



Den Haag

Accountantsrapport bij de jaarrekening 2019 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Gemeentelijke Accountantsdienst



Inhoudsopgave



1	Opdracht	3
2	Samenvatting	4
3	Resultaat en financiële positie	5
4	Verbonden partijen RET en HTM: de MRDH heeft drie verschillende rollen	8
5	Interne Beheersing	9
6	Kwaliteit van de jaarrekening	10
7	Bevindingen uit de controle	10
8	Rechtmatigheid	11
9	Automatisering	11
10	SISA	12
11	Actuele ontwikkelingen Coronacrisis	12
12	Ondertekening	13

1 Opdracht

Onlangs hebben wij de controle van de jaarrekening 2019 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 MRDH Accountantscontrole 2019. 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 € 686 miljoen is dit € 6,8 miljoen respectievelijk € 20,5 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 op basis van het Besluit van 17 december 2014 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en van enkele andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's 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.

De controleverklaring bestaat uit drie delen, te weten deel A: de verklaring bij de jaarrekening, deel B: onze mededeling bij het jaarverslag en de andere informatie en deel C: de beschrijving van verantwoordelijkheden van het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening.

In deel B gaan we in op de zogeheten "andere informatie". Dit betreft alle informatie, financieel en niet financieel, dat naast de jaarrekening is opgenomen in de jaarstukken. Wij dienen na te gaan of sprake is van een consistentie tussen de andere informatie en de financiële overzichten. Uit ons onderzoek zijn geen inconsistenties van materiële betekenis gebleken.

2.2 Sturing op baten en lasten zit nog geheel ingebed in de organisatie

Sturing op basis van (verwachte) voortgang van de (project) subsidies is voor de MRDH lastig. Deels wordt dit veroorzaakt omdat de MRDH hierbij afhankelijk is van informatie van de subsidie-ontvangers. Deels omdat sturing op basis van verwachte kasstromen nog verankerd zit in de organisatie. In de (primaire) begroting, de begrotingswijzigingen die in 2019 zijn uitgevoerd en de realisatie

komen deze verschillen tot uitdrukking. Uit de toelichtingen bij de programma's zal dat naar voren komen.

In hoofdstuk 4 interne beheersing gaan we hier nader op in.

2.3 Financiële positie: BDU neemt af, effect COVID-19 nog onduidelijk

Op basis van de beschikbare BDU middelen eind 2019 en de begroting 2020-2023 is zichtbaar dat het fonds BDU afneemt en in 2021 negatief wordt. In de jaren daarna loopt het saldo volgens de begroting 2020-2023 op. Dit impliceert dat de beschikbare middelen voor projecten afnemen (schaars worden) en financiële risico's minder goed kunnen worden opgevangen. Een strakke planning en liquiditeitsprognose zijn daarmee voor de jaren 2020 en 2021 van groter belang. Hierop heeft de MRDH beheersmaatregelen geïmplementeerd.

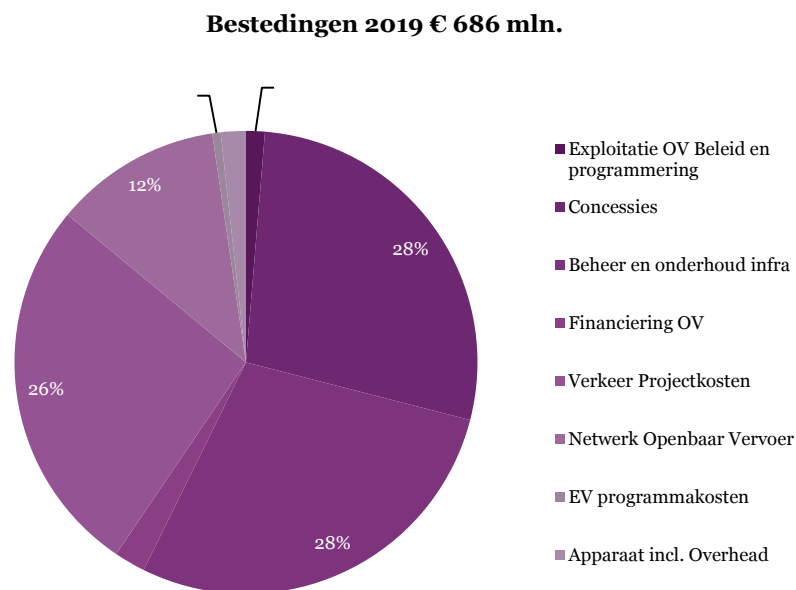
De huidige COVID-19-crisis gaat ook een effect hebben op de financiële positie van de MRDH: vervoersbedrijven zullen minder omzet realiseren waarmee hun exploitatie zwaar onder druk komt te staan en daarmee afspraken uit de concessies ook onder druk staan. Ook nemen de risico's voor terugbetaling van de leningen voor materieel en infra toe. De MRDH maakt een inschatting van het financiële effect en zal dit tijdig communiceren.

