centraal staat:

a. Werken Rijk en regio samen de aanpak van Bereikbaarheid op Peil verder uit, zoals in gang gezet is met de Regionale Bereikbaarheidsanalyses en -profielen.
b. Zet IenW de volgende stap in inhoudelijke ontwikkeling van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), naar een instrument dat de toekomstig verwachte ontwikkeling in termen van bereikbaarheid en leveringszekerheid samen met de effecten op veiligheid, gezondheid en leefomgeving in kaart brengt.
c. Worden in de toekomst projecten en programma's niet alleen beoordeeld op maatschappelijke kosten en baten (via een MKBA) en milieueffecten (via de MER), maar ook op doelbereik op de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen en werkgelegenheid en op de leveringszekerheid van goederen.

Om binnen het MIRT te komen tot een betere (financiële) beheersbaarheid van MIRT-projecten en het MIRT als geheel:

d. Wordt met het oog op aanpassing van de MIRT-spelregels onderzocht welke aanvullende maatregelen (op de huidige 'zicht op financiering' regel) bij kunnen dragen aan de twee onderdelen van deze doelstelling.
e. Wordt gericht ingezet op mogelijke Europese financiering, binnen de kaders van de EU.
f. Wordt binnen de instrumenten voor bekostiging de mogelijkheden van alternatieve (aanvullende) bekostiging verder onderzocht. Dit is al gestart in het kader van de Prioriteringsopgave MF en DF.
g. Is de inzet van IenW in relatie tot de herziening van het MIRT om een bredere afweging te maken van wat er in het MIRT-overzicht hoort te zitten en binnen de Herziening van het MIRT de volgende beleidslijn uit te werken:
    - Afbakening van het MF: Bekostiging van projecten vanuit het MF, afgesproken in het MIRT, worden alleen gericht op de aanleg, instandhouding en het functioneren (inclusief efficiënter benutten) van de hoofdnetwerken t.b.v. het borgen en verbeteren van bereikbaarheid en leveringszekerheid. Dit is smaller dan wat de afgelopen periode is gedaan, maar werkt alleen als onderdeel van een groter palet aan financieringsbronnen waaronder Rijks- en regionale middelen maar ook alternatieve / aanvullende bekostiging: Rijk en regio blijven immers gezamenlijk verantwoordelijk voor de totale bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven.
    - Criteria voor cofinanciering: Cofinanciering vanuit het MF aan regionale en lokale mobiliteitsmaatregelen wordt niet gedaan, ténzij:
        - Het een nationaal belang dient, waarbij (mede) investeren leidt tot verbeteren van het functioneren van de hoofdnetwerken. Dit is strikter gedefinieerd dan in de huidige wet MF, en sluit aan op de memorie van toelichting.
        - voorgaande objectief vast te stellen is, in termen van het verbeteren van de bereikbaarheid en leveringszekerheid door verbetering van het functioneren van de hoofdnetwerken. Het inzichtelijk maken van de effecten op bereikbaarheid gebeurt

door de partij die verzoekt om een investering. IenW biedt daarbij wel ondersteuning, kennis en data.

- Bekostiging van duurzaamheid, veiligheid en gezondheid: Bekostiging vanuit het MF beperkt zich tot het voldoen aan wettelijke normen en noodzakelijke kwaliteitsvereisten voor de hoofdinfrastructuur. Maatregelen die verder gaan dan deze wettelijke kaders behoren in beginsel niet tot de bekostiging vanuit het MF. Buiten het MF kunnen wel mogelijkheden zijn voor een Rijksbijdrage.
- Verdringingsreeks: Om in tijden van grote schaarste aan middelen de financiële beheersbaarheid van de gehele portefeuille te borgen, wordt een verdringingsreeks voor het MF uitgewerkt. Hierin wordt vastgelegd dat per trede ten minste het absoluut noodzakelijke moet worden gedekt, voordat er middelen zijn voor mobiliteitsmaatregelen die bij de volgende trede horen. De verdringingsreeks prioriteert uitgaven van instandhouding en continuïteit van de hoofdnetwerken boven uitbreidings- of kwaliteitsmaatregelen. In de vormgeving van de verdringingsreeks worden de ervaringen in het traject van de prioriteringsopgave meegenomen.
- Evaluatie wet MF: Het doel van de evaluatie van de wet MF is vast te stellen in hoeverre de Wet MF doeltreffend is en welke effecten de wet in de praktijk heeft. Daarbij wordt onderzocht of de verbreding ten opzichte van het Infrastructuurfonds zichtbaar doorwerkt in de afweging, programmering, bekostiging en verantwoording van mobiliteitsmaatregelen. Conclusies van deze evaluatie kunnen meehelpen in beantwoording van de vraag of aanpassing van het wettelijke kader kan bijdragen aan een betere afbakening van het fonds en een doelmatigere bekostiging en uitvoering van infrastructuurprojecten van nationaal belang.

<u>Om te komen tot meer bestuurlijke en ambtelijke rust rondom de MIRT-overleggen:</u>

h. Wordt met het oog op aanpassing van de MIRT-spelregels:
   - Uitgewerkt hoe de MIRT-spelregels en afgeleide documenten aansluiten op de omgevingswet en hoe de vereisten kunnen worden vereenvoudigd, om daarmee de stappenreeks en de onderzoekslast voor MIRT-projecten te beperken. Onderzocht wordt daarbij ook of MIRT-fases van onderzoek en verkenning voor sommige projecten vereenvoudigd/beperkt kunnen worden.
   - Wordt onderzocht hoe Rijk en regio het MIRT programma beter beheersbaar kunnen houden. Mogelijkheid is het automatisch afvloeien van projecten uit het MIRT(-overzicht) na afronding van de MIRT-fases ‘onderzoek’ en ‘verkenning’, tenzij anders besloten in het Bestuurlijk Overleg MIRT . Hiermee kan ook worden voorkomen dat middelen te lang vaststaan terwijl een project niet verder komt. Daartoe dient met elkaar wel vastgesteld te worden wanneer een besluit tot faseovergang te lang op zich laat wachten.

i. Het MIRT-overzicht wordt compacter vormgegeven.

De mogelijke veranderingen in de instrumenten leidt tot de volgende schematische praatplaat:

DG Mobiliteit
Dir. Algemeen
Bereikbaarheidsbeleid
Afd. Strategie en MIRT

Datum
9 november 2026

Onze referentie
2026/12470

