

Kadernota MRDH begroting 2019

Deze kadernota bevat de uitgangspunten voor het opstellen van de begroting 2019 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH).

1. Inleiding

In de Financiële verordening MRDH 2015 is opgenomen dat het algemeen bestuur, voorafgaand aan het voor zienswijze bij de gemeenten indienen van de concept begroting, een uitgangspuntennota vaststelt voor de kaders van het volgende begrotingsjaar. Deze kadernota is de bedoelde uitgangspuntennota en dient als uitgangspunt voor het opstellen van de begroting 2019 voor de MRDH. Voor zover relevant zijn de aanbevelingen naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie van de MRDH verwerkt in deze kadernota.

2. Opzet programmabegroting

De begroting 2019 dient te voldoen aan de wettelijke voorschriften. Bij de MRDH zijn dat het Besluit begroting en verantwoording (BBV) - inclusief de in 2016 doorgevoerde wijzigingen op grond van het rapport van de commissie Depla - en de Financiële verordening MRDH. Autorisatie van de begroting door het algemeen bestuur vindt evenals voor de begroting 2018 plaats op het niveau van de binnen de programma's gedefinieerde subtotalen.

Programma-indeling

In de begroting 2019 worden evenals in de begroting 2018 de volgende programma's opgenomen:

1. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
2. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer
3. Economisch Vestigingsklimaat

De eerste twee programma's betreffen de Vervoersautoriteit.

In het programmaplan dienen naast de te realiseren programma's de volgende onderdelen te worden opgenomen:

- Een overzicht van de algemene dekkingsmiddelen;
- Een overzicht van de kosten van overhead;
- Het bedrag voor de heffing voor de vennootschapsbelasting;
- Het bedrag voor onvoorzien.

Conform het gewijzigde BBV dient evenals in de begroting 2018 een apart overzicht van de kosten van overhead te worden opgenomen. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces.

3. Strategisch kader

Het strategisch kader voor de begroting 2019 wordt gevormd langs de invalshoeken uit het Regionaal Investeringsprogramma:

*vernieuwen economie
vernieuwen energie
vernieuwen verbindingen
vernieuwen stad & omgeving*

De strategische agenda MRDH 2018-2022 die op dit moment wordt ontwikkeld gaat ook uit van deze thema's. Dat komt tegemoet aan de aanbeveling uit de tussentijdse evaluatie van de MRDH dat een aanscherping van het inhoudelijke verhaal van de MRDH gewenst is.

Wat willen we bereiken? (ambities/ doelstellingen) en *Wat gaan we daarvoor doen?* (activiteiten) dat zijn de vragen die centraal staan.

4. Financieel kader: wat mag dat kosten?

Voor de jaarschijf 2019 dient het in de begroting 2018 van de MRDH opgenomen meerjarig kader als uitgangspunt. Dit meerjarig kader wordt aangepast aan:

- de verwachtingen van de voortgang realisatie 2017;
- de verwachte bijstellingen 1^e begrotingswijziging 2018;
- de aanvullende ontwikkelingen;
- de indexering.

Voor wat betreft de lopende met Europese middelen gefinancierde projecten zullen de jaarschijven 2019-2022 ter begroting worden gebracht. Hierna wordt nader op programmaniveau aandacht besteed aan de aanvullende ontwikkelingen en de indexering.

4.1 Financieel kader programma's Vervoersautoriteit

De MRDH bereidt maatregelen voor om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU), de kaders voor (tijdelijke) overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeitsprognose in te richten en op elkaar af te stemmen. De resultaten daarvan zullen zoveel mogelijk worden verwerkt in de begroting 2019. Daarnaast zal rekening worden gehouden met het mogelijke gebruik van nieuwe financieringsarrangementen (op grond van de nieuwe verordening bussenleningen).

Overbesteding

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht. Dit gegeven en de wijze waarop deze risico's kunnen worden gemitigeerd, waren daarom onderwerp van een in 2017 verricht extern onderzoek. Daarbij is ook de houdbaarheid van de tot nu toe gevolgde wijze van begroten van infrastructurele projecten betrokken.

Een van de conclusies uit dit onderzoek betreft de wettelijke termijn van overbestedingstekorten. De wettelijke termijn van overbestedingstekorten is bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Daarbij moet sprake zijn van

een perspectief, waarbij na uiterlijk drie jaar een sluitende begroting voor zowel het begrotingsjaar als de daarop volgende periode van drie jaar wordt bereikt. Een overbestedingstekort in 2019 moet dus uiterlijk in 2022 zijn aangezuiverd. De meerjarenbegroting voor de drie jaren daarna moet per jaar tenminste sluitend zijn. De meest recente inzichten over de meerjarenraming op basis van de huidige projectenportefeuille voldoen aan dit criterium. Waar nodig zullen bij de begroting nadere voorstellen worden gedaan.

Bestedingsbegrip

De accountant van de MRDH hanteert een ander bestedingsbegrip voor investeringsuitgaven ten laste van de BDU dan voorheen gebruikelijk was. In essentie komt deze wijziging er op neer, dat de daadwerkelijke voortgang van de door de MRDH gesubsidieerde projecten als maatstaf voor de bestedingen moet worden genomen. Dit in plaats van de daadwerkelijk uitbetaalde subsidies (inclusief de daarop verstrekte voorschotten). Omdat de begrotingen t/m 2017 (en deels ook 2018) zijn gebaseerd op het "oude" bestedingsbegrip en de jaarrekeningen over 2015 en 2016 op het "nieuwe" begrip, kunnen er forse afwijkingen zijn tussen begrotings- en realisatiecijfers. Omdat de houdbaarheid van voornoemd "nieuw" bestedingsbegrip door de MRDH wordt betwijfeld, is de commissie BBV gevraagd om hierover een bindende uitspraak te doen. Deze uitspraak wordt in het eerste kwartaal van 2018 verwacht. Kijkend naar de huidige projectenportefeuille lijkt dat in eerste instantie voor de meerjarenraming geen knelpunten op te leveren. Waar nodig zullen bij de begroting nadere voorstellen worden gedaan.

Bij het opstellen van de begroting 2019 zal de conclusie uit het hiervoor genoemde externe onderzoek onverkort als kader worden gehanteerd.

De overige conclusies, aanbevelingen en ontwikkelingen zullen op korte termijn worden verwerkt in nieuwe kaders, die zo nodig tijdig ter bestuurlijke besluitvorming worden voorgelegd.

Voor de kleine investeringsprojecten geldt evenals in 2018 een subsidieplafond van € 30 miljoen.

Financiering

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund bij zowel hun exploitatie als bij de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Daardoor blijft, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in deze regio.

De hiervoor beschreven financiering brengt voor de MRDH risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische

waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening. De benodigde reserve wordt opgebouwd door jaarlijks een risico-opslag van 60 basispunten over de bij de OV-bedrijven uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening te brengen.

Inmiddels is duidelijk, dat de door de MRDH voor de hiervoor genoemde OV-bedrijven in 2017 in te vullen financieringsbehoefte ca. € 1,104 miljard bedraagt. Dat bedrag is eerder bereikt dan waarop in de eerst gewijzigde begroting 2017 en de begroting 2018 was gerekend. Toen werd uitgegaan van een meer gefaseerde overname van de leningen en garanties van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Het voordeel van deze versnelling is dat er eerder structureel meer middelen beschikbaar komen. Daar staat tegenover, dat het langer duurt (na 2017 nog ca. 3½ jaar) voordat de daarvoor benodigde risicoreserve op het benodigde peil is gebracht. Overigens past die termijn goed in de daartoe in 2016 uitgevoerde risicoanalyse, waarin werd uitgegaan van een termijn van tenminste ca. 5 jaar. Daarnaast worden de kapitaallasten (afschrijving en rente inclusief de risico-opslag) van deze financieringen conform de aan HTM en RET verleende railconcessies voor 100% vergoed uit de BDU. Het risico van niet of niet tijdige betaling van de hiermee direct samenhangende aflossing en rente is daarmee vrijwel nihil.

Er kan worden geconcludeerd, dat de hiervoor genoemde snellere overname van de bestaande financieringsportefeuille betreffende railinvesteringen positief uitpakt voor de meerjarenbegroting en geen (nieuwe dan wel aanvullende) risico's met zich meebrengt voor de regiogemeenten en/of de MRDH.

Daarnaast heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de nieuwe Verordening bussenleningen vastgesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De met voornoemde financieringen samenhangende rentelasten en – baten zullen evenals de daarvoor te hanteren risico-opslagen integraal worden verwerkt in de begroting 2019, evenals een analyse van de daaraan verbonden risico's en de wijze waarop deze worden verminderd.

Indexering programma's Vervoersautoriteit

De BDU bijdrage van het Rijk wordt opgenomen volgens het laatst bekende prijspeil (2017).

4.2 Financieel kader programma Economisch Vestigingsklimaat

Indexering programma Economisch vestigingsklimaat

Namens de colleges van alle Haaglandengemeenten is op 23 november 2017 een kaderbrief begroting 2019 voor gemeenschappelijke regelingen ontvangen. Van de regio Rotterdam is geen kaderbrief ontvangen. Afgestemd is dat de gemeenten in de Rotterdamse regio voor wat betreft de kaderstelling aan de MRDH het Haaglanden kader volgen. Dit is bevestigd door de voorzitter van de werkgroep verbetering financiële sturing gemeenschappelijke regelingen, die is ingesteld door de Kring van Gemeentesecretarissen Rotterdam-Rijnmond.

In het Haaglanden kader wordt onder meer ingegaan op het te gebruiken indexcijfer voor de indexering van de inwonerbijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Evenals in 2018 is er een splitsing aangebracht tussen een indexcijfer voor loonkosten en een indexcijfer voor materiële kosten. Het indexcijfer is verder gebaseerd op de in de macro economische verkenning 2018 (MEV 2018) van september 2017 van het Centraal Planbureau opgenomen indexcijfers. In de MEV 2018 zijn nog geen cijfers voor 2019 opgenomen. Aangezien 2018 het laatst bekende jaar is, wordt bij wijze van aannahme voor 2019 uitgegaan van de geprognosticeerde cijfers voor 2018. In het indexcijfer voor de gemeentelijke bijdrage 2019 wordt de eerdere inschatting voor 2018 geactualiseerd. Deze actualisatie wordt betrokken bij het ingeschatte percentage voor 2019.

Op basis hiervan stijgt de bijdrage voor 2019 ten opzichte van het basisjaar 2018 met:

1. 3,8% voor de loonkosten volgens de index prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers (bijlage 8 kerngegevens collectieve sector). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2019 (2,4%) en een verrekening van de inschatting 2018 (1,4%) en
2. 2,2% voor de materiële kosten volgens de nationale consumentenprijsindex (CRI), (bijlage 6, prijzen en lonen, 2003-2018). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2019 (1,4%) en een verrekening van de inschatting 2018 (0,8%).

Deze indexering wordt voor het begrotingsjaar 2019 niet meer aangepast. Aanpassing naar definitieve indexcijfers vindt plaats in komende jaren. Tot die tijd wordt met inschattingen gerekend. Het indexcijfer dat voor het jaar 2018 respectievelijk 2019 (jaar t) gepubliceerd wordt in het CEP (Centraal Economisch Plan) van maart 2019 respectievelijk maart 2020 (jaar t+1) wordt als definitief cijfer aangenomen.

De MRDH heeft in 2018 voor het eerst onderscheid gemaakt in een loongevoelige component van de inwonerbijdrage en een niet-loongevoelige component van de inwonerbijdrage. De kaderbrief van de Haaglandengemeenten schrijft voor dat deze verdeling geldt voor de jaren 2018 tot en met 2021. In de hiernavolgende tabel is deze berekening opgenomen:

	basistarief 2018 (Kadernota MRDH begroting 2018)	Indexering	tarief 2019 met index
Salariscomponent (loongevoelig)	0,70	3,8%	0,73
materiële component (niet-loongevoelig)	1,81	2,2%	1,85
	2,51		2,58

Op basis van bovenstaande berekeningen stijgt de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 2,51 voor de begroting 2018 naar € 2,58 voor de begroting 2019.

Van deze inwonerbijdrage zal maximaal € 1,07 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat. Dit is als volgt berekend: het basisbedrag van 2018 (kadernota/ begroting 2018) zijnde € 1,03 voor de dekking van apparaatslasten geïndexeerd volgens de loongevoelige index van 3,8%. In de bijlage is een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen.

5. Paragrafen

De volgende paragrafen maken deel uit van de begroting 2019:

- Financiering;

Deze paragraaf gaat in op de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financieringsportefeuille. Daarnaast komen in ieder geval de volgende aspecten aan bod:

- Samenstelling en resultaat financiering railinvesteringen HTM en RET;
- Samenstelling en resultaat bussenleningen per vervoerder;
- Samenstelling en resultaat beleggingen;
- Liquiditeitsontwikkeling en – beheer.

- Verbonden partijen;

In deze paragraaf wordt beschreven in welke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisaties de MRDH een bestuurlijk en een financieel belang heeft.

- Weerstandsvermogen en risico's;

De in de begroting 2018 onderkende risico's en bijbehorende weerstandscapaciteit vormen het uitgangspunt voor de begroting 2019. Daarnaast wordt ook ingegaan op de opbouw van de risicoreservering financieringen.

Conform het BBV dienen de volgende kengetallen aan de paragraaf weerstandsvermogen en risico's te worden toegevoegd:

1a netto schuldquote;

1b netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen;

2 solvabiliteitsratio;

3 grondexploitatie;

4 structurele exploitatieruimte;

5 belastingcapaciteit

De genoemde kengetallen zullen worden verwerkt in de begroting 2019 met uitzondering van de kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit, aangezien die voor de MRDH niet relevant zijn. Ook moet er in de begroting een toelichting worden gegeven op de onderlinge verhouding tussen deze kengetallen en wat dat betekent voor de financiële positie.

- Onderhoud kapitaalgoederen;

De MRDH bezit een aantal kapitaalgoederen. Het betreft oplaadapparatuur voor OV-chipkaarten, rechten van opstal,abri's en personenbussen. Vanaf eind 2016 en gedurende 2017 zijn daarnaast investeringen gedaan ten behoeve van de nieuwe MRDH huisvesting. Tenminste de beleidsuitgangspunten rondom activering en afschrijving zijn onderdeel van deze paragraaf.

- Bedrijfsvoering

Het dagelijks bestuur heeft in december 2017 besloten om de ambtelijke inzet van de secretaris-algemeen directeur te verlagen van 1 fte naar 0,8 fte. De formatie van de MRDH bestaat in 2019 daardoor uit 90,4 fte (was 90,6 fte).

Met ingang van het begrotingsjaar 2018 is conform de voorschriften in het BBV geen overhead meer toegerekend aan de programma's. Dat betekent niet dat de financiële dekking is veranderd. Het gaat om een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers van de Vervoersautoriteit worden net als in het begrotingsjaar 2018 ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch vestigingsklimaat komen

net als in de begroting 2018 ten laste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat. De salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten (overige personele lasten, huisvesting, overige facilitaire lasten, financiën (o.m. accountantskosten), ICT, document management, bestuurszaken, juridische zaken en communicatie) worden net als in de begroting 2018 op basis van het relatieve formatiebudget Economisch vestigingsklimaat/ Vervoersautoriteit ten laste gebracht van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat en de rijksmiddelen BDU. Die verdeelsleutel is in de begroting 2018 bepaald op 20% EV en 80% Va en deze verdeelsleutel zal ook in de begroting 2019 van toepassing zijn.

Indexering van de begrote uitgaven

Een aantal onderdelen van de apparaatslasten, waaronder huisvesting en salarislasten zal een autonome – d.w.z. niet door de MRDH te beïnvloeden - stijging kennen. Voor de huisvesting is bijvoorbeeld in het huurcontract de indexeringsmethode bepaald. Voor de salarislasten volgt de MRDH de CAO gemeenten.

De lastenstijging wordt voor het EV deel gedekt uit de (geïndexeerde) inwonerbijdrage en voor het Va deel uit de BDU middelen. De BDU kent ook een jaarlijkse indexering. De hoogte hangt af van de middelen die het ministerie van Financiën hiervoor beschikbaar stelt.

6. Indicatoren

In de begroting 2019 zullen indicatoren worden opgenomen. Deze indicatoren zullen voor wat betreft de programma's worden ontleend aan de medio 2017 opgeleverde Regiomonitor 2017 – Economie in transitie. Deze Regiomonitor is ontwikkeld in opdracht van de MRDH en de provincie Zuid-Holland in samenwerking met de Economic Board Zuid-Holland en InnovationQuarter. Waar mogelijk zullen nulmetingen en streefwaarden worden toegevoegd. Bij ministeriële regeling is daarnaast een aantal verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. Voor de MRDH begroting 2019 wordt ervan uit gegaan dat de deelnemende gemeenten zich zelf verantwoordt over deze verplichte indicatoren. In de MRDH begroting zullen wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/ bedrijfsvoering worden opgenomen.

7. BTW-compensatiefonds

De Vervoersautoriteit voert een wettelijke taak uit. Daarom kan zij de aan haar in rekening gebrachte BTW verrekenen via het BTW-compensatiefonds.

De verschuldigde BTW binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt verrekend via de zogenoemde transparantiemethode. Concreet betekent dit dat deze BTW ultimo elk jaar wordt doorgeschoven naar de daarvoor wel compensatiegerechtigde, aan de MRDH deelnemende, gemeenten.

8. Vennootschapsbelasting (Vpb)

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht is afhankelijk van de vraag of de MRDH een onderneming is. De belangrijkste criteria voor het ondernemerschap zijn: deelname aan het economisch verkeer, winstoogmerk, winstverwachting, marktgerichtheid, organisatie van werk en kapitaal, ondernemersrisico en de vraag of met de activiteiten in concurrentie wordt getreden. Duidelijk is dat de MRDH daaraan slechts beperkt voldoet. Dat geldt met name voor het winstoogmerk, de winstverwachting en de concurrentiepositie.

Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient erop te worden gelet, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Op grond van een in februari 2017 afgerond intern onderzoek is vastgesteld, dat dit niet het geval is.

Met betrekking tot de concurrentiepositie staat vast dat de verkeer- en vervoerstaak bij wet is opgelegd en daarmee te kwalificeren is als een overheidstaak. Ook voor de taak economisch vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden. Conclusie is derhalve dat weliswaar formeel sprake is van een Vpb-plicht, maar dat er geen activiteiten worden uitgevoerd die aan een Vpb-heffing onderhevig zijn.

9. Planning begroting 2019

De begroting 2019 wordt op 6 juli 2018 behandeld in het algemeen bestuur.

Aan deze behandeling gaat een zienswijzeprocedure vooraf. De Kaderbrief van de Haaglandengemeenten stelt een zienswijzeperiode voor die start op 15 april en eindigt op 15 juni. Vanwege de benodigde ambtelijke doorlooptijd en tijdige bestuurlijke behandeling (voor het zomerreces) dient de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode drie weken naar voren te worden gehaald.

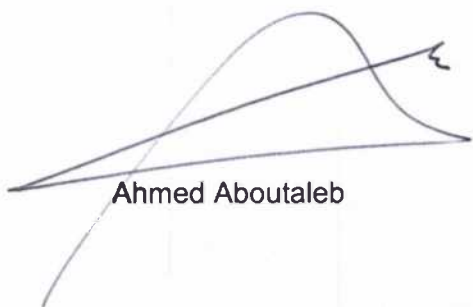
De vrijgave voor zienswijze staat daarom geagendeerd voor de vergadering van het dagelijks bestuur van 28 maart 2018. Dit is ruim voor 15 april, de uiterste datum waarop op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen de MRDH de (uitgangspunten van de) begroting aan de raden van de deelnemende gemeenten dient te verzenden.

Hieraan voorafgaand is de ontwerp begroting 2019 achtereenvolgens behandeld in de ambtelijke coördinatiecommissies en de bestuurscommissies.

Na de zienswijzeperiode zal behandeling plaatsvinden door de adviescommissies Vervoersautoriteit (6 juni 2018) en Economisch vestigingsklimaat (6 juni 2018). Tijdens deze behandeling zullen de adviescommissies meegenomen worden in de 'rode draad' van de zienswijzen.

De sluitdatum van de zienswijzen is 23 mei 2018 (acht weken conform het gestelde in de Wet gemeenschappelijke regelingen), met een week verlenging indien de ontwerpzienswijze van de gemeente uiterlijk 23 mei 2018 wordt ontvangen. Op 22 juni 2018 besluit het dagelijks bestuur over doorgeleiding van de concept begroting inclusief een nota van beantwoording vanwege de zienswijzen van de gemeenten naar het algemeen bestuur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. 9 maart 2018,



Ahmed Aboutaleb



Pauline Krikke

Bijlage 1: Inwonerbijdrage per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2019 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat.

Gemeente	Aantal inwoners oktober 2017 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2019
Albrandswaard	25.176	2,58	64.954
Barendrecht	48.484	2,58	125.089
Brielle	17.003	2,58	43.868
Capelle aan den IJssel	66.885	2,58	172.563
Delft	102.485	2,58	264.411
Den Haag	530.549	2,58	1.368.816
Hellevoetsluis	38.779	2,58	100.050
Krimpen aan den IJssel	29.175	2,58	75.272
Lansingerland	61.030	2,58	157.457
Leidschendam-Voorburg	75.046	2,58	193.619
Maassluis	32.526	2,58	83.917
Midden-Delfland	19.334	2,58	49.882
Nissewaard	85.774	2,58	221.297
Pijnacker-Nootdorp	53.509	2,58	138.053
Ridderkerk	45.823	2,58	118.223
Rijswijk	51.961	2,58	134.059
Rotterdam	637.783	2,58	1.645.480
Schiedam	77.894	2,58	200.967
Vlaardingen	71.988	2,58	185.729
Wassenaar	26.155	2,58	67.480
Westland	106.985	2,58	276.021
Westvoorne	14.468	2,58	37.327
Zoetermeer	124.876	2,58	322.180
Totaal	2.343.688		6.046.715

(*) bron: CBS Open data StatLine 12-12-2017, voorlopig aantallen inwoners per 31 oktober 2017. Wordt in de begroting 2019 nog aangepast naar voorlopige aantallen per 1-1-2018.