2.4 Totaalbeeld positief, diverse verbeteringen mogelijk

Ons algehele beeld is dat de MRDH haar financiële processen beheerst met als belangrijk aandachtspunt een goede inbedding van baten/lasten voor subsidieprojecten. Tussentijds accountantsonderzoek (interim-controle) heeft in november 2019 plaatsgevonden waarover we in december 2019 een rapport hebben uitgebracht. Niet alle verbeterpunten zijn gerealiseerd. Hieraan besteden we in dit rapport aandacht.

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. In de onderstaande grafiek is in hoofdlijnen de besteding van de middelen over 2019, in totaal € 686 miljoen (voorgaand jaar € 609 miljoen) weergegeven. De toename ten opzichte van voorgaand jaar komt doordat meer middelen zijn besteed aan verkeer- en vervoersprojecten. De projecten zijn veelal jaar overschrijdend waardoor de lasten over de jaren fluctueren en daarmee de verklaring zijn voor de toename ten opzichte van 2018.



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

- een belangrijk deel van de bestedingen betreft de concessies openbaar vervoer (€ 190 miljoen exclusief apparaatskosten), beheer en onderhoud infra € 194 miljoen, projecten in het kader van verkeer (€ 182 miljoen) en projecten netwerk openbaar vervoer (€ 80 miljoen). De projecten zijn veelal jaar overschrijdend waardoor de bestedingen over de jaren fluctueren en daarmee de verklaring zijn voor de stijging van € 77 miljoen ten opzichte van 2018. De concessies en projecten worden hoofdzakelijk op basis van het subsidieproces betaald.

De activiteiten voor Verkeer en Openbaar vervoer (€ 660 miljoen) worden bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) (€ 615 miljoen), bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamse Baan (€ 27 miljoen) en overige baten € 18 miljoen);

- de bestedingen aan projecten voor het economisch vestigingsklimaat bedragen € 4,2 miljoen. Deze worden gefinancierd uit de inwonerbijdrage (€ 6,1 miljoen) waarvan een deel bestemd is voor de apparaatskosten;
- met de financiering van de OV-bedrijven is € 15 miljoen aan rentelasten 2019 gemoeid (omvang financiering € 1,2 miljard), waarvan € 15 miljoen betaalde rente en € 7,4 miljoen renteopslag (voor marktconformiteit) die aan de risicoreserve financieringen wordt toegevoegd die ultimo 2019 een stand heeft van € 17 miljoen (maximaal € 27 miljoen);
- de totale apparaatslasten bedragen circa € 12 miljoen (inclusief € 6,8 miljoen overhead). De overhead van de MRDH bevat huisvesting, IT, personeelszaken, facilitair en leidinggevende medewerkers met haar directe ondersteuning. De dekking van de overheadkosten vindt plaats uit het fonds BDU (€ 5,1 miljoen), de inwonersbijdrage economisch vestigingsklimaat (€ 1,3 miljoen) en € 0,4 miljoen uit een specifieke bestemmingsreserve .

