



Van: M.T. Balk
Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 23bb002710
Ons kenmerk: M2304-2751 - 23bo005873

Onderwerp: Transparante cijfers, Transparante keuzes

Datum: B&W 20 juni 2023

Aan de gemeenteraad

Op 19 april 2023 stelden M.H. Biljoen (GroenLinks), T.S.J. Coşkun (SP), I. Elfilali (Volt), R. Moti (PvdA), R.G.C. Segers-Hoogendoorn (CDA Rotterdam), R.T.J. van der Velden (Partij voor de Dieren), P.J.H.D. Verkoelen (50PLUS) en T.J. Vonk (ChristenUnie) ons schriftelijke vragen over Transparante cijfers, Transparante keuzes...

Inleidend wordt gesteld:

Op 13 april 2023 is tijdens de gemeenteraad het concept van het Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT) van de Metropoolregio Den Haag (MRDH) besproken. In dit plan presenteert de MRDH haar visie op het tramnetwerk in 2030. Om de tram kosten-effectiever te maken wordt onder andere de keuze gemaakt om (delen van) tramlijnen op te heffen.

Over de wijze waarop het PTT tot stand is gekomen zijn vanuit de Rotterdamse samenleving meermaals bezwaren geuit. Niet alleen was het proces van participatie en co-creatie (onzes inziens) ver ondermaats, daarnaast en bovenal ontbreekt elke vorm van gedegen (financiële) onderbouwing ter ondersteuning van de gemaakte keuzes in het PTT. De fracties van GroenLinks, PvdA, 50PLUS, ChristenUnie, SP, PvdD, CDA en Volt waren dan ook zeer verbaasd dat tijdens de behandeling van het agendapunt ter plekke werd onderhandeld over het verlagen van de frequentie van een tweetal tramlijnen. Door de frequentie van tramlijn 4 en tramlijn 8 te verlagen in Hillegersberg van 6 keer per uur naar 4 keer per uur kon deze kostenneutraal doorrijden. Deze nieuwe informatie is in de voorafgaande 9 weken en 4 dagen (vanaf moment van aanbieden tot besluitvorming in de gemeenteraad) niet eerder gedeeld met de raad, noch voorgelegd aan de woordvoerders openbaar vervoer. Dit geeft de fractie van GroenLinks aanleiding om de volgende vragen te stellen aan het college:

In de beantwoording van de moties gaf het college aan dat door een frequentieverlaging van de tramlijnen op het spoor vanaf station Rotterdam Noord richting Kleiweg/Molenlaan openbaar vervoer goedkoper al dan niet saldo neutraal kan worden geëxploiteerd in vergelijking met een bus.



Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Kan het college een financiële onderbouwing geven waaruit bovenstaande blijkt? Zo nee, waarom niet?

En lees dan bijvoorbeeld: wat zijn de kosten voor het laten rijden van een bus richting Rotterdam Centraal vanaf Hillegersberg en vice versa? Wat zijn de kosten voor het laten rijden van een bus via Hofplein? Wat zijn de kosten van het laten rijden van een bus via de Walenburgerweg? Wat zijn de kosten van het laten rijden van een tram over het spoor per rit? Enzovoorts...

Antwoord:

Na de publicatie van het concept PTT door de MRDH en het verzoek aan onze gemeente om een advies, is ons college tot de conclusie gekomen dat het voorstel van de MRDH t.a.v. Hillegersberg, namelijk het vervallen van de tramlijnen 4 en 8 waardoor ook de enige rechtstreekse verbinding tussen Hillegersberg en het centrum vervalt, een te grote achteruitgang voor deze wijk is. In het concept PTT verschilt de situatie in Hillegersberg met andere wijken waar de MRDH voorstelt de tram uit te faseren. In andere wijken blijven één of meerdere rechtstreekse verbindingen met het centrum beschikbaar. In Hillegersberg zou dat niet geval zijn. Om die reden stond ons college op het standpunt dat er tenminste een rechtstreekse buslijn naar Rotterdam Centraal voor tramlijn 4 in de plaats zou moeten komen, zoals in het conceptadvies dat uw raad op 21 maart jl. heeft ontvangen (23bb001918), is opgenomen. De RET is op verzoek van de MRDH op basis van het conceptadvies de haalbaarheid van een alternatieve rechtstreekse buslijn naar Rotterdam Centraal nagegaan. Hieruit bleek dit inhoudelijk gezien ingewikkeld te zijn, hoofdzakelijk om twee redenen.

