



Den Haag

Accountantsrapport bij de jaarrekening 2020 Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (GAD/2021.46)

Gemeentelijke Accountantsdienst



Inhoudsopgave



1	Opdracht	3
2	Samenvatting	4
3	Resultaat en financiële positie	5
4	Concessies Openbaar Vervoer	9
5	Interne Beheersing	10
6	Kwaliteit van de jaarrekening	11
7	Rechtmatigheid	12
8	Automatisering	13
9	SISA	14
10	Ondertekening	15
	Rapportage Sisa	16

1 *Opdracht*

Onlangs hebben wij de controle van de jaarrekening 2020 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) afgerond. De jaarrekening is opgemaakt volgens de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Onze controle is uitgevoerd met inachtneming van het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (BADO), de Controleverordening MRDH 2014 en het Controleprotocol accountantscontrole MRDH jaarrekening 2020-2021. Onze controle resulteert in een oordeel over zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. Voor de oordeelsvorming hebben we conform het BADO een goedkeuringstolerantie van 1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden toegepast.

Bij een exploitatieomvang van € 736,8 miljoen is dit € 7,4 miljoen respectievelijk € 22,1 miljoen. De rapportagetolerantie is € 0,125 miljoen.

Dit rapport bevat de uitkomsten van ons onderzoek.

2 Samenvatting

De Gemeenschappelijke Regeling MRDH is in december 2014 opgericht doordat de bestaande plusregio's bij wet werden afgeschaft (Wet afschaffing plusregio's). De 23 gemeenten binnen de regio's Rotterdam en Haaglanden werken samen in de MRDH. De MRDH is per 1 januari 2015 aangewezen als vervoersautoriteit.

2.1 Strekking van de controleverklaring

Onze controle van de jaarrekening heeft geleid tot een goedkeurende controleverklaring voor zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. Voor onze oordeelsvorming zijn de goedkeuringstoleranties voor onjuistheden 1% (€ 7,3 miljoen), en voor onzekerheden 3% (€ 22,1 miljoen). Het totaal aan bevindingen is lager dan de goedkeuringstoleranties.

2.2 Kwaliteit toelichtingen concessies en projecten verbeterd

De toelichtingen in de jaarrekening van de concessies en de projecten geven nu meer inzicht door de toevoeging van het meerjarig beeld en de voortgang van de realisatie in het verslagjaar. Hierdoor heeft de lezer een beter beeld over de financiële voortgang van concessies en projecten.

2.3 Sturing voortgang van projecten en begroting gaat beter

Sturing op basis van (verwachte) voortgang van de (project) subsidies is voor de MRDH lastig. Begrotingsverschillen zullen daardoor aan de orde blijven. Deels wordt dit veroorzaakt door het voor sommige projecten nog gehanteerde kasstelsel en deels omdat de MRDH afhankelijk is van informatie van de subsidie-ontvangers. Uit de toelichtingen bij de programma's zal dat naar voren komen. In hoofdstuk 5 interne beheersing gaan we hier nader op in.

2.4 Effecten Covid-19 over 2020 vallen voor MRDH mee, actieve monitoring blijft nodig

De financiële effecten van Covid-19 vallen voor MRDH in 2020 mee: het grootste risico zit bij de concessies en financiering openbaar vervoersbedrijven: de OV-bedrijven ontvangen via de MRDH van het rijk voor 2020 een specifieke uitkering (in totaal € 118 miljoen) om de derving van reizigersbaten mee op te vangen. Deze regeling loopt door tot en met 2021. De subsidieverplichting voor genormeerde reizigersopbrengsten heeft MRDH versoepeld. Voor de uitstaande leningen voor rollend materieel en infrastructuur wordt vooralsnog geen aanvullend risico gelopen. Waakzaamheid blijft geboden.

2.5 Financiële positie MRDH: fonds BDU positief

In 2019 werd in de begroting 2020 een negatief saldo voor 2020 en 2021 voor het fonds BDU verwacht. De MRDH heeft maatregelen getroffen om dit te voorkomen: enerzijds door strakkere sturing op de projecten en anderzijds door een heroverweging van (de fasering van) projecten. In de begroting 2021 wordt tot en met 2024 geen tekort verwacht.

