



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Spelregels van het

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
1.1. Een korte schets van het doel en de inhoud van de MIRT-spelregels	4
1.2. Uitgangspunten van de MIRT-spelregels	6
1.3. Onderdelen van het MIRT	9
2. De MIRT-spelregels over de voorbereidingsfase	11
2.1. Doel van de voorbereidingsfase	11
2.2. Het te doorlopen proces	11
2.3. Spelregels over de agendering van de opgave	12
2.4. Spelregels over het onderzoek	12
2.5. Spelregels over de besluitvorming na een MIRT-onderzoek	13
2.6. Spelregels over de voorbereiding van de startbeslissing	14
2.7. Spelregels over de startbeslissing	16
3. De MIRT-spelregels over de verkenningsfase	17
3.1. Doel van de verkenningsfase	17
3.2. Het te doorlopen proces	17
3.3. Spelregels over de verkenning: het proces van trechtering	18
3.4. Spelregels over het verkenningenrapport	18
3.5. Spelregels over de voorkeursbeslissing	22
4. De MIRT-spelregels over de planning- en studiefase	23
4.1. Doel van de planning- en studiefase	23
4.2. Het te doorlopen proces	23
4.3. Spelregels over het proces van planning- en studiefase	24
4.4. Spelregels over de planning- en studiefase	24
4.5. Spelregels over projectbeslissing	26
5. De MIRT-spelregels over de aanlegfase	27
5.1. Doel van de aanlegfase	27
5.2. Het te doorlopen proces	27
5.3. Spelregels over het proces van uitvoering	28
5.4. Spelregels over de opleveringsrapportage	28
5.5. Spelregels over de opleveringsbeslissing	30
6. Bijlagen	31
7. Stroomschema MIRT-fasen	33

Voorwoord

Voor u liggen de geactualiseerde 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport', de MIRT-spelregels. Deze vervangen de spelregels die 21 november 2016 naar de Tweede Kamer zijn gestuurd. De reden van de actualisatie is de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds op 1 juli 2021 en de naderende inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarnaast zijn de in 2019 uitgevoerde Evaluatie Spelregels MIRT (bijlage bij Kamerstuk 35300A nr. 57) en de Proeftuinen Mobiliteitsfonds (zie Kamerstuk 35300A nr. 66) onderdeel van de actualisatie. De essentie van de MIRT-spelregels, met de verschillende fasen en bestuurlijke beslismomenten, blijft ongewijzigd. We hebben een goed werkend MIRT-proces en blijven continu werken om dit proces te onderhouden en toekomstbestendig te maken.

De provincies, het IPO, VNG, de Vervoerregio's en Unie van Waterschappen zijn betrokken geweest bij de actualisatie van deze MIRT-spelregels.

Hieronder zetten we de belangrijkste actualisaties ten opzichte van de eerdere versie op een rij.

- De spelregels zijn in lijn gebracht met de Wet Mobiliteitsfonds en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n). Dit houdt in dat niet langer het denken in infrastructuur oplossingen centraal staat, maar het denken in mobiliteitsoplossingen.
- Er is meer expliciet aandacht besteed aan de periode vóór de start van een verkenning en het borgen van beheersing op kosten en risico's.
- Er is meer expliciete aandacht voor duurzaamheid, programmatisch werken en adaptiviteit.
- De spelregels zijn toekomstbestendiger gemaakt door geen beleidsdoelstellingen op te nemen en de informatieprofielen te actualiseren.
- De spelregels zijn beknopter en eenvoudiger opgeschreven: er is één geheel gemaakt van beschrijvingen van de werkwijze en daarbij behorende informatieprofielen.

1. Inleiding

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en heeft betrekking op de fysieke leefomgeving. 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 (hoofdzakelijk) gefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Het MIRT beslaat het hele proces van de totstandkoming van projecten en programma's 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 en financiert. Zo werken we samen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Dit document gaat in op de spelregels die voor het MIRT gelden (hierna: de MIRT-spelregels). Het vervangt de MIRT-spelregels uit 2016.

1.1 Een korte schets van het doel en de inhoud van de MIRT-spelregels

Het doel van de MIRT-spelregels is:

'Het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, die mogelijk (mede) kunnen worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

De MIRT-spelregels beschrijven een proces met vier fasen, die steeds afgesloten worden met een bestuurlijke beslissing:

1. De voorbereidingsfase, die kan uitmonden in een startbeslissing.
2. De verkenningsfase, die kan uitmonden in een voorkeursbeslissing.
3. De planning- en studiefase, die kan uitmonden in een projectbeslissing.
4. De aanlegfase, uitmondend in een opleveringsbeslissing.



Er is geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete bestuurlijke beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen (go/no go beslistmoment) van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project wordt.

De MIRT-spelregels gelden voor alle betrokken partijen bij een (mogelijk) MIRT-project of programma in het fysieke domein, waarbij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betrokken is als (mogelijke mede) financier. Naast (grootschalige) aanleg van nieuwe infrastructuur is er toenemende aandacht voor vervanging, modernisering en renovatie van bestaande infrastructuur, waarbij mogelijk vervanging aan de orde is met toevoeging van extra functionaliteit.¹ Voor overige instandhoudingsopgaven gelden de spelregels niet.²

Afhankelijk van de scope en wettelijke eisen worden ook andere ministeries betrokken. Het gaat dan vooral, maar niet uitsluitend, om de domeinen wonen, ruimtelijke ordening, energie en landbouw. Ieder MIRT-traject heeft een bestuurlijk aangewezen trekker. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de spelregels. Zowel het Rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

Samenloop van de juridische en de bestuurlijke dimensie van de besluitvorming binnen het MIRT

De MIRT-spelregels zien toe op de inrichting van de gefaseerde besluitvorming binnen het MIRT-proces. De MIRT-spelregels faciliteren bestuurders om tot bestuurlijke afstemming over de besluitvorming te komen. De bevoegde overheid neemt vervolgens, in lijn met de toepasselijke wettelijke verplichtingen, het besluit in juridische zin. Tegen het besluit in juridische zin staan rechtsmiddelen open.

Deze samenloop van bestuurlijke afstemming, op basis van de MIRT-spelregels en de juridische besluitvorming op basis van wettelijke verplichtingen, is een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren van de projecten en programma's binnen het MIRT. Daarom is in deze MIRT-spelregels op diverse plaatsen aandacht voor de samenloop. Het opnemen van deze aandachtspunten neemt niet weg, dat ieder project of programma eigen specifieke juridische aandachtspunten kan hebben. Daarom is in ieder project of programma alertheid door de samenwerkende partijen voor de samenloop tussen bestuurlijke afstemming en juridische besluitvorming, noodzakelijk.

¹ Over het toevoegen van extra functionaliteit vindt overleg plaats tussen de beleidskern van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat of ProRail.

² Bij introductie van het Mobiliteitsfonds zijn afspraken gemaakt over het gebruik van werksoorten en eenduidig gebruik van begrippen instandhouding en ontwikkeling (en de onderliggende begrippen die hiermee samen hangen). Instandhouding duidt op exploitatie, onderhoud en vervanging. Ontwikkeling duidt op verbetering, aanleg en innovatie.

1.2 Uitgangspunten van de MIRT-spelregels

De MIRT-spelregels hanteren drie uitgangspunten voor een MIRT-traject. Deze uitgangspunten fungeren als hulpmiddel bij de interpretatie van de MIRT-spelregels.

Uitgangspunt 1: De MIRT-spelregels stimuleren een brede, integrerende uitwerking van opgaven en oplossingen

Opgaven worden met een brede blik benaderd, zodat nieuwe en creatieve mogelijkheden om opgaven te realiseren in beeld komen. Binnen deze brede blik wordt in beginsel niet op voorhand voor een oplossingsrichting gekozen die bestaat uit één modaliteit (zoals spoor, fiets, weg of vaarweg). Daarnaast heeft duurzaamheid expliciet de aandacht. Een brede blik leidt uiteindelijk tot een antwoord op de vraag: wat is nu eigenlijk de belangrijkste opgave en het doel dat we willen bereiken en wat betekent dit voor de gewenste oplossing? Zo wordt bij bereikbaarheid niet alleen gekeken naar de doorstroming op bepaalde wegverbindingen, maar wordt ook breed gekeken naar de bereikbaarheid van een groter gebied. Dit kan alleen als verder wordt gekeken dan de directe oorzaak van filevorming op de betreffende wegverbindingen, door bijvoorbeeld te kijken naar de achterliggende drijfveren van autogebruikers of motieven om het ov te nemen. Uiteindelijk kunnen maatregelen in deze brede zin van bereikbaarheid ook bijdragen aan bredere doelen, zoals leefbaarheid, omgevingskwaliteit, duurzaamheid en het verbeteren van de internationale concurrentiepositie. Het MIRT krijgt vanuit het mobiliteitssysteem ook steeds meer een wisselwerking met verstedelijking. Een MIRT-traject kan in zo'n geval leiden tot keuzen voor locaties voor verstedelijking om het mobiliteitssysteem niet extra te belasten of om juist voldoende reizigers te genereren om bepaalde ov-maatregelen mogelijk te maken. Daarnaast zal het MIRT ook plaats blijven bieden aan opgaven met een meer sectoraal karakter of concrete problemen met een kleinere scope, bijvoorbeeld projecten gericht op waterveiligheid, het aanleggen van ligplaatsen voor de scheepvaart of truckparkings voor vrachtwagens.

Het Mobiliteitsfonds

Tijdens de regeerperiode van het kabinet-Rutte III is het Infrastructuurfonds omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar mobiliteit centraal staat. Naast investeringen in infrastructuur maakt het Mobiliteitsfonds bekostiging mogelijk van maatregelen en voorzieningen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van infrastructuur te vergroten.³ Daarnaast worden met het Mobiliteitsfonds investeringsgelden niet langer volgens een verdeelsleutel op voorhand aan de modaliteiten toegewezen, maar via een integrale afwegmethode. Hiermee wordt de integrale afweging van mobiliteitsmaatregelen bevorderd.

Expliciete aandacht voor duurzaamheid

In het Klimaatakkoord van Parijs is afgesproken dat de mondiale temperatuurstijging behoorlijk onder de 2 graden moet blijven, met inspanningen om de stijging verder te beperken tot 1,5 graad.

Er worden verschillende instrumenten ingezet om de CO₂-reductiedoelstellingen te realiseren. Binnen het mobiliteitsdomein gaat het bijvoorbeeld om het stimuleren van de verkoop van emissievrije voertuigen of lagere uitstootnormen. Daarnaast kan duurzaamheid ook een afweging vormen bij investeringen in de fysieke leefomgeving. Voor zover het gaat om mobiliteit of waterveiligheid gerelateerde opgaven, is duurzaamheid altijd onderdeel van een MIRT-traject. Om een verdergaande bijdrage aan duurzaamheid mogelijk te maken, kunnen MIRT-opgaven ook worden gekoppeld aan opgaven voor duurzaamheid. Duurzame ambities kunnen we vertalen in doelstellingen op het gebied van duurzame bereikbaarheid, duurzaam waterbeheer, energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en een gezonde stad c.q. leefomgeving. De bekostiging van duurzaamheidsdoelen kan alleen uit het Mobiliteitsfonds of het Deltafonds als dat binnen de scope van de fondsen past en het aan mobiliteit c.q. waterveiligheid gerelateerde opgaven betreft. Als dat niet het geval is, betekent dit dat voor dergelijke maatregelen andere bronnen van financiering aan de orde zijn.

³ Zie: [Wet Mobiliteitsfonds](#)

In overeenstemming met de Nationale Klimaatadaptatie Strategie wordt in MIRT-projecten ook benoemd welke maatregelen voor klimaatadaptatie noodzakelijk zijn. In de [handreiking Verduurzaming MIRT](#) wordt beschreven hoe in afzonderlijke MIRT onderzoeken, verkenningen en plannings- en studies duurzaamheid het beste kan worden uitgewerkt, inclusief richtinggevende opdrachtformuleringen.

Uitgangspunt 2: De MIRT-spelregels bieden ruimte voor een passende aanpak

De MIRT-spelregels bieden ruimte voor maatwerk. Dit is in de eerste plaats belangrijk omdat de MIRT-spelregels niet alleen betrekking hebben op (grootschalige) aanleg van nieuwe infrastructuur, maar ook gericht zijn op het beter benutten van de bestaande infrastructurale voorzieningen. In de tweede plaats is maatwerk van belang vanwege de verschillen in de aard en omvang van projecten. Er moet ruimte blijven voor de verschillen in de regionale aanpak en de diversiteit aan (combinaties van) maatregelen die binnen een MIRT-project kunnen spelen. Ook het palet aan (combinaties van) maatregelen is divers. De ene keer volstaan enkele eenvoudige maatregelen, de andere keer is een uitvoeringsprogramma of gebiedsuitwerking nodig, zoals bij waterveiligheidsprojecten en bereikbaarheidsprogramma's. Hierbij speelt gebiedsontwikkeling in meerdere of mindere mate een rol (bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en IJsseldelta, fase 2⁴). Daarnaast kan het gaan om de inzet van regelgeving, aanpassing van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit (smart mobility) of financiële maatregelen, of een combinatie daarvan. De uitgangspunten van de MIRT-spelregels gelden voor alle typen maatregelen, en de projecten waarin deze maatregelen worden ingebed, moeten zich daarnaast houden aan de informatieprofielen. Tot slot is maatwerk van belang omdat de laatste jaren steeds vaker bij beleid en uitvoering wordt aangehouden om in te spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen en rekening te houden met onzekerheden (adaptief programmeren).

Adaptiviteit in het MIRT

Een adaptieve aanpak is passend wanneer er onzekerheden zijn die maken dat voor sommige onderdelen er al wel en voor andere onderdelen nog geen besluit genomen kan worden. Adaptiviteit houdt in dat bewust wordt omgegaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming. Zo kan worden meebewogen met ontwikkelingen. Dit gebeurt door te kijken naar wanneer je welk besluit moet nemen om enerzijds voldoende flexibel te blijven, maar anderzijds wel voortgang te boeken. Het spreekt voor zich dat een adaptieve aanpak niet strijdig mag zijn met de juridisch vereiste rechtszekerheid. Burgers moeten op tijd weten waar ze aan toe zijn.

Concreet betekent dit dat – waar wenselijk en mogelijk – er flexibiliteit kan worden geboden om op een later moment een besluit te nemen over een deel van de opgave. De voorkeursbeslissing kan dan bestaan uit een pakket van maatregelen op de korte termijn, een concreet voorkeursalternatief en/of mogelijke oplossingen op de lange termijn die nog niet geheel vaststaan (adaptief), waar desgewenst op een later moment over besloten kan worden. Waar een brede aanpak nodig is, wordt breed gekeken en waar sprake is van een kleine of op zichzelf staande (enkelvoudige) opgave, wordt naar een daarop toegesneden voorkeursbeslissing⁵ toegewerkt.

⁴ Meer informatie over specifieke MIRT-projecten is te lezen in het [MIRT-overzicht](#).

⁵ In dit kader is belangrijk om op te merken dat de wettelijke voorkeursbeslissing onder de Omgevingswet op onderdelen een andere werking heeft dan de bestuurlijke voorkeursbeslissing onder de MIRT-spelregels. Bijvoorbeeld: in bepaalde gevallen kan de wettelijke voorkeursbeslissing worden overgeslagen en meteen worden toegewerkt naar een projectbesluit.

Programma's in het MIRT

Opgaven, oplossingsrichtingen en oplossingen in een bepaald gebied of rond een bepaald thema kunnen in samenhang worden onderzocht en uitgewerkt in een programma. Een programma in het kader van het MIRT is een langjarige verzameling van (grote) (Rijks) projecten (onderzoek en aanleg) met inhoudelijke samenhang en complexiteit, in een bepaald gebied of op een thema, waarbij gestuurd wordt op programmadoelen in de fysieke leefomgeving. Veelal gebeurt dit samen met de regio.

In een programma is het mogelijk om voor de korte termijn afspraken te maken over concrete acties. Voor de langere termijn kunnen de afspraken ook gaan over wanneer een besluit over een volgende stap noodzakelijk is, bijvoorbeeld na realisatie van de bouw van een bepaald aantal woningen, bij een verwachte stijging van de zeespiegel met een vooraf gedefinieerd aantal centimeters of feitelijke groei van het vervoer met een zeker percentage.

Programma's sturen op programmadoelen. De afspraken of projecten binnen een programma volgen separaat de MIRT-spelregels. Voor deze projecten binnen programma's gelden de spelregels (inclusief informatieprofielen) onverkort naast de (veelal financiële) kaders van het programma. Op het moment dat er vanuit het Mobiliteitsfonds of Deltafonds financiering wordt toegekend voor een programma als geheel, is er sprake van een financiële reservering die binnen het programma toebedeeld kan worden aan afzonderlijke projecten. In dat geval gelden de spelregels voor het programma als geheel. De MIRT-spelregels zijn specifiek toegesneden op opgaven die het MIRT-planproces doorlopen. Voor programma's hebben de spelregels ook waarde, maar is het nodig om na te gaan wat de precieze toepassingsmogelijkheden zijn. Bij uitblijven van besluitvorming of van projecten die aan de MIRT-vereisten voldoen, kan de eerder gemaakte reservering vrijvallen.

Uitgangspunt 3: De MIRT-spelregels zijn faciliterend aan een goed en zorgvuldig samenwerkingsproces

De MIRT-spelregels zijn erop gericht gelijkwaardige samenwerking tussen partijen mogelijk te maken. Ze faciliteren een proces waarin Rijk en regio's af kunnen spreken welke opgaven zij samen gaan oppakken. Maatschappelijke en bestuurlijke urgentie zijn van belang om in gezamenlijkheid naar oplossingen te zoeken.

Alle betrokken partijen werken samen aan opgaven op basis van eigen verantwoordelijkheden. Betrokken partijen zullen per opgave verschillen. Het gezamenlijk onderzoeken van een opgave kan al een belangrijk resultaat zijn, zonder dat de partijen zich daarbij vastleggen op de inzet van middelen of instrumenten. Het Bestuurlijk Overleg MIRT fungeert daarin als de plek voor het strategisch gesprek en om afspraken te maken tussen overheden. Het bewaakt de samenhang tussen acties en gaat na of we de goede dingen doen op weg naar de gezamenlijke opgave(n) en het gezamenlijke perspectief. De bekostiging van mogelijke opgaven kan alleen uit het Mobiliteits of Deltafonds voor zover de opgave binnen de wettelijke scope van de fondsen past. Opgaven die hier buiten vallen moeten op een andere wijze worden bekostigd, maar kunnen wel in één MIRT-project samen worden (op)gepakt door bundeling van middelen.

De MIRT-spelregels schrijven de informatie voor die in elk geval in kaart moet worden gebracht per fase in het MIRT-proces. Ook de onderwerpen waar in elk geval overeenstemming tussen partijen op moet worden gevonden en waar besluitvorming voor nodig is, worden beschreven. De specifieke informatie die per fase nodig is, is uitgewerkt in een informatieprofiel. Daarbij is het belangrijk om op te merken dat de informatieprofielen niet op zichzelf staan, maar in het licht van de uitgangspunten en de rest van de MIRT-spelregels dienen te worden geïnterpreteerd en toegepast.

Het is gebruikelijk dat partijen, in aanvulling op de voorgeschreven beslisdocumenten in de MIRT-spelregels, op verschillende momenten aanvullende (bestuurlijke) overeenkomsten sluiten die onder andere kunnen ingaan op de samenwerking, governance, kostenverdeling en kostenbeheersing. Op een aantal plaatsen in de MIRT-spelregels staat de verplichting of de suggestie om een overeenkomst te sluiten. Onderstaand informatieprofiel is leidend voor het opstellen van dit soort overeenkomsten.

Informatieprofiel (bestuurlijke) overeenkomsten in het MIRT

I situaties waarin het opstellen van een overeenkomst passend is

- Een overeenkomst is geschikt om bestuurlijk commitment over de verdeling van kosten en risico's (en eventueel de daaraan gekoppelde verdeling van werkzaamheden en zeggenschap) vast te leggen.
- Vuistregel hierbij is dat alleen wanneer een andere partij (financieel) nodig is om het project te realiseren, een overeenkomst passend is.
- De inhoud van afspraken in de overeenkomst wisselt per MIRT-fase omdat naarmate het MIRT-traject zich ontwikkelt, meer duidelijk wordt over het traject en dus andere typen afspraken passend zijn.
- Dit betekent ook dat in elke fase andere aandachtspunten relevant kunnen zijn.

II onderwerpen die in elk geval in een overeenkomst moet worden opgenomen

- Vooral in de verkenningsfase en de planning- en studiefase worden overeenkomsten gesloten.
- Afspraken in de overeenkomst kunnen zowel over het proces van de volgende MIRT-fase als over de uitgangspunten voor volgende fasen of na afronding van het project gaan.
- Onderwerpen die geadresseerd moeten worden ten aanzien van het proces van de volgende MIRT-fase zijn: bekostiging fase, governance, organisatie, kasritmes (aanleg), uitbetaling (aanleg), financiële verantwoording (aanleg).
- Overige onderwerpen die geadresseerd moeten worden met het oog op beheersing van kosten en risico's zijn:
 - Potentiële versoberingskansen
 - De omgang met adaptiviteit
 - Kostenverdeling en -ramingen
 - Risicoverdeling (met speciale aandacht voor de verdeling van tegenvallers en onverwachte risico's)
 - Verdeling eigendom, beheer en onderhoud na aanleg (op hoofdlijnen)
 - Prijspeil en Indexering
 - Indexatievoet (IBOI)
 - Omgang met BTW (compensatie)
- Het spreekt vanzelf dat de overeenkomst die aan het einde van de planning- en studiefase wordt opgesteld meer gedetailleerd is en meer duidelijkheid verschaft dan de overeenkomst die aan het einde van de verkenningsfase wordt opgesteld.

1.3 Onderdelen van het MIRT

Naast het MIRT-proces en de spelregels vallen onder de noemer van het MIRT ook de Bestuurlijke Overleggen MIRT en het MIRT Overzicht.

Het Bestuurlijk Overleg MIRT

In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT) bespreken het Rijk, decentrale overheden en andere betrokkenen op strategisch niveau de ambities, opgaven en ontwikkelingen in een gebied. Zij maken jaarlijks afspraken over de te onderzoeken opgaven, programma's, maatregelen en projecten die op de korte termijn kunnen worden uitgevoerd, over het starten van MIRT onderzoeken en verkenningen en over de onderlinge samenwerking daarbij en de financiering daarvan. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen wordt ook de voortgang van lopende afspraken en projecten besproken en worden onderlinge afspraken gemaakt over het vervolg. Om besluitvorming over ruimtelijke maatregelen in het MIRT (zoals mobiliteit, waterveiligheid, waterkwaliteit, energie, duurzaamheid, klimaatadaptatie, verstedelijking, cultureel erfgoed en duurzame economische ontwikkeling) zo goed mogelijk op elkaar en toekomst vast af te stemmen, kunnen strategische gesprekken worden georganiseerd waarvoor, naar de partijen in het BO-MIRT ook het bedrijfsleven en andere stakeholders worden uitgenodigd.