Verkeerskundig gezien omdat de route tussen Rotterdam Centraal en station Noord maar matig geschikt is voor busvervoer. Vervoerkundig gezien omdat de beoogde buslijn tussen Rotterdam Centraal en station Noord parallel zou gaan rijden met tramlijn 4. Gezien deze complexiteit, is een snelle scan uitgevoerd naar de implicaties van het standpunt van het college. Hieruit komt naar voren dat een rechtstreekse busverbinding Rotterdam Centraal – Molenlaan netto leidt tot de toevoeging van 9.750 dienstregeling uren voor de bus en naar verwachting leidt tot 1.000 extra reizigers, beide per dag t.o.v. het oorspronkelijke PTT-bedieningsmodel. Het behoud van de tram leidt tot de besparing van 8.000 dienstregeling uren voor de bus (de geprojecteerde busverbinding Bergse Dorpsstraat – station Noord zou niet meer nodig zijn) en een toevoeging van 8.500 dienstregeling uren voor de tram.

Verder leidt het behoud van de tram tot 2.000 extra reizigers per dag ook t.o.v. het oorspronkelijke PTT-bedieningsmodel en dus tot meer opbrengsten. Gezien het feit dat de kosten voor een dienstregeling uur voor een tram ongeveer twee keer zo hoog liggen als de kosten voor een dienstregeling uur voor een bus, leidt dit per saldo tot een vergelijkbaar beeld t.a.v. de exploitatiekosten en -opbrengsten voor beide bedieningsmodellen.

Voorts wordt gesteld:

In de dienstregeling van tram 4 en tram 8 -die al geruime tijd geldt- rijden de tramlijnen de gehele dag (ook in de spits) vier keer per uur. Zes keer per uur was de onderbouwing voor het voorgestelde kostenneutrale alternatief.



Vraag 2:

Kan het college toelichten op welk huidig moment van de dag/week de tram op het traject Station Noord – Molenlaan/ Kleiweg 6 keer per uur rijdt en wanneer deze dan 4 keer per uur gaat rijden? Zo nee waarom niet?

Antwoord:

In 2019, vóór de coronacrisis, reden de tramlijnen 4 en 8 op werkdagen overdag 6 keer per uur. Dit is ook het uitgangspunt geweest voor de berekeningen die ten grondslag lagen aan PTT. In de momenteel (juni 2023) geldende dienstregeling is de frequentie op werkdagen overdag 4 keer per uur, dit is het gevolg van afschaling vanwege de coronacrisis (lagere reizigers aantallen) en de beschikbaarheid van voertuigen en personeel.

Vraag 3:

Als het antwoord op bovenstaande nee is, betekent dit dan dat om de tram kostenneutraal te laten rijden de frequentieverlaging – de gehele dag door en ook in de spits– naar 2 keer per uur moet als alternatief voor de bus? Zo nee, wat dan wel?

Antwoord:

In de brief van ons college aan de MRDH waarin advies is gegeven op het concept PTT is sprake van voortzetting van tramlijn 4 naar de Molenlaan en een deel van de ritten van tramlijn 4 naar de Kleiweg met een lagere frequentie dan in de tijd vóór corona, te weten een basisfrequentie (op werkdagen overdag) van 4 keer per uur in plaats van 6 keer per uur voor de beide takken. Hierbij moet wel aangetekend worden dat het PTT een netwerkvisie is, en geen blauwdruk bevat voor de precieze frequenties en bedieningstijden voor de komende tien tot twintig jaar.

Voorts wordt gesteld:

In de beantwoording gaf de wethouder aan dat elke verkeerskundige rijden met een bus via het *nieuwe* Hofplein sterk afraadt vanwege de onbetrouwbaarheid.