Het saldo van baten en lasten ten opzichte van begroting nagenoeg nihil (€ 0,7 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 € 6,7 miljoen voordelig (bestemming voor risicoreserve financiering). Het saldo ten opzichte van de begroting bedraagt € 0,6 miljoen als gevolg van een hogere rentebaas (risico-opslag) voor de leningen aan de vervoerders.

Tevens liggen de werkelijke lasten op programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer € 122 miljoen lager dan het niveau van de in december 2019 bijgestelde begroting (€ 808 miljoen). Dit komt doordat de MRDH nog wat moeite heeft met het bestedingsbegrip waardoor een technische (administratieve) correctie van € 88,3 miljoen niet meer in de begroting kon worden verwerkt. Hierdoor is de begroting voor projecten nog vooral op kasritme van bevoorschotting opgesteld, en niet geheel op de operationele voortgang van projecten en de betreffende balanspost. Daarnaast wordt de MRDH, mede omdat het deels afhankelijk is van informatie van derden, in de begroting geconfronteerd met plannings- en uitvoeringsoptimisme van met name subsidie projecten. In dit proces heeft de MRDH nog een verbeteringslag te maken.

In de jaarrekening zijn de verschillen toereikend toegelicht. De kwaliteit van de toelichting verschilt wel per programma.

Voorgeschreven financiële kengetallen alleen geven niet het beeld over de financiële positie

In het BBV zijn vijf financiële kengetallen voorgeschreven die informatie geven over de financiële positie en daarmee 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.

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 2019 een weerstandsvermogen van € 22 miljoen (3% van het totaal aan lasten van € 686 miljoen) dat is gericht op de niet BDU-gefinancierde taken omdat op de BDU-gefinancierde taken directe bijsturing (minder projecten) mogelijk is. In de Gemeenschappelijke Regeling zijn geen specifieke bepalingen opgenomen om eventuele tekorten op te vangen.

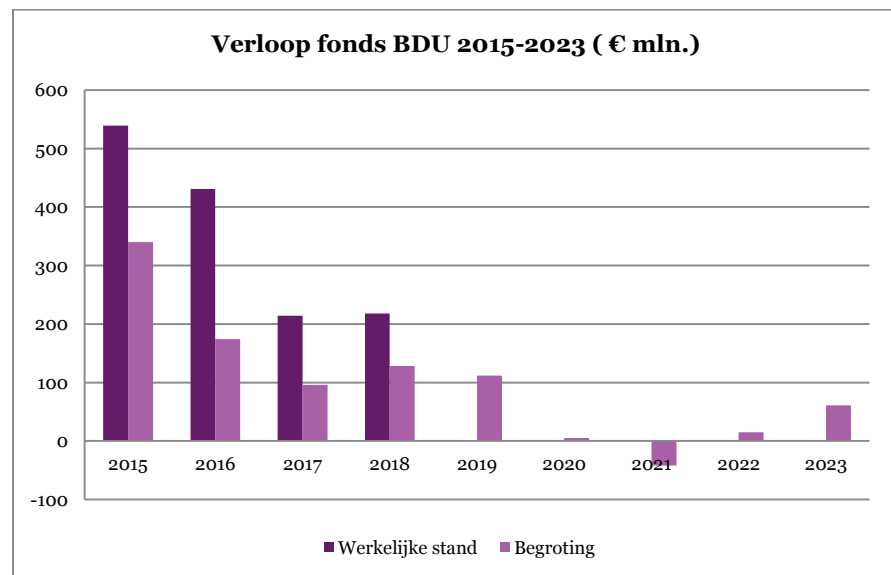
Het risicoprofiel van de MRDH wordt in hoge mate beïnvloed door de financiering van railvoertuigen en infrastructuur van de RET en HTM en het verstrekken van bussenleningen aan de vervoerders. Het behelst een bedrag van € 1,2 miljard. De (rail)voertuigen en infrastructuur vertegenwoordigen een boekwaarde van € 1,3 miljard en een (geschatte) economische waarde van circa € 868 miljoen. Deze voertuigen en infrastructuur dienen als zekerheidsstelling. Daarnaast heeft de MRDH de afgelopen jaren een risico-buffer van € 17,5 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.

Voor 2020 en 2021 staan aflossingsverplichtingen voor een bedrag van € 225 miljoen gepland. De verwachte rentelast is € 25 miljoen. De MRDH is met de vervoerders in gesprek om de financiële effecten van het Corona-virus in kaart te brengen en maatregelen voor te bereiden. Tijdige informatievoorziening over deze risico's aan de gemeenten is hierbij van groot belang. De MRDH onderkent dit.

Ontwikkeling verkeer- en vervoersfondsen op korte termijn negatief saldo

Voor de BDU-taken is voor 2019 circa € 537 miljoen aan rijksmiddelen beschikbaar en de omvang van het fonds bedraagt momenteel € 144 miljoen. Uit de (door het AB op 12 juli 2019 vastgestelde) meerjarenbegroting 2020 – 2023 blijkt dat voor de komende jaren tijdelijk meer bestedingen worden gepland dan het BDU-budget toelaat. Rekening houdend met de omvang van het fonds eind 2019, bedraagt de negatieve stand € 9 miljoen negatief in 2021 dat volgens de meerjarenbegroting later wordt ingelopen.

Wat ook duidelijk zichtbaar blijft, is dat de in het verleden gespaarde financiële middelen van de MRDH fors afnemen en de ruimte van het jaarlijkse beschikbare budget in beginsel niet meer is dan de jaarlijkse toekenning van de BDU. Ruimte om tegenvallers op te vangen zijn dan niet direct meer aanwezig. Met het oog op de mogelijke financiële effecten van de COVID-19-crisis is een strakke sturing op het aangaan van verplichtingen noodzakelijk.



Het planningsoptimisme blijkt uit het verschil van de stand van het BDU eind 2019 (€ 144 miljoen) ten opzichte van de begroting 2019 (€ 103 miljoen). Planningsoptimisme ofwel een realistische planning (vanwege het afnemende fonds BDU) blijft onverkort een belangrijk aandachtspunt. De MRDH is maatregelen aan het implementeren 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. De complexiteit met name ten aanzien van het bestedingsbegrip is groot, waardoor de analyse en implementatie van de verbeteringen een langere doorlooptijd kennen dan vooraf verwacht. Het is zaak dat de MRDH in 2020 meer grip krijgt op dit proces. Bij onze tussentijdse controle over 2020 zullen we over de voortgang rapporteren.

Liquiditeitsplanning projecten in 2019 beschikbaar

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 het BDU Verkeer & Vervoer worden ingezet. Een middellange termijn en lange termijn liquiditeitsplanning heeft de MRDH beschikbaar zodat dit rapportagepunt van de afgelopen jaren is ingelost. Dit instrument is op tijd beschikbaar om de sturing op de steeds schaarser wordende liquide middelen vorm te geven.

Financiële instrumenten € 1,2 miljard (in 2018 € 1,1 miljard)

De MRDH heeft een aantal financiële instrumenten ter ondersteuning van haar activiteiten. De MRDH heeft geen derivaten in haar portfolio. Alle in 2019 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 (€ 1,2 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. In 2019 is voor € 6,5 miljoen aan werkzaamheden uitgevoerd waardoor de voorfinanciering is afgenomen tot € 58,5 miljoen;
- de tijdelijk niet benodigde middelen zijn grotendeels gestort in de Rijks Schatkist (€ 247 miljoen) conform de regeling Schatkistbankieren.

4 Verbonden partijen RET en HTM: de MRDH heeft drie verschillende rollen

De MRDH heeft met betrekking tot de RET en HTM drie rollen te vervullen: als opdrachtgever voor het verlenen van de meerjarige concessie (in 2019 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 zal COVID-19 mogelijk een belangrijke impact hebben op de exploitatie van deze twee verbonden partijen. Scherpte in de rollen is hierbij belangrijk alsmede communicatie met de deelnemende gemeenten over risico's.

Subsidievaststellingen: voor de HTM is de subsidie 2018 nog niet vastgesteld door een net iets andere inrichting van de verantwoordingsstukken ten opzichte van de concessie-aanvraag. Bij de RET is sprake van een inhoudelijk meningsverschil over een post van (jaarlijks) € 2,4 miljoen waardoor 2017 en 2018 nog niet zijn vastgesteld. Hierover loopt een bezwaarprocedure.

5 Interne Beheersing

Bestedingsbegrip voor projecten: de processen van de MRDH bestaan hoofdzakelijk uit het subsidieproces, en daarnaast het inkoopproces 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 2019 zijn opgepakt. De stand van zaken is als volgt:

Baten-lasten voor projecten zit nog niet afdoende ingebed in de organisatie

Voor de begroting en verantwoording van subsidies van projecten is de operationele voortgang van een project bepalend voor de verantwoording van de last in de Programmarekening. Dit is overeenkomstig de verslaggevingsregels BBV. De verwerking van deze regels in de begroting is voor de MRDH complex. Deels omdat de (administratieve) processen en sturing vooral nog geënt zijn op het kasritme en deels omdat de MRDH bij het toepassen van deze regels afhankelijk is van informatie van de gemeenten. In de jaarrekening staan de projectbestedingen overeenkomstig het BBV. Hierdoor zijn met name bij het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer majeure verschillen ontstaan tussen primaire begroting, begrotingswijziging en realisatie.

Om (bestuurlijk) goed grip te krijgen verdient het aanbeveling om in de verantwoordingsstukken (begroting, bestuur rapportage, jaarrekening) cijfermatig inzicht te geven in de rail- en bus concessies en de financiële voortgang van de grote projecten (o.a. Rotterdamse Baan, Netwerk Randstadrail, verlenging A13-A16). Dit leidt tot een toename van werkzaamheden voor de financiële functies van de MRDH. Tussentijds moet meer informatie beschikbaar zijn over de operationele voortgang van projecten. Gemeenten spelen hierbij een belangrijke rol.

Voortgang van de overige verbeterpunten ligt op koers

Ten aanzien van de voortgang van de overige verbeterpunten ligt de MRDH op koers en is de stand van zaken als volgt:

- subsidieproces verlenen en vaststellen van BDU subsidies: processen worden beheerst. In 2019 is in de financiële administratie AFAS voor de verkeersprojecten een projectadministratie ingericht. In de projectadministratie worden meerdere gegevens vastgelegd waarop gestuurd kan worden. Een vervolgstap is dat ook voor de openbaar vervoer projecten de projectadministratie in AFAS wordt ingericht;
- vennootschapsbelasting: op 1 januari 2016 is de Wet Modernisering Vennootschaps-belastingplicht overheidsondernemingen ingegaan. In februari 2020 heeft de MRDH van de Belastingdienst aanslagen vennootschapsbelasting ontvangen over 2016 en 2017 van circa € 1 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;
- de beheersing van de geldstromen (circa € 67 miljoen) over de omzetbelasting (inclusief (BCF) is in 2019 verder aangescherpt en ingebed in de organisatie.

6 Kwaliteit van de jaarrekening

De jaarstukken voldoen aan het BBV, analyse van de verschillen voor verbetering vatbaar

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 2020 aangeboden aan de deelnemende gemeenten.

De kwaliteit van de jaarstukken en de toelichtingen in de jaarrekening 2019 zijn van voldoende niveau, maar de financiële toelichtingen kunnen aan kwaliteit winnen als meer vanuit het oogpunt van de gebruiker geschreven wordt. Zo kan bijvoorbeeld bij programma 1 Exploitatie verkeer en vervoer aan informatiewaarde winnen als een financiële toelichting wordt opgenomen gesplitst over de majeure rail- en bus concessies. Bij programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer ontbreekt bijvoorbeeld een verloopstaatje in meerjarig perspectief en een analyse van de voortgang van de grote projecten (o.a. Rotterdamse Baan, Hoekse lijn, Netwerk Randstadrail etc.) . Hierdoor is het voor de gebruiker moeilijk om een beeld te vormen over de omvang van en bijzonderheden over de activiteiten in 2019.

7 Bevindingen uit de controle

De jaarstukken voldoen aan het BBV, analyse van de verschillen voor verbetering vatbaar

Voor onze oordeelsvorming zijn de goedkeuringstoleranties voor onjuistheden 1% (€ 6,8 miljoen), en voor onzekerheden 3% (€ 20,5 miljoen). Het totaal aan bevindingen is lager dan de goedkeurings-toleranties zodat een goedkeurende controleverklaring is verstrekt. Rapportage waardige financiële onzekerheden en/of bedenkingen hoger dan € 125.000 (Controleprotocol MRDH 2019) zijn als volgt:

- onzekerheid van € 6 miljoen ten aanzien van een mogelijke nabetaling inzake de verrekening van interne rente bij een concessiehouder, waardoor het BDU-fonds mogelijk voor dat bedrag te hoog is weergegeven als de procedure nadelig uitpakt voor de MRDH. Deze materie is in de jaarrekening op pagina 63 toegelicht;
- 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 ruim binnen de tolerantiegrenzen van 3%;
- de lasten inzake bijdrage regeling economisch vestigingsklimaat zijn op basis van voortgang van de projecten voor € 0,2 miljoen te hoog weergegeven.

8 Rechtmatigheid

Rechtmatigheid op orde, verbeterpunten zijn transparant toegelicht

Bij onze controle hebben we de financiële rechtmatigheid betrokken. Voor de MRDH heeft dit betrekking op de begrotingsrechtmatigheid, de Financiële verordening, het Treasurystatuut, 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:

- de Financiële verordening is niet voor alle onderdelen nageleefd (zie ook jaarrekening hoofdstuk 3.1.2 onderdeel Rechtmatigheid);
- het Treasurystatuut is nageleefd;
- de MRDH voldoet aan de Europese aanbestedingsregels;
- de regels voor de Wet Normering Topinkomens (WNT) zijn door de MRDH nageleefd.

9 Automatisering

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.

Interne beheersing IT: verbeteringsproject 2019 op koers

Voor informatieveiligheid 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 dat periodiek wordt 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 informatieveiligheid.

De implementatie om het beheer van IT en informatieveiligheid op een hoger niveau te tillen heeft zijn beslag gekregen. Een belangrijk onderdeel hiervan is het uitbesteden van het IT-beheer (opdracht aan de gemeente Den Haag) van de technische infrastructuur 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 toegankelijk voor de gemeente Den Haag.

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.

10 SISA

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 2019, zoals opgenomen op pagina 101 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.

11 Actuele ontwikkelingen Coronacrisis

Zoals in hoofdstuk 1.5 van het jaarverslag is toegelicht heeft de uitbraak van COVID-19 (Coronavirus) een enorme impact op de maatschappij. Het coronavirus heeft enorme consequenties voor bedrijven in de regio en raakt de beleidsterreinen verkeer en vervoer en economie van de MRDH. De uiteindelijke gevolgen voor de economie en verkeer en openbaar vervoer in de regio zijn nu nog niet te overzien. Desalniettemin is de MRDH in overleg met de vervoerders hoe en op welke wijze zij de vervoerders tegemoet kunnen komen zodat ze niet in liquiditeits- en continuïteitsproblemen komen. Deze of andere (hulp)maatregelen hebben mogelijk een majeure invloed op de begroting van 2020.

GAD/2020.30
20 april 2020

12 Ondertekening

GAD Den Haag, 20 april 2020

Was getekend

drs. G.L. Vleugels RE RA

accountant

Bijlage: Tabel van fouten en onzekerheden 2019



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

TABEL VAN FOUTEN EN ONZEKERHEDEN 2019

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: 2019

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 2019

Nr	Specifieke uitkering of overig	Fout of onzekerheid	Financiële omvang in euro's	Toelichting fout/onze
E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)			
E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)			