Het MIRT Overzicht

De achtergrond, stand van zaken en planning van lopende MIRT-onderzoeken, projecten en programma's wordt vastgelegd in het jaarlijkse [MIRT Overzicht](#). Het MIRT Overzicht is een naslagwerk voor de beleidscontext, de status, de verkregen financiering en de voortgang van de realisatie van de in het BO-MIRT gemaakte afspraken.

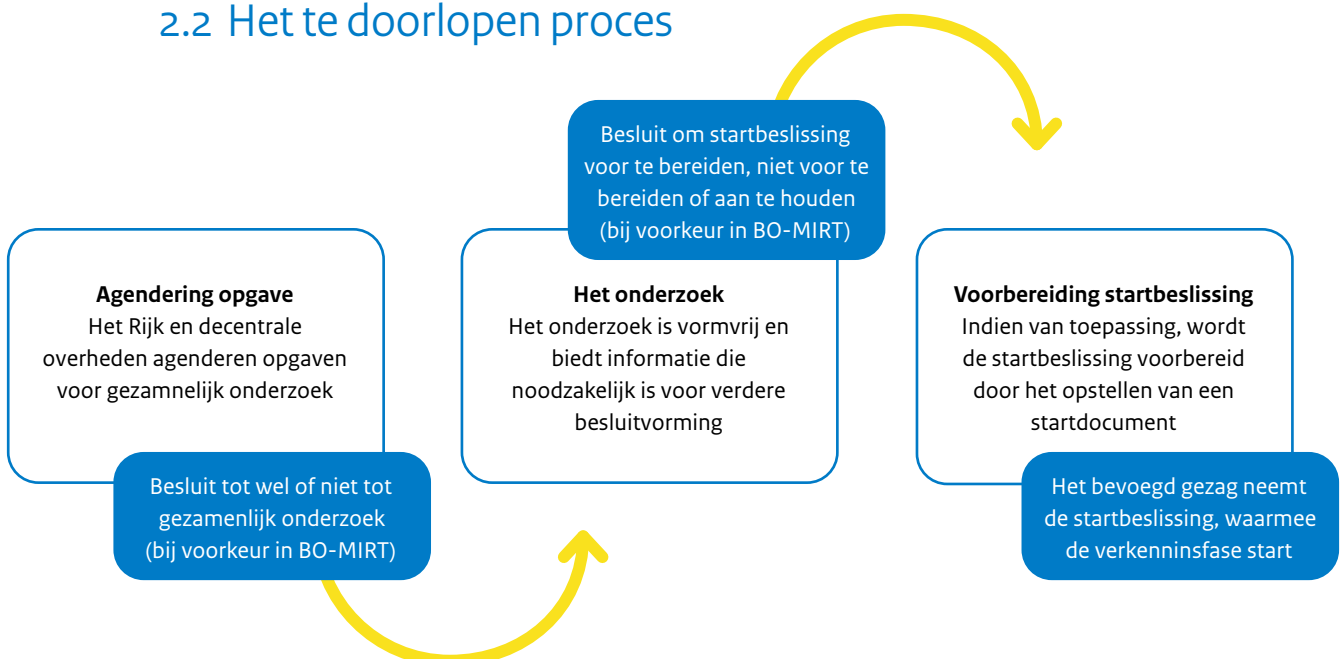
De resultaten van de BO's-MIRT en het MIRT Overzicht worden jaarlijks door de minister van IenW met de Tweede Kamer gedeeld. De decentrale overheden en andere betrokkenen informeren hun eigen vertegenwoordigers over de uitkomsten.

2. De MIRT-spelregels over de voorbereidingsfase

2.1 Doel van de voorbereidingsfase

De voorbereidingsfase heeft als doel om in samenwerking tussen het Rijk en regio (en andere partijen) opgaven te identificeren, deze te onderzoeken en te concretiseren, en tot slot – waar nodig – op hoofdlijnen de eerste oplossingsrichtingen hiervoor in kaart te brengen. De voorbereidingsfase is vormvrij en kan worden overgeslagen zonder MIRT-onderzoek, wanneer er naar het oordeel van het BO-MIRT (of het bevoegd gezag) al voldoende (beslis)informatie beschikbaar is.

2.2 Het te doorlopen proces



2.3 Spelregels over de agendering van de opgave

- De voorbereidingsfase start met het selecteren van te onderzoeken opgaven. Opgaven kunnen onder andere voortkomen uit:
 - de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), verstedelijkingsstrategieën en bereikbaarheidsprogramma's;
 - waargenomen of verwachte knelpunten (bijvoorbeeld in capaciteitsanalyses);
 - reeds lopende projecten of programma's in het kader van het MIRT.
- In het BO-MIRT kunnen alleen het Rijk en decentrale overheden een opgave agenderen voor onderzoek. Andere partijen kunnen het Rijk en de decentrale overheden verzoeken een onderwerp te agenderen.
- Het BO-MIRT besluit (in gezamenlijkheid) welke van de geagendeerde opgaven onderzocht dienen te worden en welke niet. De selectie van te onderzoeken opgaven is een politiek-bestuurlijke afweging waarvoor geen vastomlijnde en harde criteria gelden. Het uitvoeren van een MIRT-onderzoek is geen noodzakelijke of verplichte stap voor het voorbereiden van een startbeslissing, maar kan ondersteunen in het helder in beeld brengen van de gebiedsopgave.
- Als in het BO-MIRT wordt besloten om onderzoek te doen naar een geagendeerde opgave, is er sprake van een MIRT-onderzoek. In het besluit om een MIRT-onderzoek te starten wordt ook bepaald:
 - welke partij(en) voor de uitvoering van het onderzoek verantwoordelijk is/zijn (in de regel de initiatief nemende partij) en hoe de stuurgroep wordt samengesteld;
 - wat het doel en beoogde resultaat van het onderzoek is;
 - wat de verwachte doorlooptijd is; deze kan sterk variëren afhankelijk van de aard en omvang van de opgave, betrokkenheid van partijen en kenmerken van het gebied;
 - welke processtappen gevolgd zullen worden en wanneer derden worden betrokken;
 - hoe de bekostiging van het onderzoek is geregeld.

2.4 Spelregels over het onderzoek

- Het MIRT-onderzoek in de voorbereidingsfase is er op gericht om gebiedsgerichte of thematische opgave(n), scope en stakeholders in kaart te brengen wanneer deze nog onvoldoende helder zijn.
- De wijze waarop het MIRT-onderzoek wordt uitgevoerd is vormvrij, maar niet vrijblijvend.
- In geval van een gebiedsopgave vraagt het karakter van een onderzoek om een gebiedsgerichte aanpak, waarbij:
 - de NOVI en de uitwerkingen daarvan de basis is;
 - partijen uit het gebied worden betrokken;
 - met een 'brede' blik wordt gekeken naar de opgaven die in een gebied op korte en langere termijn spelen en wat de onderlinge samenhang is, daartoe kunnen verschillende instrumenten ingezet worden, zoals de Omgevingswijzer en ontwerpend onderzoek.
- Wanneer er in het MIRT-onderzoek gerekend wordt aan mobiliteitsopgaven en -maatregelen, is de aanbeveling verkeers- en vervoersmodellen in te zetten. Voor uitspraken over de hoofdnetwerken worden hiervoor LMS/NRM gebruikt. Daarnaast kunnen decentraal of door de markt beheerde modellen worden gebruikt, mits de uitgangspunten consistent zijn met die van het LMS en NRM of andere bestuurlijk gevalideerde en vastgestelde uitgangspunten. Deze uitgangspunten en instellingen worden gesteld voor vergelijkbaarheid over landsdelen en projecten heen, zodat de verschillende MIRT-onderzoeken consistent kunnen worden afgewogen.
- Het MIRT-onderzoek wordt ook gebruikt om een eerste inzicht te geven in benodigde kosten en de mogelijkheden voor financiering te onderzoeken, waaronder eventuele alternatieve bekostiging.
- Een MIRT-onderzoek maakt deel uit van het MIRT Overzicht dat jaarlijks als bijstuk bij de Rijksbegroting aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.
- Afhankelijk van het type onderzoek en de vervolgacties daarop kan het wenselijk zijn om een eerste proeve van de verhouding tussen de baten en kosten (kengetallen) te geven.

2.5 Spelregels over de besluitvorming na een MIRT-onderzoek

Aan het eind van ieder MIRT-onderzoek wordt bezien welk vervolg nodig is om een opgave verder te brengen. Er zijn drie mogelijkheden:

1. **Voorbereiding startbeslissing:** uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een concrete opgave, dat het oplossen van de opgave(n) mogelijk een substantiële investering vraagt en dat partijen bereid zijn bekostiging hiervan te gaan regelen. Ook is er onder de deelnemers van het BO-MIRT al een meest voor de hand liggende oplossing in beeld.⁶
- **De startbeslissing wordt niet voorbereid:** er is in het kader van het MIRT geen verdere actie nodig, de opgave is verhelderd en dat is voldoende voor dit moment. Daarbij is het mogelijk dat het MIRT-onderzoek wel leidt tot vervolgacties buiten het MIRT.
2. **Aanhouden onderzoek:** uit het MIRT-onderzoek blijkt dat het oplossen van de opgave(n) mogelijk een substantiële investering vraagt, maar dat nog niet binnen afzienbare tijd aan alle voorwaarden voor het nemen van een MIRT-startbeslissing kan worden voldaan. Er kan dus nog geen MIRT-verkenning worden gestart, maar het Rijk en de regio zijn vooralsnog wel voornemens verder te werken aan het oplossen van de opgave(n). In dergelijke gevallen kan het besluit worden genomen om het MIRT-onderzoek aan te houden. Daarbij wordt:
 - a. aangegeven om welke reden een startbeslissing nog niet mogelijk of wenselijk is (er is bijvoorbeeld nog geen zicht op 75% financiering of de opgave is nog onvoldoende helder);
 - b. het proces beschreven dat nodig is om wel een startbeslissing te kunnen gaan voorbereiden, daarbij gaat het bijvoorbeeld om:
 1. aanvullend (MIRT-) onderzoek gericht op verduidelijking van de opgave en eerste oplossingsrichtingen op hoofdlijnen
 2. aanvullende bestuurlijke afspraken, of
 3. het daadwerkelijk uitstellen van besluitvorming over de resultaten van het onderzoek naar een later BO-MIRT.

Het kan ook zijn dat uit een onderzoek acties volgen waarover direct bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt, zoals (een programma van) optimalisatiemaatregelen of maatregelen buiten het kader van het MIRT. Hier hoeft in het kader van de MIRT-spelregels geen apart besluit over te worden genomen.

Wat te doen als er sprake is van een programma of dat de meest voor de hand liggende oplossingsrichting voor de deelnemers aan het BO-MIRT niet duidelijk is?

Het is mogelijk dat de meest voor de hand liggende oplossingsrichting voor de deelnemers aan het BO-MIRT nog niet direct na een MIRT onderzoek duidelijk is, bijvoorbeeld als het gaat om een complexe multimodale opgave of een programma met meerdere doelen.

In het geval van een programma

De separate onderdelen van een programma moeten ieder 75% zicht op financiering hebben bij de start van een MIRT-verkenning. Uitzondering hierop is als voor een programma programmafinanciering is vastgelegd. Wanneer het gaat om een programma, is het aan te raden om een adaptieve ontwikkelstrategie (AOS) op te stellen, waarin het programma in blokken in de tijd wordt opgesplitst. Voor het eerste separate blok kan aanvullend onderzoek worden gedaan naar oplossingsrichtingen. De andere blokken volgen later in de tijd. De adaptieve ontwikkelstrategie kan worden vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst, zodat lange termijn commitment tussen partijen wordt uitgesproken.