Vraag 4:

Hebben verkeerskundigen ook meegekeken naar andere trajecten waar een bus als duurzaam alternatief wordt geadviseerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Voor de beoogde buslijn Melanchtonweg – Kralingse Zoom gaat binnenkort een doorstromingsonderzoek plaatsvinden. Goed denkbaar is dat dit leidt tot de conclusie dat er doorstromingsmaatregelen voor de bus moeten worden genomen op de Gordelweg – Boezemlaan. Hierbij valt te denken aan prioriteit voor de bus bij de verkeerslichtinstallaties al of niet gecombineerd met stukken vrij liggende bus infrastructuur.

Vraag 5:

Bent u bereid om aan verkeerskundigen een advies te vragen over de toekomstige inzet van bussen op trajecten waar we nu al inzichtelijk hebben dat er dagelijks autofiles staan, zoals op de Gordelweg of de Nieuwe Binnenweg? Zo nee, waarom niet?



Antwoord:

Ja, zie het vorige antwoord.

Voorts wordt gesteld:

Cijfers dragen bij aan een goede onderbouwing. In navolging op vraag 1 de volgende vragen:

Vraag 6:

Op basis van welke cijfers zijn er berekeningen gemaakt - adviezen tot stand gekomen? Kan de data/begroting gedeeld worden die ten grondslag ligt aan het Plan Toekomstvast Tramnet 2030? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Voor de analyse en onderbouwing van de voorstellen in het concept PTT is door de MRDH gekeken naar de vervoersbehoefte (en daarmee de verwachte reizigersopbrengsten) en naar de exploitatiekosten om te bezien waar met de schaarse OV-middelen zo veel mogelijk OV-waarde kan worden gecreëerd. Voor de exploitatiekosten zijn per lijn berekeningen gemaakt waarin rekening gehouden wordt met de lengte van de tramlijn, de frequentie in en buiten de spits, de rijtijd van begin tot eindpunt en het aantal ritten per dag. Vervolgens zijn algemene kengetallen van het kennisplatform CROW gebruikt voor de berekeningen. Dit maakt het voor de MRDH mogelijk om varianten met elkaar te vergelijken en ordegrrootte effecten te bepalen. In de volgende tabel is op basis van deze berekeningen de ordegrrootte kosten per lijn weergegeven voor het lijnennet dat in het concept PTT is voorgesteld, waarbij rekening is gehouden met een gemiddelde versnelling van de tramlijn van gemiddeld 20%, waarmee de tram een meer aantrekkelijk vervoersmiddel wordt.

In de volgende tabellen is per tramlijn de frequenties in de spits en overdag (tussen de spitsen), lengte van de tramlijn tussen begin- en eindpunt en weer terug en de rijtijd tussen begin- en eindpunt en weer terug weergegeven. Op basis van de frequenties en de lijnlengte is het aantal dienstregelingskilometers per jaar berekend. Op basis van de rijtijd heen en terug en de frequenties is het aantal dienstregelingsuren berekend. Op basis van de rijtijd heen en terug en de frequentie in de spits is berekend hoeveel trams nodig zijn om de diensten te rijden.

Exploitatieberekening dienstregeling 2019 doorgetrokken naar 2030

Lijn	Frequentie spits	frequentie overdag	lijnlengte (heen en terug in km)	rijtijd (heen en terug in minuten)	Dienstregelingskilometers per jaar	Dienstregelingsuren per jaar	aantal trams
2	6	6	20,2	59	592.000	29.000	7
4	6	6	20,6	81	586.000	38.000	8
7	6	6	17,1	66	462.000	30.000	8
8	6	6	24,5	95	709.000	46.000	11
20	8	0	19,2	61	213.000	12.000	5
21	4	4	34,0	118	561.000	32.000	9
23	8	8	30,7	105	1.213.000	69.000	19
24	4	4	36,0	125	920.000	53.000	10
25	8	8	38,6	114	1.512.000	74.000	21
Totaal tram					6.768.000	383.000	98



In de volgende tabel zijn dezelfde berekeningen gemaakt voor het voorgestelde lijnennet (zoals in het concept PTT staat). De adviezen van de gemeenten zijn hierin nog niet verwerkt, dus ook nog niet die van de gemeente Rotterdam. De frequenties zijn verhoogd tot minimaal 8x/u, ervanuit gaande dat er ook een groei optreedt t.o.v. 2019, mede doordat de tram met het Plan Toekomstvast Tramnet sneller gaat rijden en daarmee aantrekkelijker voor de reiziger wordt. De lijnlengthe is anders indien een lijn een andere route heeft gekregen. De rijtijden zijn gemiddeld lager, omdat uitgegaan is van een versnelling voor elke lijn. De lijnen rijden ook niet allemaal dezelfde route. Door de versnelling neemt het aantal dienstregelingsuren af, ondanks dat de frequenties hoger zijn. Hierdoor zijn er ook minder trams nodig, ondanks dat de frequenties hoger zijn.

Exploitatieberekening PTT

Lijn	Frequentie spits	frequentie overdag	lijnlengthe (heen en terug in km)	rijtijd (heen en terug in minuten)	Dienstregelings-kilometers per jaar	Dienstregelings-uren per jaar	aantal trams
2	8	8	20,2	52	761.000	33.000	8
4	8	8	8,5	27	321.000	16.000	5
7	8	8	18,1	56	684.000	29.000	9
8	10	8	22,5	70	920.000	48.000	13
23	15	8	24,0	68	1.225.000	59.000	20
24	8	8	36,0	108	1.422.000	72.000	16
24k*	4	0	18,1	56	102.000	5.000	4
25	15	8	24,1	57	1.229.000	49.000	18
Totaal tram					6.664.000	311.000	93
verschil					-105.000	-72.000	-5
					-2%	-19%	-5%

* verdichting tussen Marconiplein en EUR

Voor het busverkeer hebben we niet alle lijnen in kaart gebracht maar alleen mutaties bepaald, op een vergelijkbare manier als bij de tramlijnen. De mutaties staan in onderstaande tabel.

Extra kosten bus PTT

Lijn	Dienstregelings-kilometers per jaar	Dienstregelings-uren per jaar
35 (Melanchtonweg – Alexander)	160.000	11.000
34 (Bergse Dorpsstraat – Station Noord)	120.000	8.000
50 (Melanchtonweg – HES)	450.000	23.000
32 (Overschie – Station Zuid)	200.000	11.000
Busnetwerk Schiedam-Noord	100.000	9.000
Diverse overige aanpassingen	-130.000	-9.000
Totaal bus	900.000	53.000



Voor het PTT zijn de kosteneffecten voor het tramnet en de mutaties voor de bus opgeteld.

	Dienstregelings- kilometers per jaar	Dienstregelings- uren per jaar	Aantal voertuigen	Totaalkosten
Mutatie aanbod tram	-105.000	-72.000	-5	€ -5.100.000
Mutatie aanbod bus	900.000	53.000	15	€ 4.000.000
Totaal kosten PTT tram + bus				€ -1.100.000

De totale exploitatiekosten voor het tramnet nemen naar verwachting af met € 5,1 mln. De vervangende buslijnen samen kosten ongeveer € 4,0 mln. Netto gaat het naar verwachting om een besparing van ongeveer 0,8% ten opzichte van de totale huidige exploitatiekosten van het RET-netwerk. Hierin zijn de aanvullende kosten die voortvloeien uit de voorwaarden die de gemeente bij het PTT heeft gesteld, niet meegenomen. Het is dan ook maar de vraag of met het PTT waarin de voorwaarden van de gemeente Rotterdam zijn verwerkt, überhaupt sprake is van een besparing.

De reizigersaantallen en reizigerskilometers zijn berekend met het verkeersmodel V-MRDH. Met dit verkeersmodel worden vrijwel alle mobiliteitsstudies in de regio onderbouwd. De berekeningen met dit verkeersmodel geven een effect op het gehele OV-netwerk van de RET aan en ook is geanalyseerd wat dit voor het tramnetwerk als geheel betekend. De reizigerskilometers zijn vervolgens vermenigvuldigd met een kengetal voor de opbrengst per kilometer (conform het huidige RET-kilometertarief).

Effect PTT	
Extra reizigers tram (per dag)	+20.000
Extra reizigerskilometers OV (per jaar)	31.000.000
Kengetal opbrengsten per km (per jaar)	€ 0,23
Extra opbrengsten OV (per jaar)	€ 7.000.000

De totale extra opbrengsten van het concept PTT ten opzichte van de referentie 2030 (bij ongewijzigd tramnetwerk) bedragen € 7,0 mln. per jaar. Er is dus sprake van een reductie van de kosten van 1,1 mln. per jaar (waarbij de adviezen van de gemeenten, waaronder die van Rotterdam nog niet zijn meegenomen) en hogere opbrengsten van € 7,0 mln. per jaar, samen € 8,1 mln. per jaar.

Vraag 7:

Kan er een overzicht gegeven worden van de kosten per soort mobiliteit? Denk aan onderhoud, kosten per km, kosten per reiziger, etc. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het kennisplatform CROW maakt van tijd tot tijd overzichten van kosten per soort modaliteit. De weergegeven kostenranges in de onderstaande tabel zijn gebaseerd op CROW-publicaties uit 2015 en 2021. Er is geen inflatiecorrectie toegepast op de getallen. Deze zullen in absolute zin dus hoger liggen, dan hier weergegeven, maar aangenomen mag worden dat de onderlinge verhoudingen tussen de modaliteiten nog een redelijk accuraat beeld geven.



	Kosten exploitatie per dienstregeling uur	Aanlegkosten infrastructuur per km	Onderhoudskosten infrastructuur per km per jaar*
Bus	€ 85 - € 115	€ 0,6 – 12,5 mln.** (beide richtingen)	€ 6.000 – 250.000** (beide richtingen)
Tram	€ 170 - € 245	€ 9 – 41 mln. (dubbelspoor)	€ 140.000 – 230.000 (dubbelspoor)
Metro	€ 400 - € 500	€ 81 – 509 mln. (dubbelspoor)	€ 350.000 – 630.000 (dubbelspoor)

* inclusief vervangingskosten na 15-30 jaar

** het gaat hier om HOV-bus infrastructuur variërend van beperkte aanpassingen bij kruispunten tot vrij liggende infrastructuur

De genoemde CROW-publicaties met daarin nog meer achtergrondinformatie zijn via deze links te vinden (voor eerste link is registratie nodig):

- <https://www.crow.nl/publicaties/kostenkengetallen-regionaal-openbaar-vervoer-2015>
- <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/kostenkengetallen-regionaal-openbaar-vervoer-2021?zoekterm=sump&searchsort=score&pagesize=20>

Vraag 8:

Het PTT zou lagere kosten en hogere opbrengsten tot gevolg hebben. Kan er een overzicht gegeven worden van de kosten en opbrengsten met en zonder het PTT. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 6.

Vraag 9:

Kan er inzicht gegeven worden wat het onderhouden van tramrails kost als er wel over gereden wordt, t.o.v. wanneer ze niet in gebruik zijn? En daarbij ook inzoomend op de tramrails in Spangen – tramlijn 8. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Tramsporen die in gebruik zijn, moeten worden geïnspecteerd en onderhouden volgens de voorschriften van de Wet Lokaalspoor, o.a. met het oog op veiligheid. Dat betekent dat onderhoudskosten gemaakt worden, ook als de sporen niet of niet vaak bereden worden. Wel is het mogelijk om de vervanging van sporen uit te stellen; er is immers ook minder slijtage. Indien de sporen geheel buiten gebruik worden gesteld, d.w.z. afgesloten worden voor het tramverkeer, dan hoeft ook geen regulier onderhoud meer te worden uitgevoerd. Specifiek voor de situatie in Spangen geldt dat, doordat tramlijn 8 op voetbaldagen naar Spangen blijft rijden, onderhoud van de sporen nodig blijft. De onderhoudskosten zullen naar verwachting niet noemenswaardig afnemen ten opzichte van de situatie met dagelijkse exploitatie.



Vraag 10:

Kan er inzicht worden gegeven wat het oplevert om tram 7 niet meer over de Oude Dijk te laten rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In het concept PTT is de keuze gemaakt om tramlijn 7 naar een nieuw eindpunt te laten rijden nabij Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos. Dit levert op dat een heel nieuw gebied met de tram wordt ontsloten, waar naast de genoemde locaties ook Nieuw Crooswijk van kan profiteren. De huidige functie van tramlijn 7 over de Oudedijk wordt grotendeels overgenomen door metrolijn ABC.

Op basis van dezelfde methodiek als beschreven in het antwoord op vraag 6 zijn de volgende cijfers van toepassing voor de situatie dat tramlijn 7 naar Nieuw Kralingen rijdt in plaats van via de Oudedijk naar de Burg. Oudlaan.

	Dienstregelings- kilometers per jaar	Dienstregelings- uren per jaar	aantal voertuigen	totaal
Tramlijn 7 naar Nieuw Kralingen i.p.v. Burg. Oudlaan	-160.000	-7.000	-2	-€ 1.060.000

In bovenstaande tabel zijn niet de opbrengsten van de verwachte toename in aantal reizigers als gevolg van het doorrijden van de tramlijn naar Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos, meegenomen.

Vraag 11:

Kan er een inschatting gegeven worden van de kosten om een straat veiliger te maken met in de eerste situatie het weghalen van de tram(rails) en in een tweede situatie met het weghalen van de auto? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Dat is te sterk afhankelijk van de situatie op de specifieke straat, zowel het bestaande profiel van die straat als wat er in de ondergrond ligt, en de gewenste aard van de herinrichting, om dat in een algemeen kengetal te vatten.

Vraag 12:

Is er ook kwalitatieve data over reizigers, en zo ja kan dit met ons gedeeld worden? Bijvoorbeeld over afhankelijkheid van openbaar vervoer; bezitten mensen ook een fiets, een auto. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In het antwoord op vraag 6 hebben we aangegeven dat we voor PTT het V-MRDH model gebruikt hebben. Hierin zit informatie over het verwachte OV-gebruik per herkomst-bestemmingsrelatie, gebaseerd op aantal inwoners, autobeschikbaarheid en de kwaliteit en de prijs van het OV-netwerk (in verhouding met auto en fiets). Het verkeersmodel wordt periodiek gekalibreerd met feitelijke OV-chipkaartdata. Uitgebreide achtergrondinformatie over het model en de onderliggende data is via deze link te vinden: <https://mrdh.nl/project/verkeersmodel>



Vraag 13:

Kan de wethouder inzicht geven in de berekening hoeveel het extra kost om een tram in een hogere frequentie te laten rijden?

Antwoord:

De volgende tabel illustreert voor een gemiddelde tramlijn van 20 km lengte en een rijtijd van begin tot eindpunt van 25-30 minuten wat het effect is van een frequentieverhoging van 6 naar 8 keer per uur.

	Dienstregelings- kilometers per jaar	Dienstregelings- uren per jaar	Aantal voertuigen	Totale kosten
lijn 6x/u	590.000	26.000	6	€ 3.700.000
lijn 8x/u	790.000	34.000	8	€ 4.900.000

Voor deze lijn zou een frequentieverhoging van 6x/u naar 8x/u per jaar ongeveer € 1,2 mln. per jaar extra kosten. De reizigersgroei en daaruit voortkomende extra opbrengsten t.g.v. die frequentieverhoging is hier niet in meegenomen.

Vraag 14:

**Kan er inzicht worden gegeven over de kosten en opbrengsten per tramlijn – tracé?
Zo nee, waarom niet?**

Antwoord:

Voor het concept PTT is dit niet systematisch in beeld gebracht, maar het aantal reizigerskilometers per lijn en het aantal dienstregeling uren per lijn, geeft hier wel inzicht in. Het eerstgenoemde getal is een maat voor de opbrengsten per lijn en het laatstgenoemde getal een maat voor de exploitatiekosten per lijn (aanleg- en onderhoudskosten niet meegerekend). In onderstaande tabel wordt dit per tramlijn weergegeven, op basis van getallen van kort voor de coronacrisis.

Lijn	Reizigerskilometers	Dienstregeling uren	Reizigerskilometers/dienstregeling uren
2	10.008.000	28.900	347
4	10.072.000	38.400	262
7	6.333.000	29.700	213
8	10.565.000	46.100	229
20	2.964.000	11.800	252
21/24	29.172.000	85.300	342
23	28.507.000	68.600	416
25	32.348.000	74.500	434



Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb