



Aan de gemeenteraad

Uw kenmerk: 17bb003610, 18bb1834,
18bb1835, 19bb14496, 19bb14497, 19bb14498,
19bb14502, 21bb5434, 21bb5433, 22bb006689,
22bb006684, 22bb006685, 22bb006687,
22bb006980

Ons kenmerk: M2207-2891, M2207-2893,
M2207-2894, M2207-2892, M2207-2895,
M2207-2896, M2207-2885
23bo3542

Onderwerp: Afdoeningsvoorstellen moties en
toezeggingen MIRT-verkenning
Oeververbindingen regio Rotterdam

Datum: B&W 7 maart 2023

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Afdoeningsvoorstellen voor de moties en toezeggingen die samenhangen met de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, op basis van de afspraken die op 10 november 2022 zijn gemaakt in het zogenaamde Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT). Uw raad is geïnformeerd over de uitkomsten van dit overleg en de verdere procedure (22bo006465).

Het gaat om de volgende moties:

1. Maximaal over de Rijksweg (17bb003610), ingediend door J.W. Verheij (VVD) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 20 april 2017;
2. Metrolijn Kralingse Zoom-Zuidplein in OV-visie (18bb1834), ingediend door T. Weerdmeester (SP) en J.W. Verheij (VVD) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 22 februari 2018;
3. Een brug te ver (18bb1835), ingediend door T. Weerdmeester (SP) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 22 februari 2018;
4. Buiten de begane paden (19bb14496), ingediend door R.A.J.C. Simons (Leefbaar Rotterdam), D.P.A. Tak (PvdA) en C.M. Zeegers (D66) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019;
5. Tunnelvisie (19bb14497), ingediend door R.A.J.C. Simons (Leefbaar Rotterdam), D.P.A. Tak (PvdA), C.M. Zeegers (D66) en D.A. van Groningen (VVD) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019;
6. Enkel een metro (19bb14498), ingediend door R.A.J.C. Simons (Leefbaar Rotterdam), D.P.A. Tak (PvdA), C.M. Zeegers (D66) en D.A. van Groningen (VVD) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019; en
7. Oeververbinding onmisbaar in snel groeiende stad (19bb14502), ingediend door D.P.A. Tak (PvdA), C.M. Zeegers (D66), R.A.J.C. Simons (Leefbaar Rotterdam), R. G. C. Segers- Hoogendoorn (CDA), P.H.J.D. Verkoelen (50+) en D. A. van Groningen (VVD) en aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019.

Het gaat om de volgende toezeggingen:

1. Keuzes tijdens zeef 2 (21bb5434);
2. Ruimte voor fietsers in metrotunnel (21bb5433); en
3. Medeondertekenen ambtenaar Rotterdam verdient een nieuwe brug (22bb006689).



Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

De moties die aangenomen zijn in de raadsvergadering van 20 oktober 2022, bij de bespreking van het presentatierapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en de Rotterdamse inzet, vormen input voor de planuitwerking. De planuitwerkingsfase duurt naar verwachting van 2023 tot 2026. Indien mogelijk worden moties tussentijds afgedaan, maar uiterlijk in december 2025. Het gaat om de volgende moties:

1. Hackathon met creatieve, technische en toekomstgerichte denkers (22bb6870);
2. Sluit de metro niet uit (22bb6862);
3. Maatschappelijke effecten oeververbinding (22bb6863);
4. Compensatie groen in de Esch (22bb6865);
5. Een gegeven brug (niet) in de bek kijken (22bb6866); en
6. Een brug om te flaneren (22bb6867).