⁶ Hierbij past de nuancering dat er tijdens de MIRT-verkenning (zie volgende hoofdstuk) verder onderzoek wordt gedaan naar alternatieven en dat dit ook kan betekenen dat een andere oplossing uiteindelijk de voorkeur heeft. Dit geldt ook voor andere plaatsen waarin gesproken wordt over de voor de deelnemers van het BO-MIRT 'meest voor de hand liggende oplossing'.

Enkele voorbeelden uit de praktijk:

- Brainport Eindhoven: op basis van het uitgevoerde MIRT-onderzoek worden eerste strategische hoofdkeuzes gemaakt voor verstedelijking en mobiliteit. In een adaptief ontwikkelpad worden de onderwerpen die nadere uitwerking vergen in de tijd gezet. Wanneer deze uitwerkingen voldoende zijn en voldoen aan wat nodig is voor een startbeslissing, kan een formele verkenning van start gaan.
- UNED: op basis van het MIRT-onderzoek worden eerst drie vlekken voor woningbouw verder uitgewerkt en wordt voor mobiliteit eerst een netwerkstrategie ontwikkeld.

In het geval van het ontbreken een meest voor de hand liggende oplossing

Bij een brede bereikbaarheidsopgave kunnen verschillende modaliteiten oplossing bieden. Mogelijk is bij het nemen van een startbeslissing nog geen zicht op de meest voor de hand liggende oplossing. Hier komt pas zicht op in de MIRT-verkenning, bijvoorbeeld met behulp van een MKBA. In dat geval kan 75% van het gemiddelde van de verschillende oplossingen als uitgangspunt worden gebruikt.

2.6 Spelregels over de voorbereiding van de startbeslissing

- De startbeslissing wordt, binnen het mandaat van de besluitvorming in het BO-MIRT ambtelijk voorbereid door vertegenwoordigers van de betrokken overheidsorganisaties.
- De voorbereiding van de startbeslissing bestaat uit het opstellen van het startdocument dat op hoofdlijnen de in het onderstaande informatieprofiel opgesomde informatie dient te bevatten.

Informatieprofiel startdocument

I Opgave(n)

Over de opgave(n) wordt in het startdocument tenminste het volgende omschreven:

- de opgave(n), bestaande uit de aanleiding, urgentie, aard en omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met de NOVI en de uitwerkingen daarvan, rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.
- de reikwijdte van de integrale opgave en het gebied waar de opgave over gaat. Naast de opgaven voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, water en ruimte (wonen en werken) worden (indien deze aspecten daarbij een rol spelen) ook de raakvlakken benoemd met zaken als duurzaamheid en energieneutraliteit, woningbouw, landschap, cultureel erfgoed, kennis van de bodem en ondergrond en klimaatadaptatie en – verandering, en eventuele internationale aspecten.
- de ontwikkeling van de situatie in de toekomst zonder ingreep; hoe ontwikkelt deze zich in de toekomst?
- hoe er rekening gehouden wordt met, (nieuwe) ontwikkelingen en meekoppelkansen die zich aandienen tijdens het project en wie daarbij regie pakt
- een aanpak van de opgave(n) op hoofdlijnen.
- de verschillende belangen van betrokken partijen bij de opgave(n): legitimatie van de rol van het Rijk, betrokken decentrale overheden en andere partijen.

II Oplossingsrichtingen

Over de oplossingsrichtingen bevat het startdocument tenminste het volgende:

- een beschrijving van de reikwijdte van oplossingsrichtingen of alternatieven die in ogenschouw worden genomen. Dit bepaalt de breedte van de verkenning. In sommige gevallen is bij de start van een verkenning al duidelijk welke oplossingsrichting door de deelnemers van het BO-MIRT in ieder geval onderzocht zal worden (bijvoorbeeld aanpassing infrastructuur, dijkversterking). In dat geval wordt deze oplossingsrichting beschreven en onderbouwd in de startbeslissing. Bij het nemen van de startbeslissing moet er voor deelnemers van het BO-MIRT zicht zijn op een meest voor de hand liggende oplossing.

III Betrokken partijen

In het startdocument staat tenminste het volgende over het betrekken van partijen:

- een globale beschrijving welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, decentrale overheden) worden betrokken en welke informatie aan hen ter beschikking wordt gesteld.
- op welke manier rekening wordt gehouden met de toepasselijke wettelijke verplichtingen over participatie en inspraak van derden.

IV Besluitvorming

In het startdocument worden tenminste de volgende bestuurlijke afspraken voorbereid:

- het bepalen wie de initiatiefnemer(s) en trekker(s) van de verkenning worden.
- de verdeling van rollen en bevoegdheden tijdens de verkenning.

V Financiën

In het startdocument wordt tenminste op de volgende manieren aandacht geschonken aan de financiën:

- de startbeslissing markeert de start van de MIRT-verkenning. Bij deze start moet inzichtelijk zijn welke bronnen bij de deelnemende partijen beschikbaar zijn om de verschillende doelen te dekken. Bekostiging vanuit het Mobiliteitsfonds of Deltafonds kan aan de orde zijn als de doelen passen binnen de wettelijke scope van deze fondsen.
- bij de start van de MIRT-verkenning dient er zicht te zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave.⁷ Hierbij worden naast de initiële investeringskosten ook de verandering in de beheer- en onderhoudskosten meegenomen.
- daarnaast spannen de betrokken overheden zich in om te onderzoeken of er referentieprojecten zijn die qua type oplossing vergelijkbaar zijn met de onderhavige meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Als er referentieprojecten zijn, worden zowel de kosteninschatting/raming van die projecten als de lessen die volgen uit het financiële verloop van het project onderbouwd meegenomen in het opstellen van de kosteninschatting/raming voor de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Ook beoordeelt een onafhankelijke kostenexpert de kwaliteit van de kosteninschatting/raming. Deze eisen gelden voor alle te starten MIRT-verkenningen, MIRT-verkenningen die onderdeel zijn van een breder programma zijn hier niet van uitgezonderd. De separate onderdelen van een programma moeten ieder 75% zicht op financiering hebben bij de start van de verkenning. Uitzondering hierop is als voor een programma programmafinanciering is vastgelegd en de programmaonderdelen daaruit gefinancierd kunnen worden.
- partijen spreken af om de belangrijkste risico's die zich kunnen voordoen bij de meest voor de hand liggende oplossing te inventariseren en deze expliciet onderdeel te maken van verdere besluitvorming.
- om te kunnen komen tot de benodigde bekostiging wordt breed gekeken welke baathebbers er zijn bij de, volgens de deelnemers aan het BO-MIRT, meest voor de hand liggende oplossing van de opgave en hoe deze (financieel) betrokken kunnen worden bij de realisatie van de oplossing. Baathebbers kunnen zowel publieke als private partijen zijn.

VI Juridische aandachtspunten

In het startdocument wordt rekening gehouden met de volgende juridische aandachtspunten:

- het startdocument is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Het is mogelijk dat voor het juridische spoor van de besluitvorming, aanvullende informatie noodzakelijk is. Zo verplicht bijvoorbeeld de m.e.r.-regelgeving om niet alleen het alternatief dat de bestuurlijke voorkeur geniet mee te nemen, maar ook redelijke alternatieven. Als hiervan sprake is, wordt dit expliciet benoemd in het startdocument.
- om dubbel werk te voorkomen, wordt ernaar gestreefd dat het startdocument ook de informatie bevat die noodzakelijk is voor de besluitvorming door het bevoegd gezag (besluitvorming in juridische zin).

⁷ Er geldt een uitzondering voor maatregelen binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Dit is een MIRT-programma in aanleg waarvoor een wettelijke cofinancieringsafpraak met de waterschappen en een subsidieregeling van kracht is om uiterlijk in 2050 te kunnen voldoen aan wettelijke veiligheidsnormen. De (dijkversterkings-) maatregelen in het HWBP doorlopen een werkwijze gebaseerd op de MIRT-systematiek binnen het programma en hebben bij de start van de verkenning zicht op 90% financiering van een sober en doelmatig ontwerp (10% van de kosten draagt het uitvoerend waterschap zelf bij). Rivierverruimingsmaatregelen vallen niet binnen het HWBP. Daarvoor wordt wel de eis voor 75% zicht op financiering bij de start van een verkenning aangehouden.

- na inwerkingtreding van de Omgevingswet kan samenloop ontstaan tussen deze startbeslissing en kennisgeving voornemen. In het startdocument worden mogelijke aandachtspunten expliciet benoemd.
- er zijn situaties waarin het nemen van een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet niet verplicht is, maar dat het bevoegd gezag zelf kan bepalen of ze een dergelijke beslissing neemt. In het startdocument wordt aangegeven of een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet verplicht en zo niet, of het bevoegd gezag wel of geen voorkeursbeslissing (in de zin van de Omgevingswet) neemt.
- het startdocument bevat een beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedure(s) die (mogelijk) gevolgd moet(en) worden.

VII Aanpak vervolg

Over de aanpak voor het vervolg bevat het startdocument tenminste het volgende:

- een toelichting welke stappen globaal worden doorlopen om te komen tot het volgende beslis-moment (*go/ no go*) en met welk tijdsplan (waarbij ook, indien van toepassing, rekening wordt gehouden met wettelijke termijnen).

2.7 Spelregels over de startbeslissing

- Op basis van het startdocument (dat het resultaat is van bestuurlijke besluitvorming) besluit het bevoegd gezag om de verkenningsfase te starten. Deze startbeslissing kan onderdeel zijn van een kennisgeving voornemen.

3. De MIRT-spelregels over de verkenningsfase

3.1 Doel van de verkenningsfase

Het doel van de verkenningsfase is om – op basis van een grondige probleemanalyse en een brede inventarisatie van oplossingsrichtingen – toe te werken naar een passende en houdbare voorkeursbeslissing om een opgave te realiseren. Deze oplossing wordt gevonden door in de verkenningsfase:

- een opgave breed of opgavegericht te onderzoeken; breed waar nodig, gericht waar kan
- de doelstelling en probleemanalyse te concretiseren, en
- een inzichtelijke afweging te maken tussen mogelijke oplossingen.

3.2 Het te doorlopen proces



3.3 Spelregels over de verkenning: het proces van trechtering

- De verkenningsfase (in de zin van het bestuurlijke MIRT-proces) start met het nemen van de startbeslissing.
- Er wordt voor gezorgd dat onderzoek dat in de voorbereidingsfase al is uitgevoerd in de verkenningsfase niet nogmaals gedaan wordt.
- De verkenning moet ertoe leiden dat de benodigde informatie beschikbaar is om tot een bestuurlijke voorkeursbeslissing te komen.
- Tijdens het verkenningsproces wordt vastgesteld of voor het project op grond van de wet een milieueffect-rapport moet worden opgesteld en zo ja, wanneer.
- Het proces van trechteren start met het breed analyseren en inventariseren van oplossingsrichtingen, passend bij de opgave. Er dient tenminste één niet-infrastructurele oplossingsrichting⁸ te worden uitgewerkt. Wanneer dit niet mogelijk of wenselijk is, wordt aangegeven waarom niet (bijvoorbeeld géén oplossend vermogen).
- Tijdens het proces van trechteren wordt in ieder geval bij MER-plichtige besluiten de methodiek gevolgd, is beschreven in de [Handreiking MIRT en mer](#).
- De oplossingsrichtingen worden getrechterd naar een bestuurlijke voorkeursbeslissing.
- Als onderdeel van de verkenning wordt een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse of MKBA (overeenkomstig de [Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen en de Algemene Leidraad MKBA](#)) opgesteld.
- Indien nodig wordt tijdens de verkenning een businesscase opgesteld, die informatie kan bieden die nodig is voor de bekostiging en financiering van de oplossing.
- Het streven is om een verkenning binnen twee jaar af te ronden. Als er vanwege de zorgvuldigheid van de onderzoeken, de complexiteit van de opgave en/of de besluitvorming meer tijd nodig is, dan kan in een bestuurlijk overleg daartoe worden besloten.
- Tijdens de MIRT-verkenning wordt iedereen die direct gevolgen ondervindt van het project betrokken. Denk hierbij aan burgers in het projectgebied, maar ook aan bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen.
- De MIRT-verkenning maakt deel uit van het MIRT Overzicht dat jaarlijks als bijstuk bij de Rijksbegroting aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.

3.4 Spelregels over het verkenningenrapport

- De in de startbeslissing aangewezen initiatiefnemer(s), dan wel trekker(s) van de verkenningsfase is/zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een verkenningenrapport. Indien aan de orde worden als onderdeel van het verkenningenrapport de benodigde juridische documenten opgesteld (bijvoorbeeld een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet en/of een milieueffectrapport).
- Het verkenningenrapport is het voorbereidend document voor de voorkeursbeslissing (in de zin van het bestuurlijke MIRT-proces) en bevat de in het onderstaande informatieprofiel opgesomde informatie. Als de in het profiel gevraagde informatie elders beschikbaar is, volstaat in het verkenningenrapport een korte verwijzing naar de betreffende informatie.

⁸ Niet infrastructurele maatregelen, waaronder smart mobility, dienen aandacht te krijgen in alle toepassingen in het mobiliteitsdomein. Specifiek voor smart mobility zal dat in MIRT-projecten vaak als randvoorwaarde zijn. Daar waar het om locatie specifieke maatregelen gaat, worden die expliciet afgewogen op basis van de daartoe beschikbare instrumenten als toolboxen en handreikingen.

Informatieprofiel verkenningenrapport

I Opgave(n)

Het verkenningenrapport bevat over de opgave(n) tenminste het volgende:

- Een definitieve onderbouwing van de (integrale gebieds) opgave aan de hand van een analyse van de opgave, problemen, en kansen in het licht van de gebiedsdoelstellingen en Rijksdoelstellingen en nadere bepaling van het projectgebied;
- Een beschrijving wat er is aangepast ten opzichte van de startbeslissing.

II Oplossingsrichtingen

- Over de oplossingsrichtingen bevat het verkenningenrapport tenminste het volgende:
- Een duidelijk gemotiveerde keuze voor een voorkeursoplossing en verantwoording van de inhoudelijke keuze (inclusief onderbouwing van de afgevalen oplossingsrichtingen). Een voorkeursoplossing kan eventueel bestaan uit een samenhangend of adaptief pakket/programma van (korte- en lange termijn) acties en maatregelen. Deze acties en maatregelen kunnen zowel publiek, privaat, nationaal als regionaal zijn.
- De motivering van een voorkeursoplossing schetst de afweging tussen doelbereik, effecten op de omgeving, kosten en haalbaarheid.
- Indien er sprake is van een mobiliteitsopgave wordt ook een alternatief zonder aanleg van infrastructuur uitgewerkt als referentie. Als dit niet mogelijk of gewenst is, wordt onderbouwd waarom niet (bijvoorbeeld géén oplossend vermogen). Een [kosten-batenafweging](#) kan hiervan deel uitmaken. Ook geldt indien sprake is van een mobiliteitsopgave dat rekening wordt gehouden met de voorgenomen bedieningsvariant voor het openbaar vervoer.
- Inzicht (op hoofdlijnen) in de effecten van de in overweging genomen oplossingen, zijnde het voorkeursalternatief en de onderzochte alternatieven ten opzichte van het nulalternatief, (autonome ontwikkeling) inclusief de effectiviteit van de alternatieven voor de korte en lange termijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de effecten op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, waterveiligheid, economie, ruimte(beslag), kwaliteit leefomgeving (zoals luchtkwaliteit, geluid, natuur landschap, cultureel erfgoed, ruimtelijke kwaliteit en water), externe veiligheid, biodiversiteit, klimaatmitigatie (CO₂) en klimaatadaptatie.
- Een beschrijving van de geldende of te realiseren gebiedskenmerken, de effecten van het project op natuur en milieu (indien van toepassing door middel van een milieueffectrapportage), waarbij aannemelijk wordt gemaakt dat voldaan kan worden aan het geldende wettelijke toetsingskader voor natuur en milieu aan de hand van in het besluit te borgen natuur- en milieumaatregelen en zo nodig flankerende maatregelen op gebiedsniveau.
- Inzicht (op hoofdlijnen) in het maatschappelijk (en politiek) draagvlak voor het voorkeursalternatief en de onderzochte alternatieven.
- Een beschrijving van de duurzaamheidsambities, en meekoppelkansen die binnen de scope van het voorkeursalternatief worden gerealiseerd.
- Een kwantitatieve bepaling van de CO₂-uitstoot van de verschillende alternatieven (inclusief het niet-infra alternatief).
- Een beschrijving hoe invulling wordt gegeven aan klimaatbestendig en water robuust bouwen.
- Inzicht op hoofdlijnen op de mogelijke risico's bij het voorkeursalternatief.
- Een onderbouwing van het nut en de noodzaak en kosten en baten van de voorkeursoplossing door middel van een MKBA, in overeenstemming met de [Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen](#), inclusief eventueel advies of second opinion van de Planbureaus of het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en toets/advies door SEE.
- Nadere informatie met betrekking tot mogelijke technische oplossingen en (vereiste) inpassing met betrekking tot de voorkeursoplossing. De mogelijke technische oplossingen zijn zodanig uitgewerkt dat navolgbaar is waarom tot een bepaalde oplossing is gekomen.

III Betrokken partijen

In het verkenningsrapport staat tenminste het volgende over het betrekken van partijen:

- Een beschrijving van de manier waarop burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken bij de verkenningsfase en of participatie heeft geleid tot nieuwe oplossingsrichtingen of alternatieven, die mee moeten worden genomen in de planning- en studiefase.
- Optioneel: vroegtijdige marktbetrokkenheid op basis van marktscan.

IV Besluitvorming

In het verkenningsrapport worden, als dit niet in een bestuursovereenkomst wordt opgenomen, tenminste de volgende bestuurlijke afspraken voorbereid:⁹

- De wijze waarop het eigenaar- en trekkerschap gedurende de planning- en studiefase en aanlegfase wordt ingevuld als er een bestuurlijk positief besluit wordt genomen (go).
- De verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de planning- en studiefase en aanlegfase.

V Financiën

Het verkenningsrapport bevat het volgende over de financiën:

- Per kansrijk alternatief wordt in het geval van hoofdwatersysteem, hoofdspoorwegen, hoofdwegen en hoofdvaarwegen een kostenraming opgesteld, in overeenstemming met de SSK-methodiek¹⁰ met een omschrijving en onderbouwing van de investeringskosten (maximale onzekerheidsmarge (variatiecoëfficiënt) van 25%), de instandhoudingskosten (maximale onzekerheidsmarge 35%), de contante waarde (op basis van Life Cycle Cost) van het project en indien aan de orde exploitatiekosten (op basis van business case).
- Inzicht in de effecten op het toekomstig B&O budget (o.b.v. PxQ).
- Een beschrijving van de wijze van bekostiging van acties of maatregelen. De bekostiging van duurzaamheidsdoelen of meekoppelkansen kan alleen als dat binnen de scope van het Mobiliteitsfonds of het Deltafonds past en het aan mobiliteit c.q. waterveiligheid gerelateerde opgaven betreft. Bij de voorkeursbeslissing moet sprake zijn van dekking van het voor de voorkeursoplossing benodigde budget. Voor de eventuele acties op korte termijn moeten financiële middelen beschikbaar zijn. Voor acties op de langere termijn worden indien mogelijk en noodzakelijk globale reserveringen vastgelegd die later kunnen worden ingevuld.
- Een omschrijving van de risico's behorende bij het project, zowel van de verdere planning en studie als de aanleg. Voor zover deze risico's direct project gerelateerd (endogeen) zijn, worden deze vertaald in een risicoreservering binnen de kostenraming. Als er sprake is van niet direct vanuit de projectomgeving te beïnvloeden risico's (exogeen) worden de risico's kwalitatief benoemd.
- Op basis van het bovenstaande wordt een taakstellend budget vastgesteld evenals een voorstel voor de wijze en de verdeling van financiering (en waar van toepassing van risico's) met aanduiding van de bron van bekostiging.
- De potentiële versoberingen die kunnen worden doorgevoerd wanneer er sprake is van een tekort.
- Een verantwoording van de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerking (PPS) en mogelijkheden van voorfinanciering door decentrale overheden en/of private partijen.
- Een onderbouwing en voorstel met betrekking tot de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de planning- en studie en de aanlegfase.

⁹ Indien toegewerkt wordt naar het besluit om het betreffende MIRT-project na de verkenning stop te zetten hoeven er geen bestuurlijke afspraken over de planning- en studiefase te worden voorbereid.

¹⁰ SSK: Standaardsystematiek Kostenraming: is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de grond-, weg- en waterbouw en de woning- en utiliteitsbouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. Het maken van ramingen van investerings- én/of instandhoudingskosten van projecten gebeurt met de SSK op eenduidige wijze. Daardoor zijn ramingen inzichtelijk en beter onderling vergelijkbaar.

VI Juridische aandachtspunten

In het verkenningenrapport wordt rekening gehouden met de volgende juridische aandachtspunten:

- Het verkenningenrapport is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Het is mogelijk dat voor het juridische spoor van de besluitvorming, aanvullende informatie noodzakelijk is. Als hiervan sprake is, wordt dit expliciet benoemd in het verkenningenrapport.
- Om dubbel werk te voorkomen, wordt ernaar gestreefd dat het verkenningenrapport ook de informatie bevat die noodzakelijk is voor de besluitvorming door het bevoegd gezag (besluitvorming in juridische zin).
- Het verkenningenrapport bevat een bestuurlijk-juridische paragraaf die aangeeft welke formele procedure(s) gevolgd worden in de planning- en studiefase.

VII Aanpak vervolg

Over de aanpak voor het vervolg bevat het verkenningenrapport tenminste het volgende:

- Een beschrijving van de beoogde aanpak, doorlooptijd en planning van de planning- en studiefase (en de aanlegfase).¹¹
- In geval van een voorkeursbeslissing met een adaptief pakket aan maatregelen: beschrijving wanneer een volgende stap of besluit moet worden genomen en hoe de samenwerking in het vervolgproces vorm krijgt.
- Een procesontwerp op hoofdlijnen.

¹¹ Indien toegewerkt wordt naar het besluit om het betreffende MIRT-project na de verkenning stop te zetten hoeven er geen bestuurlijke afspraken over de planning- en studiefase te worden voorbereid.

3.5 Spelregels over de voorkeursbeslissing

- Bij de afronding van de MIRT-verkenning wordt door de betrokken overheden een bewuste en expliciete afweging gemaakt of een verkenning daadwerkelijk moet leiden tot een planning en studie. Deze afweging is onderdeel van de bestuurlijke voorkeursbeslissing (go/no go beslismoment). Met deze voorkeursbeslissing eindigt de MIRT-verkenning. De voorkeursbeslissing kan zowel negatief (no go) als positief (go) zijn. Er wordt dus ook een voorkeursbeslissing genomen bij een no go.
- Een positieve bestuurlijke voorkeursbeslissing, dat wil zeggen een besluit om één voorkeursalternatief verder uit werken in de planning- en studiefase, wordt genomen als tenminste aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - Er is overeenstemming tussen de betrokken partijen over het uit te voeren voorkeursalternatief.
 - Er zijn voldoende (100%) financiële middelen beschikbaar om het voorkeursalternatief binnen de voorgestelde planhorizon te realiseren.
 - Indien van toepassing: er is een vervoerder die de bediening garandeert. Bij een exploitatietekort voor het vervoer zijn er afspraken gemaakt over wie dit tekort dekt.
 - Er is door middel van het verkenningenrapport voldaan aan de op te leveren informatie, in overeenstemming met het informatieprofiel.
- Als de MIRT-verkenning uitmondt in een positieve voorkeursbeslissing met vervolgacties, maken de betrokken partijen afspraken over de vervolgfase en leggen die indien dit verplicht of anderszins passend is vast in een bestuursovereenkomst:
 - In het geval van een integrale MIRT-verkenning, waarbij meerdere partijen betrokken zijn, is een bestuursovereenkomst noodzakelijk. De bestuursovereenkomst bevat een uitwerking van de bestuurlijke, juridische en financiële afspraken, een beschrijving van de vervolgafspraken en de invulling van het opdrachtgeverschap voor de (deel)projecten en te volgen procedures in de planning- en studiefase.¹²
- Niet alle verkenningen leiden tot een planning en studie. Als er wordt besloten om na deze fase definitief te stoppen wordt het project of programma niet meer opgenomen in het MIRT Overzicht en vallen de gereserveerde middelen vrij.

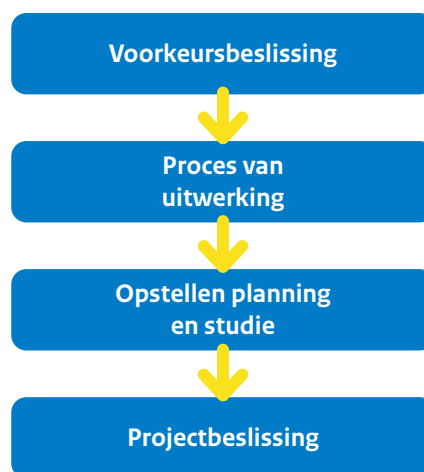
¹² Zie verder het informatieprofiel (bestuurlijke) overeenkomsten in het MIRT.

4. De MIRT-spelregels over de planning- en studiefase

4.1 Doel van de planning- en studiefase

Het doel van de planning- en studiefase is om de voorkeursbeslissing verder uit te werken tot een projectbeslissing waarin de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering worden vastgesteld.

4.2 Het te doorlopen proces



4.3 Spelregels over het proces van planning- en studiefase

- De planning- en studiefase start nadat een (positieve) voorkeursbeslissing is genomen. Binnen de scope van de planning- en studiefase wordt nog gekeken naar optimalisaties, duurzaamheid en meekoppelkansen en worden de verwachtingen ten aanzien van onzekerheden en mogelijke kansen in beeld gebracht.
- Het gaat om een nadere invulling van afspraken zoals die zijn gemaakt in de bestuurlijke voorkeursbeslissing. De gekozen oplossing zelf staat echter bestuurlijk niet meer ter discussie. Wel is het mogelijk dat vanwege juridische procedures een rechterlijke uitspraak ertoe leidt dat de gekozen oplossing wordt gewijzigd.

4.4 Spelregels over de planning- en studiefase

- In de planning- en studiefase wordt de voorkeursoplossing verder uitgewerkt tot één of meer ontwerpbesluiten met concreet uitvoerbare en financieel haalbare acties en maatregelen. Er zijn grofweg twee typen uitwerkingen mogelijk:
 - **Projectuitwerking:** hierbij gaat het om meer sectorale oplossingen of een beperkt aantal instrumenten.
 - **Programma uitwerking:** daar waar de voorkeursoplossing een integraal maatregelpakket betreft, worden in de planning- en studiefase meerdere maatregelen uitgewerkt. Dit kan bij één partij liggen, maar kan ook belegd zijn bij meerdere partijen. Belangrijk is dat de uitwerking in onderlinge samenhang gebeurt, zodat recht gedaan wordt aan de integraliteit en adaptiviteit van de voorkeursoplossing.
- De te doorlopen stappen in de planning- en studiefase, worden grotendeels bepaald door procedures en wettelijke regimes.
- Bij een programma uitwerking wordt een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin is vastgelegd hoe de onderlinge samenhang tussen programmaonderdelen wordt bewaakt en door wie. Voor de verschillende deelprojecten zijn vaak verschillende overheden verantwoordelijk. Een bestuursovereenkomst is een geëigend middel om wederzijds draagvlak bij de uitvoeringsstrategie vast te leggen.
- De uitwerking van de planning- en studiefase is het voorbereidend document voor de projectbeslissing en bevat de in het onderstaande informatieprofiel opgesomde informatie.

Informatieprofiel planning en studie

I Opgave(n)

De uitwerking van de planning- en studiefase bevat over de opgave(n) tenminste het volgende:

- Een omschrijving van eventuele wijziging(en) of aanscherping(en) ten opzichte van de voorkeursbeslissing in de aanleiding, urgentie, omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met Rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.
- Eventueel een verdiepende probleemanalyse voor specifieke onderdelen van de voorkeursbeslissing.

II Oplossingsrichtingen

Over de oplossingsrichtingen bevat de planning en studie tenminste het volgende:

- Een duidelijke en beredeneerde keuze voor de definitieve voorkeurs- of inrichtingsvariant inclusief de wijze waarop wordt voldaan aan wettelijke eisen vanuit natuur, landschap, cultureel erfgoed, milieu en veiligheid en de bijhorende inrichting, inclusief verantwoording van de inhoudelijke keuzes.
- Inzicht in de effecten, het integrale oplossend vermogen, de kosteneffectiviteit van de verschillende oplossingsvarianten. Het gaat om de effecten op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, waterveiligheid, economie, ruimte(beslag), kwaliteit leefomgeving (zoals luchtkwaliteit, geluid, natuur, landschap, cultureel erfgoed, ruimtelijke kwaliteit en water), externe veiligheid, biodiversiteit, klimaatmitigatie (CO₂) en klimaatadaptatie.
- Een kwantitatieve bepaling van de CO₂-uitstoot van de varianten op de voorkeursbeslissing.
- De hoofdkeuzes in de vormgeving en het ontwerp ('ruimtelijke en architectonische kwaliteit varianten') en de wijze waarop de omgeving daarbij is betrokken.

III Betrokken partijen

In de uitwerking van de planning- en studiefase staat tenminste het volgende over het betrekken van partijen:

- Een beschrijving van de manier waarop burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen worden betrokken.
- Een verantwoording van de doorwerking van de opbrengst van de betrokkenheid van partijen in het (ontwerp-)besluit.

IV Besluitvorming

In de uitwerking van de planning- en studiefase worden tenminste de volgende bestuurlijke afspraken voorbereid:

- Voor zover dit sinds de voorkeursbeslissing is gewijzigd: de wijze waarop het eigenaar- en trekkerschap gedurende de planning- en studiefase en aanlegfase wordt ingevuld en de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de planning- en studiefase- en aanlegfase.
- Een verantwoording over de te doorlopen procedures en vergunningverlening.

V Financiën

De planning- en studiefase bevat het volgende over de financiën:

- Een kostenraming opgesteld, in overeenstemming met de SSK-methodiek met een omschrijving en onderbouwing van de investeringskosten (maximale onzekerheidsmarge (variatiecoëfficiënt) van 15%). Wijziging(en) ten opzichte van de genomen Voorkeursbeslissing toelichten.
- Inzicht in de effecten op het toekomstig budget voor beheer, onderhoud en vervanging (o.b.v. PxQ).
- Inzicht en onderbouwing van het benodigde budget, potentiële risico's en dekking door financiers voor de uitvoering inclusief kasritme, garantstelling, vastgoed en participatie in de grond.
- Een vaststelling door financiers van het budget inclusief de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de aanlegfase.

VI Juridische aandachtspunten

In de planning- en studiefase wordt rekening gehouden met de volgende juridische aandachtspunten:

- De planning- en studiefase is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Het is mogelijk dat voor het juridische spoor van de besluitvorming, aanvullende informatie noodzakelijk is. Indien hiervan sprake is, wordt dit expliciet benoemd in de planning en studie. Om dubbel werk te voorkomen, wordt ernaar gestreefd dat de uitwerking ook de informatie bevat die noodzakelijk is voor de besluitvorming door het bevoegd gezag (besluitvorming in juridische zin).
- Na inwerkingtreding van de Omgevingswet is bij het nemen van de projectbeslissing extra aandacht voor het gegeven dat een projectbesluit in de zin van de Omgevingswet samen kan lopen met de projectbeslissing in deze MIRT-spelregels. In de uitwerking van de planning- en studiefase worden mogelijke aandachtspunten expliciet benoemd.
- In de uitwerking van de planning- en studiefase wordt helder uiteengezet welke aanbestedingsvorm de voorkeur verdient en waarom.
- De uitwerking van de planning- en studiefase bevat een bestuurlijk-juridische paragraaf die aangeeft welke formele procedure(s) moeten zijn afgerond voorafgaand aan de aanlegfase en welke formele procedure(s) gevolgd worden in de aanlegfase en welke uitgangspunten daarbij gelden (scope).

VII Aanpak vervolg

Over de aanpak voor het vervolg bevat de planning en studie tenminste het volgende:

- Een beschrijving van de beoogde aanpak, doorlooptijd en planning van de aanlegfase inclusief de benodigde vergunningverlening en overige procedures zoals grondaankoop. Er is flexibiliteit mogelijk in de planning en studie, maar die moet gezocht worden binnen de vastgestelde scope en hoofdoplossingsrichting.
- Een procesontwerp (waaronder participatie), afstemming met andere (deel)projecten in de vorm van een uitvoeringsstrategie (als onderdeel van de bestuursovereenkomst), risicodossier (inclusief beheersmaatregelen en verantwoordelijkheidsverdeling), en strategie gericht op het omgaan met omgevingsveranderingen tijdens de aanlegfase.

4.5 Spelregels over projectbeslissing

- De planning- en studiefase wordt afgerond met een besluit over het vervolg. Wanneer er een projectbeslissing wordt genomen, wordt er besloten om het project te gaan realiseren in de aanlegfase. Een projectbeslissing wordt genomen indien tenminste aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - Er is overeenstemming tussen betrokken partijen over de uit te voeren variant.
 - Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om de variant binnen de voorgestelde planhorizon te realiseren.
 - Er is voldaan aan de juridisch- en wettelijke vereisten.
 - Er is door middel van de planning en studie voldaan aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel.
- De projectbeslissing wordt in het BO-MIRT besproken en genomen door betrokken bewindsperso(o)n(en).
- De afspraken over de bekostiging en financiering van het project, kasritmes, uitbetaling, verantwoording en de wijze van risicoverdeling worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst of convenant.¹³
- Aan het eind van de planning- en studiefase kan tevens worden besloten om geen verdere vervolgstappen te nemen in het kader van het MIRT. Dat besluit wordt bekrachtigd in het BO-MIRT. Het project of programma wordt niet meer opgenomen in het MIRT Overzicht en de gereserveerde middelen vallen vrij.

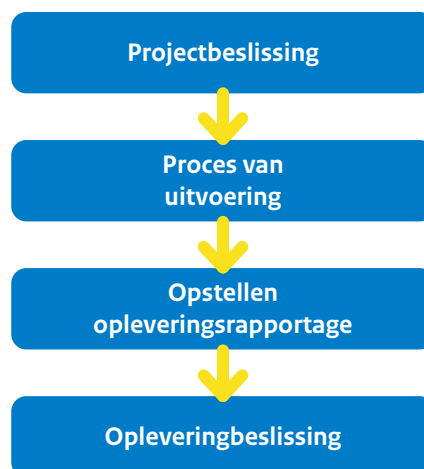
¹³ Zie verder het informatieprofiel (bestuurlijke) overeenkomsten in het MIRT.

5. De MIRT-spelregels over de aanlegfase

5.1 Doel van de aanlegfase

Tijdens de aanlegfase wordt het plan, in lijn met de uitwerking uit de planning- en studiefase, daadwerkelijk uitgevoerd en toegewerkt naar de opleveringsbeslissing.

5.2 Het te doorlopen proces



5.3 Spelregels over het proces van uitvoering

- Over de lengte van uitvoeringsfase wordt in de MIRT-tabbladen in het MIRT Overzicht gerapporteerd.

5.4 Spelregels over de opleveringsrapportage

- De opleveringsrapportage verschaft de opdrachtgever de informatie om een opleveringsbeslissing te nemen en inzicht te krijgen in de geleerde lessen.
- De opleveringsbeslissing wordt genomen op basis van de opleveringsrapportage. De opleveringsrapportage bestaat uit een eindafrekening die wordt opgesteld op basis van een eindverslag. Het eindverslag bestaat uit:
 - de financiële verantwoording over de totale projectkosten (inclusief slotdeclaratie, eventuele nabetalingen en accountantsverklaring in geval van een subsidie);
 - afspraken over rest risico's en het kosten voor beheer en onderhoud (en inschatting van Life Cycle Costs)
 - de gerealiseerde scope en bijbehorende majeure afwijkingen;
 - de doelmatigheid¹⁴ van het project;
 - het verloop in de tijd.
- De opleveringsrapportage bevat eventuele aanbevelingen die voor de verbetering van de aanleg van infrastructuur zorgen. Bijvoorbeeld op het vlak van proces, aanbesteding, techniek, samenwerking aannemer et cetera.
- De opleveringsrapportage wordt één jaar na afronding aangeboden aan de opdrachtgever.
- De opleveringsbeslissing (inclusief rapportage) wordt meegenomen in de beleidsdoorlichting en van de desbetreffende artikelen (wegen, spoor, water en vaarwegen).
- De opleveringsrapportage is het voorbereidend document voor de opleveringsbeslissing en bevat de in het onderstaande informatieprofiel opgesomde informatie.

¹⁴ Zie artikel 1, eerste lid, van de [Regeling periodiek evaluatieonderzoek](#) voor definitie doelmatigheid.

Informatieprofiel opleveringsrapportage

I Opgaven

De opleveringsrapportage bevat over de opgave(n) tenminste het volgende:

- Een verantwoording over het opgeleverd project ten opzichte van scope en eindafrekening.
- Een vastlegging van relevante kenmerken van het project ten behoeve van het gebruik.

II Oplossingsrichtingen

Over de oplossingsrichtingen bevat de opleveringsrapportage tenminste het volgende:

- Een weergave van het verloop van de aanleg, de gerealiseerde scope, de werkelijk gedane uitgaven en eventuele aandachtspunten voor beheer en onderhoud.
- Een registratie en archivering van wezenlijke kenmerken van het project, die ook na verloop van een langere periode van belang kunnen zijn bij onderhoud of vervanging.
- Aanbevelingen die voor de verbetering van de aanleg van infrastructuur zorgen. Bijvoorbeeld op het vlak van proces, aanbesteding, techniek, samenwerking aannemer etc.
- Informatie om de doelmatigheid van het projecten te beoordelen.

III Betrokken partijen

In de opleveringsrapportage is aandacht voor het perspectief van de volgende partijen:

- uitvoeringsorganisatie
- opdrachtgever
- beheerder
- netwerkmanager

IV Besluitvorming

In de opleveringsrapportage worden tenminste de volgende bestuurlijke afspraken voorbereid:

- Het moment van de oplevering en ingebruikname (en verantwoording van eventuele vertraging of versnelling ten opzichte van de planning bij aanvang van het project).

V Financiën

De opleveringsrapportage bevat het volgende aangaande de financiën:

- De wijze van besteding projectbudget over de uitvoeringsperiode.
- De betalingen die naar uitvoering nog plaats moeten vinden en eventuele risico's bij verdere afhandeling (zoals claims) op basis van de voorlopige eindafrekening. afspraken over het toekomstig beheer en onderhoud budget en restrisico's (o.b.v. PxQ).
- Indien er sprake is van subsidieverlening: een eindafrekening op basis van een verslag, financiële verantwoording over de totale projectkosten (inclusief accountantsverklaring en slotdeclaratie).
- Afspraken over verdere onderhoudskosten, beschikbaarheidsvergoedingen en/of kwaliteitsverplichtingen.

VI Juridische aandachtspunten

In de opleveringsrapportage wordt rekening gehouden met de volgende juridische aandachtspunten

- Dit informatieprofiel is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Het is mogelijk dat voor het juridische spoor van de besluitvorming, aanvullende informatie noodzakelijk is. Het is raadzaam hiertoe juridisch advies in te winnen.

VII Aanpak vervolg

Over de aanpak voor het vervolg bevat de opleveringsrapportage tenminste het volgende:

- Een beschrijving van de stappen om te komen tot de opleveringsbeslissing om de aanlegfase af te ronden.
- Afspraken over evaluatie, waaronder de milieueffecten van het project en toekomstige doelmatigheidsevaluaties.

5.5 Spelregels over de opleveringsbeslissing

- De opleveringsbeslissing wordt genomen door de hiervoor gemandateerde Directeur-Generaal, die daarmee ook decharge verleent aan de uitvoeringsorganisatie. Indien er overeenstemming is tussen de betrokken partijen, hoeft er in deze fase geen bestuurlijk overleg plaats te vinden.
- Bij een (deel)project waarbij sprake is van subsidieverlening wordt het laatste deel van de subsidie uitgekeerd als de definitieve kosten zijn opgemaakt, op basis van de door de opleveringsbeslissing goedgekeurde eindafrekening.
- Een opleveringsbeslissing wordt alleen genomen indien:
 - de eindafrekening voldoet aan de vereisten zoals contractueel zijn vastgelegd;
 - er door middel van een opleveringsrapportage voldaan is aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel.
- Het project wordt in het MIRT Overzicht gereed gemeld en de resultaten worden in het MIRT Overzicht opgenomen. Het project zal het daarop volgende jaar uit het MIRT Overzicht worden gehaald.
- Nadat de opleveringsbeslissing is genomen, maakt het resultaat van het project deel uit van het bestaande areaal. Het (voormalige) project wordt vervolgens opgenomen in het reguliere beheer en onderhoudsproces.

Bijlagen

Handreikingen MIRT

Mocht er behoefte zijn aan meer inhoudelijke informatie over hoe een bepaald onderwerp meegenomen kan worden in het MIRT-proces, dan is er in de handreikingen MIRT voor verschillende thema's meer informatie te vinden. De handreikingen hebben geen juridische of bestuurlijke status, maar kunnen wel helpen in het concretiseren van een aantal onderdelen in het MIRT-proces. De inhoud van de bijlage kan vaker dan de MIRT-spelregels zelf worden geactualiseerd. Het kan ook zijn dat handreikingen door wijzigingen in de MIRT-spelregels niet meer volledig actueel zijn. De MIRT-spelregels dienen altijd als uitgangspunt te worden genomen.

Handreiking verduurzaming MIRT [versie maart 2020]

Duurzaamheid speelt een steeds grotere rol in het MIRT. Sinds het najaar van 2016 is duurzaamheid onderdeel van alle nieuwe onderzoeken, verkenningen en plannings en studies binnen het MIRT. De handreiking geeft opdrachtgevers en projectmanagers aanknopingspunten en inhoudelijke handvatten om duurzaamheid in de opdracht van hun MIRT-project vorm te geven. Er wordt daarbij altijd gezocht naar een samenwerking met de ambities van de regio. Om duurzaamheid nog beter te kunnen integreren in MIRT-projecten is het belangrijk dat de rol van duurzaamheid en het duurzaamheidsdoelstellingen scherper worden geformuleerd in de opdrachtverlening. Ook is het nodig vaker met elkaar te spreken over keuzes op het gebied van duurzaamheid. De handreiking verduurzaming MIRT biedt hiertoe aanknopingspunten.

https://leerplatformmirt.nl/publish/library/273/handreiking_verduurzaming_mirt_maart_2020.pdf

In samenhang met de handreiking Verduurzaming MIRT zijn de [strategie Klimaatneutraal en circulaire infrastructuur](#) en de [Aanpak Duurzaam GWW 2.0](#) opgesteld. Voor de duurzaamheidsthema's Klimaat, Energie en Klimaatadaptatie en voor Circulaire Economie zijn er door Rijkswaterstaat ook verdiepende handreikingen opgesteld. Alle duurzaamheidshandreikingen zijn te vinden via het [leerplatform MIRT](#).

Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen [versie juni 2018]

De Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen beschrijft waar een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) aan moet voldoen als onderbouwing bij een Voorkeursbeslissing in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Ruimte (MIRT). In de Werkwijzer zijn de meest recente richtlijnen over hoe een MKBA op te stellen in het MIRT-proces opgenomen.

<https://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/mkba-bij-mirt-verkenningen>

Handreiking en procedurelopers MIRT en mer, verkenning en planuitwerking [versie februari 2018, wordt momenteel herzien]

De handreiking en procedurelopers MIRT en mer, verkenning en planuitwerking dient ter ondersteuning bij het uitvoeren van verkenningen en planning en studie bij Rijkswaterstaat. De primaire doelgroep zijn de IPM-rolhouders van het projectteam.

De handreiking is geen uitputtend overzicht van alle werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd. De handreiking en de procedurelopers geven een overzicht van de samenhang van de werkzaamheden en procedures, waarbij de nadruk ligt op de mer-procedure en het MIRT.

<https://leerplatformmirt.nl/over-mirt/handreikingen/handreiking-procedurelopers-mirt-verkenning/>

Handreiking Beter Benutten MIRT [versie 2018]

De handreiking Beter Benutten MIRT biedt handvatten voor het toepassen van benuttingsmaatregelen in het MIRT. In het programma Beter Benutten is veel ervaring opgedaan met deze benuttingsmaatregelen. Deze ervaring is relevant voor MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen en gebiedsgerichte programma's waarin deze benuttingsmaatregelen steeds vaker een (prominente) plek krijgen. Daarnaast is – in bredere zin – in Beter Benutten veel ervaring opgedaan met de probleemanalyse, het uitwerken van oplossingen, het besluitvormingsproces en de betrokkenheid van verschillende stakeholders. De verschillende ervaring uit het programma zijn relevant voor (de organisatie van) MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen en gebiedsprogramma's.

https://leerplatformmirt.nl/publish/library/273/handreiking_beter_benutten_mirt_2018.pdf

Principes stedelijke bereikbaarheid op het gebied van verstedelijking en mobiliteit (2022)

Het richtinggevende kader principes stedelijke bereikbaarheid op het gebied van verstedelijking en mobiliteit bevat is een handreiking aan IenW-ers die betrokken zijn bij gebiedstrajecten op het terrein van verstedelijking en mobiliteit. De richtinggevende principes zijn een hulpmiddel bij de invulling van de inzet van IenW op het gebied van verstedelijking en mobiliteit en de prioriteiten die IenW daarbij stelt.

<https://leerplatformmirt.nl/themas/overige-themas/principes-stedelijke-bereikbaarheid-mirt/>

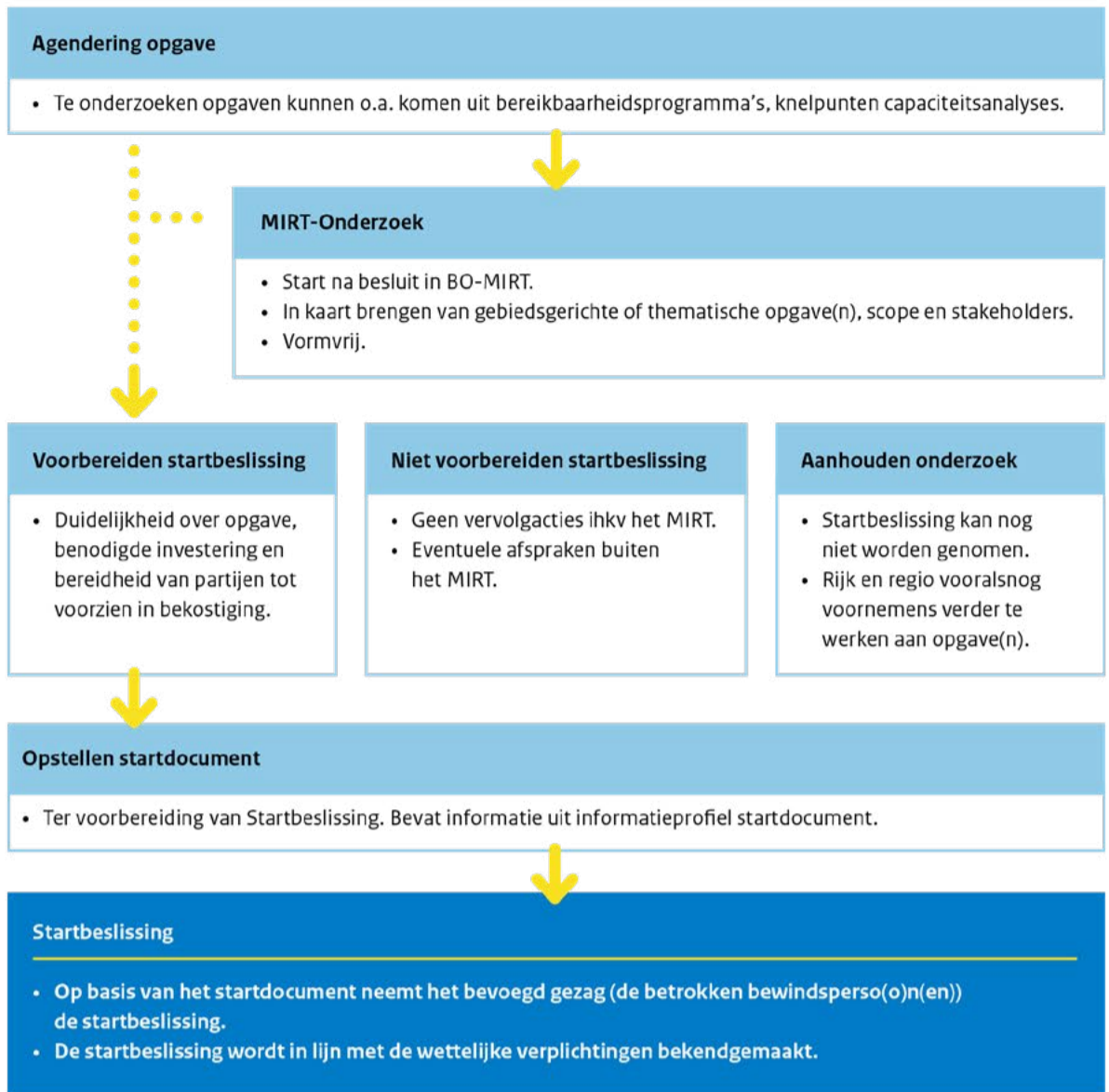
Handreiking Hubs (2022)

Bij het maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid is een toenemende aandacht voor hubs: een onmisbare schakel in de ketenreis. De inrichting en kwaliteit is zeer bepalend voor het succes. Hubs bieden daarbij ruimte voor nieuwe en duurzame vormen van mobiliteit. De handreiking hubs schetst het belang van hubs, beschrijft een aantal aandachtspunten bij het ontwikkelen van hubs, en sluit af met inspirerende voorbeelden van en uitgevoerd onderzoek naar hubs. De handreiking is onder andere bruikbaar bij de beleids- en planvorming in gebiedsgerichte programma's.

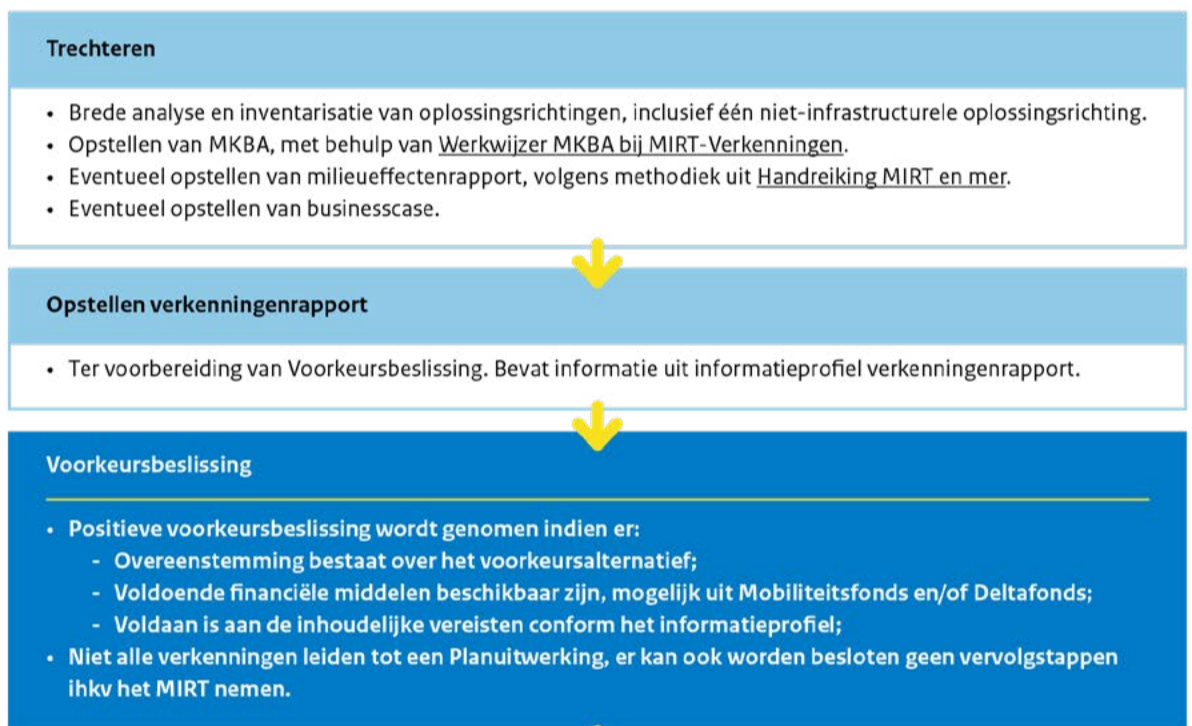
[Handreiking Hubs \(juli 2022\) - Leerplatformmirt.nl](https://leerplatformmirt.nl/handreiking-hubs-juli-2022/)

Stroomschema MIRT-fasen

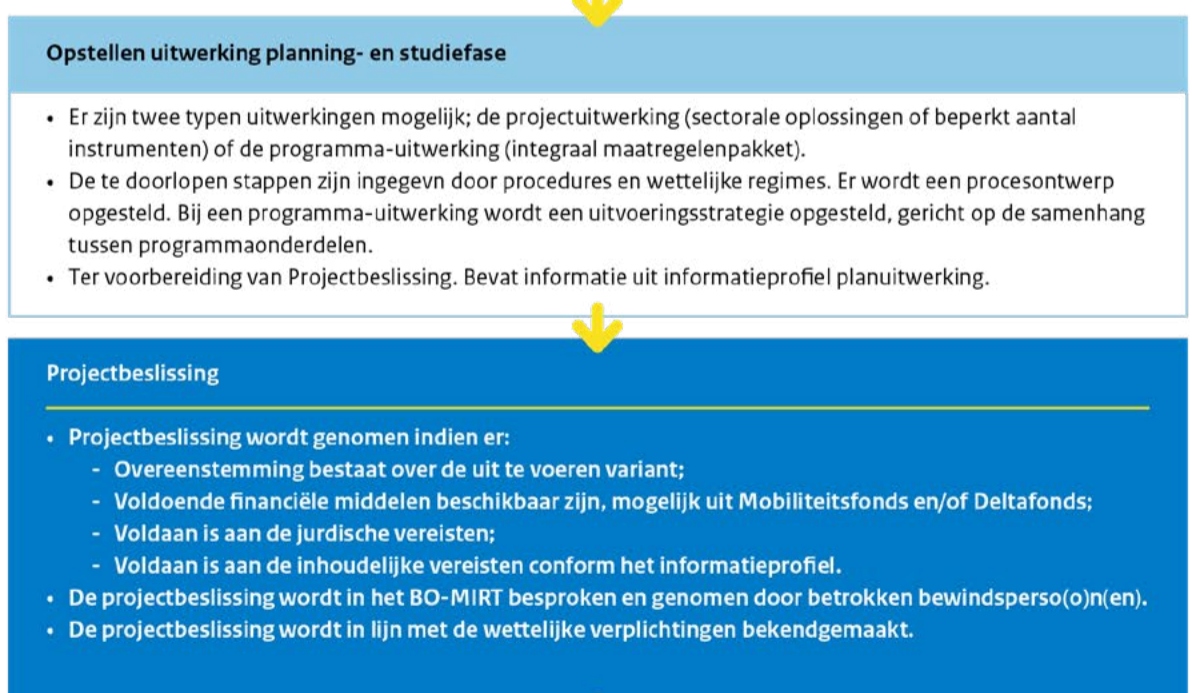
1. Voorbereidingsfase



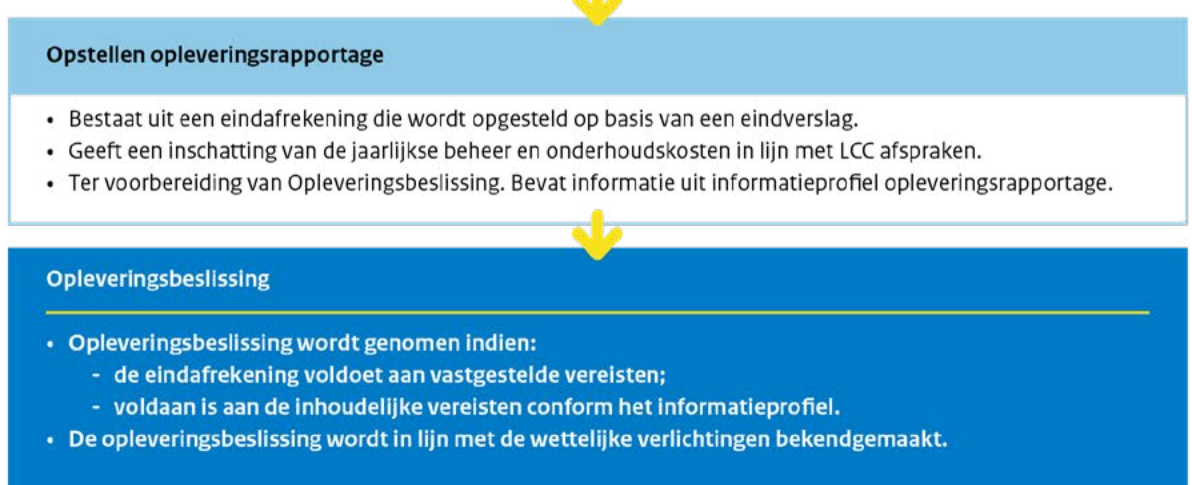
2. Verkenningfase



3. Planning- en studiefase



4. Aanlegfase



Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
T 070 456 00 00 (werkdagen 08:00 – 20:00 uur)

September 2022