2.6 Totaalbeeld positief, lijn vasthouden

Ons algehele beeld is dat de MRDH haar financiële processen beheerst met als blijvend belangrijk aandachtspunt een goede inbedding van baten/lasten voor subsidieprojecten. Uit ons onderzoek blijkt dat de MRDH de verbeterpunten oppakt en daarin voortgang laat zien.

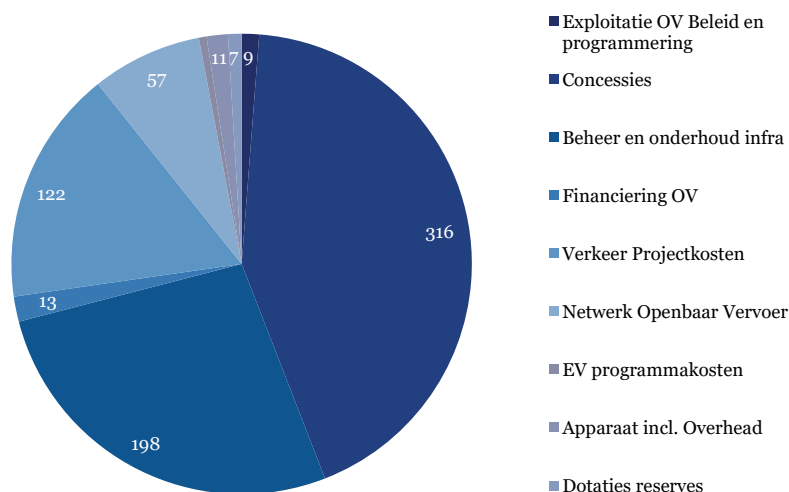
3 Resultaat en financiële positie

In deze paragraaf besteden we aandacht aan de financiële positie van de MRDH, bestaande uit een analyse van het resultaat en de solvabiliteit, de liquiditeit en de ontwikkeling van de verkeer- en vervoersfondsen op de lange termijn.

3.1 Inzicht in de samenstelling van de expliatie

In de onderstaande grafiek is in hoofdlijnen de besteding van de middelen over 2020, in totaal € 737 miljoen (voorgaand jaar € 686 miljoen) weergegeven. De toename ten opzichte van voorgaand jaar komt doordat enerzijds in verband met Covid-19 extra rijksgegeld is gegaan naar vervoersbedrijven en anderzijds minder middelen zijn besteed aan verkeer- en vervoersprojecten.

Bestedingen 2020 € 737 mln.



De samenstelling van de baten en lasten is in hoofdlijnen als volgt:

- Een belangrijk deel van de bestedingen betreft de concessies openbaar vervoer (€ 316 miljoen exclusief apparaatskosten). De concessiebestedingen zijn met € 118 miljoen toegenomen ten opzichte van 2019 vanwege de specifieke uitvoering Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar vervoer (BVOV).
- Daarnaast is sprake van projecten voor beheer en onderhoud infra € 198 miljoen, projecten in het kader van verkeer (€ 122 miljoen) en projecten netwerk openbaar vervoer (€ 57 miljoen). De projecten zijn veelal jaaroverschrijdend waardoor de bestedingen over de jaren fluctueren en daarmee de verklaring zijn voor de daling van € 79 miljoen ten opzichte van 2019.
- De activiteiten voor Verkeer en Openbaar Vervoer (exclusief financiering) worden bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) (€ 534 miljoen), bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamse Baan (€ 45 miljoen), de specifieke uitkering BVOV (€ 118 miljoen) en overige baten (€ 8 miljoen);
- De bestedingen aan projecten voor het economisch vestigingsklimaat bedragen € 4,6 miljoen. Deze worden gefinancierd uit de inwonerbijdrage (€ 6,3 miljoen) waarvan € 1,3 miljoen bestemd is voor de overhead;
- Met de financiering van de OV-bedrijven is € 13 miljoen aan rentelasten gemoeid (omvang financiering € 1,2 miljard). De vervoerders betalen daar bovenop € 7,4 miljoen renteopslag voor marktconformiteit die aan de risicoreserve financieringen wordt toegevoegd. Ultimo 2020 heeft de reserve een stand van € 25,7 miljoen (ondergrens € 27 miljoen);
- De totale apparaatslasten bedragen circa € 10,5 miljoen (inclusief € 6,2 miljoen overhead conform definitie BBV). De dekking van de apparaatslasten vindt plaats uit het fonds BDU (€ 8,4 miljoen), de inwonersbijdrage economisch vestigingsklimaat (€ 2,1 miljoen) en € 0,04 miljoen uit een specifieke bestemmingsreserve.

3.2 Het saldo van baten en lasten ten opzichte van begroting nagenoeg nihil (€ 0,8 mln V)

Bij de MRDH is sprake van drie programma's en het overzicht Overhead met een saldo van baten en lasten voor bestemming van € 0,8 miljoen voordelig. Het saldo ten opzichte van de begroting bedraagt € 0,8 miljoen voordelig als gevolg van een hogere rentebaat (risico-opslag) voor de leningen aan de vervoerders (€ 0,2 miljoen) en als gevolg van onderbesteding op het programma Economisch vestigingsklimaat (€ 0,6 miljoen).

De grootste verschillen ten opzichte van de begroting zijn:

- de specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer € 23 miljoen hogere lasten en baten als gevolg van raming op basis van 80% in plaats van verwachte realisatie van 100%;
- lagere bestedingen van projecten dan begroot € 51 miljoen (€ 68 minus vrijval € 16,7 mln) (en even grote lagere onttrekking uit BDU-fonds) als gevolg van vertraging in de besluitvorming van projecten, de latere start van de uitvoering en in de operationele voortgang van de projecten. Dit is veelal geen voordeel maar fasering van de bestedingen naar komend jaar en verder;
- de afrekening van oudere projecten heeft geleid tot een voordeel van € 16,7 miljoen. Dit bedrag was niet begroot. Per saldo vloeit dit terug in het BDU-fonds en is voor nieuwe projecten beschikbaar.

In de jaarrekening zijn de verschillen toereikend toegelicht. Een verbetering ten opzichte van voorgaand jaar is een betere toelichting van de projecten verkeer en openbaar vervoer en de openbaar vervoer concessies. Zowel bij de programmatoelichting als op de balans.

3.3 Voorgescreven financiële kengetallen alleen geven niet het beeld over de financiële positie

In het BBV zijn vijf financiële kengetallen voorgescreven die informatie geven over de financiële positie en daarmee de vergelijking met andere vervoersregio's

mogelijk maakt. Sommige kengetallen, zoals belastingcapaciteit en grondexploitaties zijn voor de MRDH niet relevant. Vanwege de bijzondere financiering (bestedingen worden verrekend met de BDU) en de bijzondere leningenportefeuille (voor financiering kapitaal van vervoersbedrijven) zeggen de andere kengetallen niet zoveel over de financiële positie. Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig investeringsplan (IPVa) zijn van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen.

3.4 Solvabiliteit beperkt, risico's worden opgevangen door inzet beheersinstrumenten

De solvabiliteit geeft inzicht in de mate waarin de MRDH op termijn aan haar verplichtingen kan voldoen. Het weerstandsvermogen is daarvoor een belangrijke indicator. De MRDH heeft ultimo 2020 een weerstandscapaciteit van € 26 miljoen (3% van het totaal aan lasten van € 737 miljoen) dat vrijwel volledig gericht is op de financieringsrol van de MRDH richting de vervoerders. Voor de overige risico's die samenhangen met de activiteiten verkeer en vervoer wordt geen weerstandscapaciteit opgebouwd omdat op deze activiteiten directe bijsturing (minder projecten) mogelijk is. In de Gemeenschappelijke Regeling zijn geen specifieke bepalingen opgenomen om eventuele tekorten op te vangen, behalve in geval van liquidatie van de gemeenschappelijke regeling.

Het risicoprofiel van de MRDH wordt in hoge mate beïnvloed door de financiering van railvoertuigen en infrastructuur van de RET en HTM en het verstrekken van busleningen aan de vervoerders. Het behelst een bedrag van € 1,1 miljard. De (rail)voertuigen en infrastructuur vertegenwoordigen een boekwaarde van € 1,5 miljard en een (geschatte) economische waarde (65% van boekwaarde) van circa €960 miljoen. Deze voertuigen en infrastructuur dienen als zekerheidsstelling.

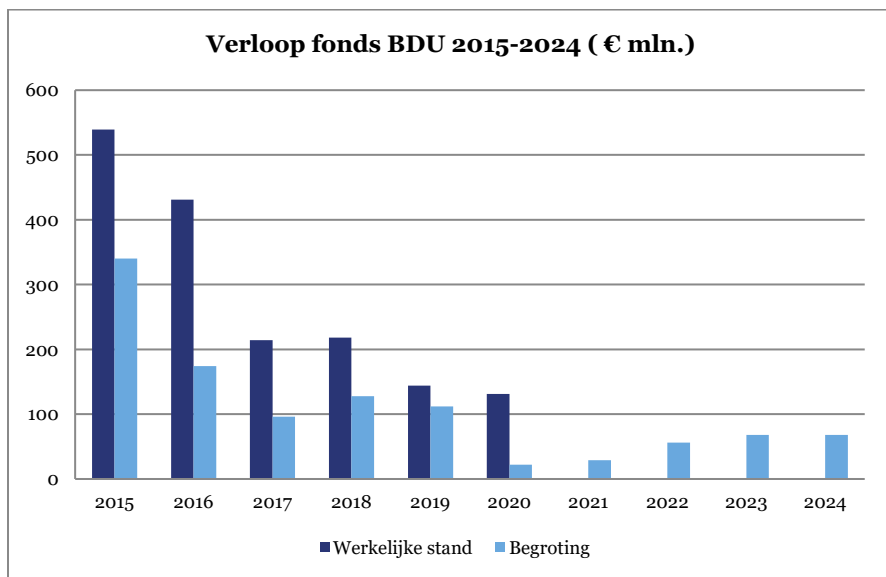
Voor 2021 en 2022 staan aflossingsverplichtingen voor een bedrag van € 110 miljoen gepland. De verwachte te ontvangen rente voor 2021 is € 22 miljoen (inclusief risico-opslag). De MRDH monitort met de vervoerders de financiële effecten van het Corona-virus. Van het rijk is zoals eerder genoemd voor 2020 een bijdrage van € 118 miljoen ontvangen om de derving van reizigersopbrengsten van OV-bedrijven op te vangen. Deze regeling is ook voor 2021 van toepassing.

Daarnaast heeft de MRDH de afgelopen jaren een risico-buffer van € 26 miljoen opgebouwd voor de leningenportefeuille aan concessiehouders. Tevens heeft de MRDH andere instrumenten uit hoofde van haar rollen als opdrachtgever concessie en aandeelhouder RET-HTM om terugbetalingsrisico's te mitigeren.

Tijdige informatievoorziening over deze risico's aan de gemeenten is van groot belang. De MRDH onderkent dit. In de jaarrekening is op pagina 56 toegelicht dat op dit moment geen sprake is van een duurzame waardevermindering of van aanpassing van de risicoberekening.

3.5 Ontwikkeling verkeer- en vervoersfondsen op korte termijn negatief saldo

Voor de BDU-taken is voor 2020 circa € 525 miljoen aan rijksmiddelen toegekend en de omvang van het fonds bedraagt momenteel € 131 miljoen. In de onderstaande grafiek is het verloop weergegeven.



Hieruit blijken twee ontwikkelingen:

- Voorgaande jaren rapporteerden wij dat door hogere bestedingen het fonds negatief zou worden. Uit de begroting 2021-2024 blijkt dat de verwachte bestedingen zijn aangepast zodat het fonds positief blijft.
- Het planningsoptimisme blijkt uit het verschil van de stand van het fonds BDU eind 2020 (€ 131 miljoen) ten opzichte van de begroting 2020 (€ 22 miljoen).

Het beheersen van het planningsoptimisme (ofwel een realistische planning) blijft een belangrijk aandachtspunt voor de bedrijfsvoering van de MRDH.

De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU), het bestedingsbegrip, de overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeitsprognose op elkaar af te stemmen. Het is zaak om de ingezette verbeteringen vast te houden.

3.6 Liquiditeitsplanning projecten op orde

De liquiditeit van de MRDH is (nagenoeg volledig) benodigd voor de uitvoering van verkeers- en vervoersprojecten in het werkgebied van de MRDH. Deze middelen zijn niet vrij beschikbaar maar moeten binnen de kaders van de Wet BDU verkeer en vervoer worden ingezet. Een middellange termijn en lange termijn liquiditeitsplanning heeft de MRDH beschikbaar om de sturing op de steeds schaarser wordende liquide middelen vorm te geven.

3.7 Financiële instrumenten € 1,1 miljard (in 2019 € 1,2 miljard)

De MRDH heeft een aantal financiële instrumenten ter ondersteuning van haar activiteiten. De MRDH heeft geen derivaten in haar portefeuille. Alle in 2020 uitgevoerde treasury-transacties voldoen aan zowel de wettelijke als de eigen treasurybepalingen. De MRDH kent de volgende instrumenten:

- Voor de financiering van investeringen in rollend materieel en railinfrastructuur verstrekt de MRDH leningen aan de RET, HTM en EBS

(€ 1,1 miljard). Tegenover deze langlopende leningen aan de HTM en RET staan even grote opgenomen leningen van de BNG en de Waterschapsbank met dezelfde looptijden, aflossingsschema's en rentepercentages. Daar bovenop moet de MRDH vanwege marktconformiteit een renteopslag hanteren van minimaal 0,6%. De renteopslag wordt aan een reserve toegevoegd om risico's op te vangen (zie daarvoor ook de risicoparagraaf in de jaarrekening).

- Op basis van subsidieverplichtingen is in 2016 een voorschot van € 65 miljoen verstrekt aan de gemeente Rotterdam voor een deelproject van het project Verlenging A13-A16 voordat de gesubsidieerde activiteit daadwerkelijk is gestart. Tot en met 2020 is voor € 18 miljoen aan werkzaamheden uitgevoerd waardoor de voorfinanciering is afgenomen tot € 47 miljoen.
- De tijdelijk niet benodigde middelen zijn grotendeels gestort in de Rijks Schatkist (€ 183 miljoen) conform de regeling Schatkistbankieren.

4 Concessies Openbaar Vervoer

4.1 De MRDH heeft drie verschillende rollen bij RET en HTM

De MRDH heeft met betrekking tot de RET en HTM drie rollen te vervullen: als opdrachtgever voor het verlenen van de meerjarige concessie (in 2020 circa € 380 miljoen, nog circa 10 jaar), als financier van het spoor en rollend materieel (€1,1 miljard), en als aandeelhouder (€ 1.001) met bijzondere rechten. De MRDH heeft adequate maatregelen getroffen om deze rollen beheers- en beleidsmatig te scheiden en in geval van een conflict te escaleren.

Zoals eerder aangegeven heeft COVID-19 een belangrijke impact op de exploitatie van deze twee verbonden partijen. Hierbij trekt de MRDH samen op met de vervoerders en met het Rijk. Scherpte in de rollen blijft hierbij belangrijk alsmede communicatie met de deelnemende gemeenten over risico's.

4.2 De regeling Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar vervoer (BVOV) € 118 mln

Voor 2020 is aan de MRDH uit hoofde van de regeling Specifieke uitkering Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar vervoer (BVOV) een bedrag van € 118 miljoen verleend. Dit bedrag is voor 80% ontvangen en doorbetaald aan de vervoerders. Bij de afrekening in 2021 wordt het restant verrekend. In de begroting 2020 is uitgegaan van 80% terwijl als besteding (lasten) 100% is verantwoord. De verantwoording vindt plaats via de Sisa-bijlage. Hierbij wordt veel detailinformatie gevraagd die de vervoerders nog niet beschikbaar hebben. Daardoor heeft het rijk bepaald dat bij de bestedingsindicatoren nihil wordt ingevuld. In de Sisa-bijlage over 2021 worden de gegevens over 2020 ingevuld.

4.3 Stand van zaken subsidievaststellingen

In de jaarrekening is een toelichting opgenomen over de stand van zaken over de subsidievaststellingen inzake de concessies. Dit is een goede toevoeging ten opzichte van voorgaand jaar. Vanwege de complexiteit van de concessieafspraken, de verantwoording daarover en de interne toets op de naleving van de afspraken

neemt het vaststellingsproces enige tijd in beslag en is toegelicht dat nog niet alles van 2018 en 2019 is vastgesteld.

Bij de RET was sprake van een inhoudelijk meningsverschil over een post van (jaarlijks) € 2,4 miljoen waardoor 2017, 2018 en 2019 nog niet zijn vastgesteld. De MRDH is in het gelijk gesteld. De subsidies zullen naar verwachting in 2021 worden vastgesteld als de RET aangepaste verantwoordingsstukken heeft ingediend. Voor het resultaat van de MRDH heeft dit geen effect.

5 Interne Beheersing

5.1 Voortgang van de overige verbeterpunten ligt op koers

De processen van de MRDH bestaan hoofdzakelijk uit het subsidieproces, en daarnaast het inkoopproces, treasury-proces en het salarisproces. Ons algehele beeld over de interne beheersing is dat de MRDH haar processen beheerst. De opmerkingen uit het accountantsrapport van voorgaand jaar en de managementletter van december 2020 zijn opgepakt. De stand van zaken is als volgt:

- Het op elkaar af stemmen van de bestuurlijke wensen, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU), de overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeitsprognose en de afhankelijkheid van derden die projecten plannen en uitvoeren, is een complex proces. Uit de verschillen tussen de begroting en de werkelijke stand blijkt dat dit proces steeds meer beheerst wordt. Het is belangrijk om de aandacht hiervoor vast te houden.
- Voor verkeersprojecten met een subsidiebedrag groter dan € 1 miljoen wordt in de (project)administratie inzicht gegeven in de (jaarlijkse) voortgang van het project en kunnen dus de (jaar)kosten van het subsidieproject dus op een vrij eenvoudige wijze worden bepaald. Hiervoor wordt (tussentijds) afgestemd met de subsidieontvanger over de voortgang van het subsidieproject. Dit kan nog verder worden uitgewerkt door ook voor openbaar vervoer projecten (AROV, Netwerk Randstadrail, Hoekse Lijn, Lijn 19 etc.) tussentijds inzicht te bieden.
- Daarnaast blijft aandacht nodig voor het tijdig vaststellen van subsidieverantwoordingen door subsidieontvangers aan te sporen tijdig verantwoordingen in te dienen. In de administratie staan nog subsidieverleningen van oudere jaren die nog niet zijn vastgesteld doordat subsidieafrekeningen van de betreffende gemeente nog niet zijn ontvangen. Hierdoor blijven mogelijk middelen nog beklemd voor oudere projecten. Over 2020 is circa € 16 miljoen aan oude verplichtingen vrijgevallen.

- Aandachtspunt is het tijdig vaststellen van de concessie-subsidies binnen de termijn zoals die in de verordening is gesteld. In de praktijk blijkt dit niet haalbaar vanwege de (financiële) complexiteit. We raden aan na te gaan wat verstandig is om dit te verbeteren (wellicht aanpassen verordening).

5.2 Fiscale beheersing op orde, wel dispuut met Belastingdienst

De twee belangrijke fiscale processen hebben betrekking op de beheersing van de btw-bcf en op de vennootschapsbelasting en zijn op orde. In 2020 heeft de MRDH van de Belastingdienst aanslagen vennootschapsbelasting ontvangen over 2016 – 2019 van circa € 6,5 miljoen voor de financieringsactiviteiten voor concessiehouders. De MRDH heeft bezwaar gemaakt tegen deze aanslagen. Om te voorkomen dat de Belastingdienst achteraf rente in rekening brengt heeft de MRDH deze aanslagen wel betaald (transitorische post in de balans).

6 Kwaliteit van de jaarrekening

6.1 De jaarstukken voldoen aan het BBV, toelichting en analyse van de verschillen is verbeterd

De jaarstukken van de MRDH zijn overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) opgesteld. De MRDH heeft de jaarstukken voor de wettelijke datum van 15 april 2021 aangeboden aan de deelnemende gemeenten.

De kwaliteit van de jaarstukken en de toelichtingen in de jaarrekening 2020 zijn verbeterd door het opnemen van een financiële toelichting over de majeure rail- en bus concessies en het meerjarig perspectief en een analyse van de voortgang van de grote projecten (o.a. Rotterdamse Baan, Hoekse lijn, Netwerk Randstadrail etc.). Nu is het voor de gebruiker gemakkelijker om een beeld te vormen over de omvang van en bijzonderheden over de activiteiten in 2020.

Daarnaast is de benoeming van de balansposten in lijn gebracht met de omschrijvingen overeenkomstig de BBV.

6.2 Rapportage van bevindingen conform controleprotocol 2020

Voor onze oordeelsvorming zijn de goedkeuringstoleranties voor onjuistheden 1% (€ 7,4 miljoen), en voor onzekerheden 3% (€ 22,1 miljoen). Het totaal aan bevindingen is lager dan de goedkeuringstoleranties zodat een goedkeurende controleverklaring is verstrekt. Rapportagewaardige financiële onzekerheden en/of bedenkingen hoger dan € 125.000 (Controleprotocol MRDH 2020) zijn als volgt:

- de operationele voortgang van de projecten is gebaseerd op schattingen die van begunstigen zijn ontvangen. Aan schattingen zijn inherent onzekerheden verbonden. Opgemerkt wordt dat schattingsonzekerheden op subsidieprojecten in meerjarig perspectief per saldo geen financieel effect hebben omdat niet meer dan het maximale bedrag uit de subsidiebeschikking wordt uitbetaald. Alleen de jaarschijfbedragen kunnen verschillen ten opzichte van de begroting. De schattingsonzekerheden liggen binnen de tolerantiegrenzen van 3%.

7 *Rechtmatigheid*

7.1 *Rechtmatigheid op orde, verbeterpunten zijn transparant toegelicht*

Bij onze controle hebben we de financiële rechtmatigheid betrokken zoals vastgelegd in het controleprotocol MRDH 2020-2021. Voor de MRDH heeft dit betrekking op de begrotingsrechtmatigheid, de Financiële verordening, het Treasury-statuuut, personele regelingen en de relevante rijksregelgeving (BDU-Verkeer & Vervoer, en Regionale mobiliteitsfondsen). Uit ons onderzoek blijken de volgende bijzonderheden ten aanzien van financiële en niet-financiële rechtmatigheid:

- het Treasurystatuut is nageleefd;
- er is geen sprake van begrotingsoverschrijdingen die in het rechtmatigheidsoordeel moeten worden betrokken.
- de Financiële verordening is voor één (niet financiële bepaling) artikel niet geheel nageleefd (zie ook jaarrekening hoofdstuk 3.4.3 onderdeel Rechtmatigheid);
- de controle van de Sisa-bijlage heeft niet geleid tot bevindingen ten aanzien van rechtmatigheid;
- de MRDH voldoet aan de Europese aanbestedingsregels;
- de regels voor de Wet Normering Topinkomens (WNT) zijn door de MRDH nageleefd.

7.2 *MRDH op koers voor Rechtmatigheidsverantwoording miv 2021*

Met ingang van de jaarrekening 2021 geeft de accountant geen rechtmatigheidsoordeel maar alleen een getrouwheidsoordeel. Het dagelijks bestuur neemt in de jaarrekening zelf een verantwoording op met de rechtmatigheidsbevindingen. De accountant controleert de getrouwheid van deze verantwoording. Om deze verantwoording te kunnen opstellen heeft de MRDH een monitoring van de rechtmatigheid nodig.

In paragraaf 3.4.3 Rechtmatigheid doet de MRDH verslag van rechtmatigheidsbevindingen. Deze paragraaf wordt gevuld met de door de afdeling interne controle uitgevoerde rechtmatigheidsonderzoeken. Deze onderzoeken vormen een goede basis om een rechtmatigheidsverantwoording te kunnen opstellen. We bevelen de MRDH aan tijdig kennis te nemen van (actuele) uitingen van de commissies BADO en BBV over de inrichting van de rechtmatigheidsverantwoording bij het verder optimaliseren van het proces opdat dit ook voldoet aan de eisen van de BBV.

Bij ons interimonderzoek over 2021 zullen we aandacht besteden aan de inrichting van het proces voor opstellen van de rechtmatigheidsverantwoording.

8 Automatisering

8.1 *Geen bijzonderheden over continuïteit, betrouwbaarheid van gegevensverwerking*

Bij de verwerking van gegevens maakt de MRDH gebruik van een geautomatiseerd financieel systeem AFAS (een cloud-applicatie) en een netwerkomgeving waarin documenten worden geadministreerd. Daar waar wij bij de jaarrekeningcontrole gebruik maken van deze systemen (vooral AFAS) is ons niet gebleken dat sprake is van bijzonderheden ten aanzien van de betrouwbaarheid en de continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking.

8.2 *Interne beheersing IT: verbeteringsproject 2019 op koers*

Voor IT-security is het van belang dat de MRDH toereikende maatregelen heeft genomen om de risico's ten aanzien van veiligheid (betrouwbaarheid en continuïteit) van informatie te mitigeren. Daarbij moeten deze maatregelen aansluiten met de uitkomsten van een risicoanalyse terzake en dient periodiek te worden gemonitord dat deze maatregelen ook werken en dus effectief zijn. De eisen die voor gemeenten hieraan worden gesteld zijn vastgelegd in het BIG (Besluit Informatieveiligheid Gemeente). Deze voorschriften bieden een goed referentiekader voor de invulling van IT-security.

Het IT-beheer van de technische infrastructuur is uitbesteed aan de gemeente Den Haag waaronder de (beveiliging van) mobile devices als laptops, smartphones en tablets. Tevens zijn veiligheidsmaatregelen getroffen ten aanzien van de vertrouwelijkheid van de MRDH-data: deze zijn overigens niet toegankelijk voor de gemeente Den Haag.

Met het uitbesteden van IT-beheer heeft de MRDH vooral de regierol om IT-security up to date te houden. De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Dit heeft geresulteerd in het vaststellen van de Roadmap ICT 2021.

8.3 *Wet bescherming persoonsgegevens beperkt risico*

De meldplicht datalekken is beperkt van toepassing op de MRDH: niet van toepassing op het primaire proces, maar wél voor de ondersteunende processen HRM en Salarisverwerking. De MRDH loopt geen grote risico's terzake.

9 *SISA*

9.1 *SISA: geen bevindingen*

Voor de jaarrekening geldt het principe van Single Information en Single Audit (SISA) voor specifieke uitkeringen van het Rijk. Kenmerkend voor SISA is dat verantwoording aan het Rijk wordt afgelegd via een bijlage bij de jaarrekening. De accountantscontrole van de specifieke uitkeringen is onderdeel van de reguliere controle van de jaarrekeningen, waarbij het Rijk aanvullende eisen stelt.

Wij hebben de verantwoorde SISA prestaties en bestedingen over 2020, zoals opgenomen op pagina 117-119 van de jaarrekening van de MRDH, gecontroleerd. Deze controle is uitgevoerd volgens de daarop betrekking hebbende wet- en regelgeving zoals gebundeld in de BZK-circulaire SISA en de definitieve verantwoordingsbijlage. Uit onze controle komen geen bevindingen naar voren.

10 Ondertekening

GAD Den Haag, 14 april 2021

Origineel ondertekend door

Drs. G.L. Vleugels RE RA

Bijlage Rapportage Sisa



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

TABEL VAN FOUTEN EN ONZEKERHEDEN 2020

Berichtgeverinformatie

Vul in het tabblad 'Overzicht uitkeringen' de informatie in waarop de tabel/het rapport van bevindingen betrekking heeft.

Type overheidslaag: Gemeenschappelijke regeling
Naam berichtgever: Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Berichtgevercode: 0830
Rapportage-periode: 2020

Vindplaats: Deze tabel is in het rapport van bevindingen van de accountant te vinden op pagina:

14

Strekking controleverklaring rechtmatigheid: vul hier de strekking van de accountantsverklaring in

Goedkeurend

Strekking controleverklaring getrouwheid: vul hier de strekking van de accountantsverklaring in

Goedkeurend

Fouten en onzekerheden 2020

Nr	Specifieke uitkering of overig	Fout of onzekerheid	Financiële omvang in euro's	Toelichting fout/onzekerheid
E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020			
E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020			
E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021			
E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021			
E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (Sisa vervoerregio's)			
E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (Sisa vervoerregio's)			