Toelichting:

1. Motie "Maximaal over de Rijksweg" (17bb003610), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 20 april 2017.

In de motie wordt ons college verzocht:

- Om bij de uitwerking van eventuele nieuwe oeververbindingen te zorgen dat er geen verschuiving van de Rijkswegen naar deze oeververbindingen plaatsvindt;
- De oostelijke oeververbinding bij voorkeur alleen geschikt te maken voor OV en langzaam verkeer;
- Vooruitlopend daarop, in overleg met het Rijk en de regiogemeenten, maatregelen te nemen om het regionaal verkeer maximaal te verleiden om via de Rijkswegen te rijden in plaats van over stedelijke wegen, zonder daarbij te vervallen in autowerende maatregelen in de stad.

De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam was grofweg opgeknipt in twee fasen: de analytische fase (zeef 1) en de beoordelingsfase (zeef 2). De analytische fase resulteerde in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). De bestuurlijk vastgestelde NKO en het bijbehorende participatierapport is eind juni 2021 aangeboden aan de gemeenteraad (21bb007660). In zeef 1 zijn voor het oplossen van het knelpunt op de A16/ Van Brienoordcorridor zes denkrichtingen onderzocht; één daarvan was het actief leiden van autoverkeer via een nieuwe oeververbinding. Deze denkrichting is na zeef 1 afgefallen. In de NKO is hierover opgenomen dat het structureel en dwingend sturen van verkeer vanaf de A16 via een nieuwe oeververbinding onwenselijk is vanwege de extra negatieve effecten op stedelijke leefkwaliteit, o.a. bij de Esch. (Dit is dus niet het geval bij de variant die is gekozen in het BO MIRT in november 2022.) Bovendien kan de problematiek op de A16 opgelost worden door maatregelen op de A16 zelf.

In de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning zijn zowel brug- als tunnelvarianten onderzocht. Voor beide geldt dat er gekeken is naar varianten mét (2 maal 1 rijstrook) en zonder autoverkeer. In het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT op 10 november jl. hebben partijen een multimodale stadsbrug als voorkeursalternatief gekozen, die verder uitgewerkt wordt in de planstudiefase die nu volgt. De multimodale brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

In de planuitwerking gaan we werken aan het ontwerp en de inrichting van de brug. We geven ruim baan aan de tram, fietsers en voetgangers. Met de inrichting willen we een aanzuigende werking op autoverkeer voorkomen, bijvoorbeeld door een bepaalde inrichting en instelling van kruispunten bij de aanlanding van de brug.



2. Motie "Metrolijn Kralingse Zoom-Zuidplein in OV-visie" (18bb1834), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 22 februari 2018.

In de motie wordt ons college verzocht de zo genoemde metrolijn Kralingse Zoom-Zuidplein op te laten nemen in de OV-visie en een lobby te starten om deze bij het Rijk in het MIRT te krijgen.

In de OV-visie Rotterdam 2018 – 2040 is de ambitie opgenomen voor een nieuwe HOV-railverbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein, inclusief een nieuwe (oostelijke) oeververbinding. Deze maatregelen zijn onderzocht in de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Na afronding van de eerste fase van de MIRT-verkenning is in 2020 besloten om een hoogwaardige (snelle en comfortabele) OV-verbinding (HOV) tussen Kralingse Zoom en Zuidplein uit te werken als HOV tram en als metro. De resultaten van de nu afgeronde MIRT-verkenning maken duidelijk dat een investering in HOV tramkwaliteit een passende oplossing biedt in relatie tot de doelstellingen:

- In combinatie met andere maatregelen zoals frequentieverhoging op het bestaande metronetwerk wordt het knelpunt in het stedelijk openbaar vervoer grotendeels opgelost;
- Een HOV-verbinding Kralingse Zoom - Zuidplein is randvoorwaardelijk en biedt verdere mogelijkheden voor verstedelijking (tot 35.000 woningen) van de Oostflank van de regio Rotterdam (o.a. A tot Z), zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie. Indirect levert het oplossen van het OV-knelpunt in de binnenstad ook een belangrijke bijdrage aan verstedelijking van andere locaties (tot 35.000 woningen) in Rotterdam (zoals binnenstad Rotterdam, Rijnhaven, Merwe-Vierhaven);
- Een nieuwe HOV-tramverbinding vergroot de kansen van mensen. Per focuswijk komen 15.000 extra banen bereikbaar binnen een reistijd van 45 minuten met het OV. Ook de OV-bereikbaarheid van leerlingplaatsen in het onderwijs groeit voor de zeven NPRZ-focusbuurten.

Metrokwaliteit als alternatief levert net als de tram een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen rondom bereikbaarheid, verstedelijking en kansen voor mensen.

Metrokwaliteit levert een grotere bijdrage aan het oplossen van het knelpunt in het OV. De metro trekt meer reizigers dan de tram, maar vergt een onevenredig veel forse investering en de bezettingsgraad zal in het geval van metro laag blijven. Vanwege de extreem veel hogere kosten, de gevolgde verstedelijkingsstrategie en de lage bezettingsgraad is de metro geen passende en realistische oplossing. Het college is daarom van mening dat een hoogwaardige OV-tramverbinding de juiste keuze is, ook gelet op de beschikbare middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk.

Lobby

Er is veel aandacht geweest voor de lobby, o.a.:

- Ambtelijke ronde langs de belangrijkste parlementariërs van onze regio om binnen de fracties het geluid van onze regio en stad sterker te laten doorklinken op het gebied van mobiliteit;
- Er is een bestuurlijke ronde gemaakt langs de fractievoorzitters van de coalitiepartijen en grootste oppositiepartijen;
- Wethouder Karremans heeft direct na de zomer gesprekken gevoerd met de betrokken bewindspersonen (ministers Harbers en De Jonge) over de financieel en technisch meest haalbare optie;
- Wethouder Zeegers heeft gesproken met minister De Jonge over de woningbouwaantallen die te realiseren zijn. Uiteindelijk maakt de brug de bouw van 70.000 woningen mogelijk;
- Betrokken directeuren van de ministeries van I&W en BZK en de regiodirecteuren van RWS zijn op werkbezoek geweest aangaande de ontwikkeling van A – Z;



- Wethouder Karremans heeft gesprekken gevoerd met verschillende woordvoerders mobiliteit in de Tweede Kamer om hen te committeren aan de inzet van Rotterdam en betrokkenheid bij de oeververbinding. Daar is ook de bredere maatschappelijke opbrengst overgebracht: kansengelijkheid, tegengaan vervoersarmoede, ontsluiten van kennis, economisch effect;
- Wordvoerders van Tweede Kamerfracties (PvdA, D66, VVD, DENK) zijn 13 oktober op werkbezoek geweest in Rotterdam gericht op het belang van de oeververbinding voor de bereikbaarheid, woningbouw en binding met Rotterdam Zuid.

3. Motie "Een brug te ver" (18bb1835), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 22 februari 2018.

In de motie wordt ons college verzocht in de OV-visie op te nemen dat er geen autoverkeer over de brug zal worden toegestaan en de brug enkel een verbinding zal worden voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In de MIRT-verkenning zijn er brugvarianten met en zonder autoverkeer onderzocht. In het BO MIRT op 10 november hebben partijen een multimodale stadsbrug als voorkeursalternatief gekozen, die verder uitgewerkt wordt in de planstudiefase die nu volgt. De multimodale brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. Met betrekking tot ruimte voor auto's op de brug:

- Een bredere brug - met ruimte voor auto's - biedt meer mogelijkheden om nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelvervoer, en hulpdiensten e.d. gebruik te laten maken van de brug. Het biedt ook flexibiliteit richting de toekomst omdat er meer ruimte beschikbaar is om te schuiven met de benodigde verkeersruimte voor de verschillende modaliteiten;
- In de planuitwerking gaan we werken aan het ontwerp en de inrichting van de brug. We geven ruim baan aan de tram, fietsers en voetgangers. Met de inrichting willen we een aanzuigende werking op autoverkeer voorkomen;
- Door de brug ook toegankelijk te maken voor auto's, levert het een bijdrage aan het verminderen c.q. voorkomen van het knelpunt op de A16, mede in het licht van de voorgenomen woningbouw;
- De brug vergroot de robuustheid van ons wegennet en levert een kleine bijdrage aan minder verkeer op de bestaande, meer centraal gelegen stadsbruggen.

4. Motie "Buiten de begane paden" (19bb14496), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019.

In de motie wordt ons college verzocht:

- In kaart te brengen hoe de te onderzoeken oost-varianten in te passen zijn in het verkeerscirculatieplan;
- In kaart te brengen hoe de realisatie van de oeververbinding zal bijdragen aan het verminderen van de reeds bestaande knelpunten die in de af- en aanvoer routes richting de mogelijke nieuwe oeververbinding liggen;
- De resultaten hiervan gelijktijdig met de uitkomsten van de MIRT-verkenning voor te leggen aan de gemeenteraad.

In de MIRT-verkenning is uitvoerig onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de zes onderzochte alternatieven. Het gaat om netwerkeffecten op verschillende modaliteiten: auto, OV en fiets/voetganger. Denk hierbij ook aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten en eventuele modal-split verschuivingen als gevolg van de onderzochte maatregelen.

Het maken van een verkeerscirculatieplan (VCP) is geen onderdeel van de MIRT-verkenningsfase. In de planuitwerking zal uitvoerig onderzoek gedaan worden naar de brede netwerkeffecten van het voorkeursalternatief.



Zoals afgesproken in het coalitieakkoord 'Eén Stad' wordt er deze collegeperiode (2022 – 2026) een VCP gemaakt om de doorstroming in de hele stad te bevorderen ook voor fiets, OV en deelvervoer. De aanpak hiervoor volgt in het eerste kwartaal van 2023. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de komst van een nieuwe brug, zoals afgesproken in het BO MIRT op 10 november 2022.

5. Motie "Tunnelvisie" (19bb14497), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019.

In de motie wordt ons college verzocht tevens een scenario uit te werken van een tunnel variant voor het oost-tracé.

In de MIRT-verkenning zijn meerdere brug- en tunnelvarianten onderzocht. Op 27 september 2022 is het presentatierapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam aan uw raad gezonden (22bb006138). Op sheet 19 van dit rapport vindt u een overzicht van de onderzochte alternatieven.

6. Motie "Enkel een metro" (19bb14498), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019.

In de motie wordt ons college verzocht:

- In kaart te brengen wat het effect van het realiseren van een metrolijn tussen Zuidplein en Kralingse Zoom op de verkeersstroom over de van Brienenoordbrug is;
- Dit scenario uit te werken zonder de realisatie van een brug;
- Dit voor een finale beslissing betreft de uitwerking van een nieuwe oeververbinding voor te leggen aan de gemeenteraad.

In de MIRT-verkenning is het effect van alle alternatieven op het knelpunt op de A16 en de Van Brienenoordbrug onderzocht. Alternatief 4 bevat alleen een metro (met fiets- en voetgangersverbinding) in een tunnel, waarmee gehoor is gegeven aan deze motie. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een modal shift (dat wil zeggen een verschuiving van verplaatsingen met de auto naar andere modaliteiten zoals OV en fiets). Met een nieuwe metroverbinding is de afname van het aantal auto's op de Van Brienenoordbrug minder dan 1% (circa 500 motorvoertuigen minder op een totaal van 240.000 in 2040). Dit wil niet zeggen dat er niet meer mensen zijn die overstappen van de auto naar de metro; de ruimte op de weg wordt ook weer deels opgevuld door ander autoverkeer.

7. Motie "Oeververbinding onmisbaar in snel groeiende stad" (19bb14502), aangenomen in de vergadering van de gemeenteraad op 11 april 2019.

In de motie wordt ons college verzocht:

- Met nadruk in te zetten op de oeververbinding variant Oost, omdat deze de grootste bijdrage levert aan de vijf doelstellingen van de MIRT-verkenning en een belangrijke bijdrage kan leveren aan de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam;
- De vijf doelstellingen in samenhang verder uit te werken binnen het zoekgebied Oost, waarbij voldoende ruimte wordt geboden voor participatie door bewoners, ondernemers en andere betrokkenen;
- Bij de vervolgstudie de inpasbaarheid en toekomstige ontwikkeling van een metroverbinding nadrukkelijk te onderzoeken;
- De verstedelijkingsopgave (zoals onder andere de voorziene gebiedsontwikkeling rondom Feyenoord City) te betrekken in de vervoersmodellen en rentabiliteitsanalyse;
- Hierbij tevens te onderzoeken op welke wijze en onder welke condities publiek-private financiering mogelijk is.

Tijdens het BO MIRT van 21 november 2019 is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning genomen, u bent hierover per brief geïnformeerd (19bb023014).



Met de startbeslissing is destijds formeel vastgelegd dat de MIRT-verkenning verder uitgewerkt wordt op basis van het zoekgebied Oost en zich richt op het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen die gezamenlijk het meest bijdragen aan de vijf geformuleerde doelstellingen. Het participatieproces is een belangrijke bouwsteen geweest gedurende de hele verkenning.

In de MIRT-verkenning zijn ook varianten met een metroverbinding onderzocht. Het college is van mening dat een hoogwaardige OV-tramverbinding de juiste keuze is. Een metrosysteem is een 'maatje te groot' voor de opgave die voorligt, en 'heel veel maten te groot' gelet op de beschikbare middelen bij Rotterdam, de regiopartijen en het Rijk.

Ten aanzien van de verstedelijkingsopgave is in de referentiesituatie voor de modelberekeningen een groot deel van de woningbouwplannen van de in totaal 35.000 woningen in de Oostflank meegenomen. De oostflank van Rotterdam (Alexander - Kralingse Zoom –EUR Campus –Stadionpark –Hart van Zuid) is één van de 17 grootschalige woningbouwlocaties uit de NOVI (Nationale omgevingsvisie). Ook ontwikkellocatie Rivium op het grondgebied van Capelle aan den IJssel maakt onderdeel uit van deze zone. In de gebiedsuitwerking 'Van Alexander tot Zuidplein' wordt de ontwikkelstrategie op Rotterdams grondgebied uitgewerkt.

Voor de bekostiging van realisatie van het voorkeursalternatief is bij de vaststelling van de notitie Kansrijke Oplossingen afgesproken om de bekostigingsmogelijkheden verder uit te werken. In de afgelopen jaren zijn diverse studies, onderzoeken, artikelen en dergelijke gepubliceerd met betrekking tot alternatieve bekostiging van gebiedsontwikkeling en infrastructuur in Nederland. Een daarvan is het "Rapport Studiegroep Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling - Bekostiging door baathebbers" (2020). Dit rapport is opgesteld onder de vlag van het Rijk samen met de provincie en de grote gemeentes, waaronder Rotterdam. In deze onderzoeken is ook gekeken naar de zuidelijke Randstad en de oostflank van Rotterdam. Hieruit zijn geen kansrijke mogelijkheden voor alternatieve bekostiging naar voren gekomen.

Toezeggingen

Keuzes tijdens zeef 2 (21bb5434): De wethouder informeert de raad over keuzes die tijdens zeef 2 worden gemaakt, bijvoorbeeld het afvallen van varianten.

Ten aanzien van de onderzochte varianten in de MIRT-verkenning zijn er gedurende zeef 2 (ook wel 'beoordelingsfase' genoemd) geen keuzes gemaakt. Alle in de NKO beschreven kansrijke oplossingsrichtingen en te onderzoeken alternatieven zijn onderzocht; tussentijds zijn er geen varianten afgevallen.

Ruimte voor fietsers in metrotunnel (21bb5433): De wethouder onderzoekt of het mogelijk is in de variant metrotunnel ruimte te geven aan fietsers in tunnel.

In de MIRT-verkenning zijn twee metrotunnel alternatieven onderzocht. Bij beide varianten is een langzaam verkeerverbinding voor fietsers en voetgangers onderzocht.

Medeondertekenen ambtenaar Rotterdam verdient een nieuwe brug (22bb006689): De commissie verzoekt het college te reageren op het medeondertekenen door een ambtenaar (vanuit zijn functie) van een bericht wat op sociale media rondgaat 'Rotterdam verdient een nieuwe brug':

Op 27 september 2022 is het presentatierapport beslisinformatie MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en de inzet van het college aan uw raad gezonden (22bb006138). In de begeleidende brief hebben we aangegeven dat er nu een unieke kans is om onze inzet één stad op twee oevers verder te versterken. Zoals de Erasmusbrug de ontwikkeling van de Kop van Zuid en Katendrecht mogelijk maakte, zo zal een nieuwe



brug een stevige bijdrage leveren aan de bloei van de rest van Rotterdam-Zuid en de bouw van extra woningen in het gebied tussen Alexander en Zuidplein. Samen met het Rijk werken we hard aan de sociaaleconomische achterstanden in Rotterdam Zuid. Via het NPRZ investeren we samen met het rijk honderden miljoenen in woningen, in onderwijs, sociale programma's en veiligheid. De brug verhoogt de effectiviteit van deze inzet, bijvoorbeeld omdat de oeververbinding circa 15.000 extra banen binnen het bereik van 45 minuten reistijd brengt voor elk van de zeven NPRZ-wijken. Ook wordt door de brug de verbinding met het onderwijs gelegd. Meerdere onderwijsinstellingen, zowel middelbaar als hoger onderwijs, komen binnen het bereik van inwoners van Zuid. De brug maakt Zuid daarnaast ook aantrekkelijk voor studenten om te wonen; een katalysator voor de ontwikkeling van Zuid.

Medeondertekening moet gezien worden als het onderschrijven van bovengenoemde kansen. Een nieuwe brug levert een grote bijdrage aan de doelstellingen voor Rotterdam Zuid en het NPRZ.

Hiermee zijn de toezeggingen Keuzes tijdens zeef 2 (21bb5434), Ruimte voor fietsers in metrotunnel (21bb5433) en Medeondertekenen ambtenaar Rotterdam verdient een nieuwe brug (22bb006689) gestand gedaan. De toezeggingen Organiseren Hackathon duurzame inpassing (22bb006684), Participatiekalender Oeververbinding (22bb006685), Oeververbinding in gesprek met bewoners (22bb006687) en Contact Europese commissie voor Oeververbinding (22bb006980) worden meegenomen in de startfase van de planuitwerking en worden uiterlijk december 2023 gestand gedaan.

Met deze brief stellen wij u voor om de moties Maximaal over de Rijksweg (17bb003610), Metrolijn Kralingse Zoom-Zuidplein in OV-visie (18bb1834), Een brug te ver (18bb1835), Buiten de begane paden (19bb14496), Tunnelvisie (19bb14497), Enkel een metro (19bb14498) en Oeververbinding onmisbaar in snel groeiende stad (19bb14502) als afgedaan te beschouwen.

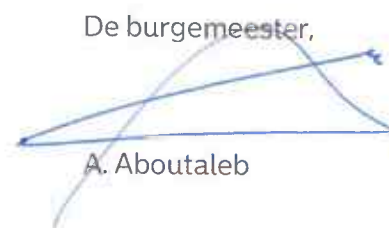
Financiële en juridische consequenties/aspecten:

N.v.t.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb