Raadsvoorstel

Datum Raadsvergadering:	
Agenda nr:	
Onderwerp:	Aanvulling voorbereidingskrediet voor werkzaamheden in 2027 project tunnel en oostelijke randweg
Portefeuillehouder(s)	Wethouder Schouw Wethouder De Weert
Van:	Rob Limbourg
Telefoonnummer:	4530
Email:	rob.limbourg@etten-leur.nl

Aan de leden van de raad.

Voorstel

1. In te stemmen met de toekenning van een aanvulling op het voorbereidingskrediet geraamd op 1,6 miljoen euro voor het jaar 2027;

2. In te stemmen met de toekenning van uitvoeringskrediet ter hoogte van 4,9 miljoen euro voor het verleggen van de gas- en waterleiding langs het spoor vooruitlopend op het uitvoeringsbesluit van tunnel en oostelijke randweg;

3. Kennis te nemen van de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Deze zijn per straat te vinden op de website van het project (Tunnel en Oostelijke randweg | Etten-Leur maken we samen!);

4. Kennis te nemen van het starten met de strategische grondaankopen voor het project;

5. Kennis te nemen van de diverse onderzoeken die nodig zijn voor de aanleg van tunnel en oostelijke randweg. Deze zijn te vinden op de website van het project (Tunnel en Oostelijke randweg | Etten-Leur maken we samen!);

6. Kennis te nemen van het voorlopig ontwerp van de tunnel en de oostelijke randweg. Het voorlopig ontwerp is te vinden op de website van het project (Tunnel en Oostelijke randweg | Etten-Leur maken we samen!);

7. Kennis te nemen van het risico dat voor het project op basis van de huidige wet- en regelgeving mogelijk geen natuurvergunning kan worden verkregen door de stikstofdepositie van het project in de gebruiksfase.

Inleiding

In 2022 stelden we de Omgevingsvisie vast. Hierin is de tunnel en oostelijke randweg opgenomen als oplossing voor het verkeersknelpunt in Etten-Leur Noord. Dagelijks ontstaat hier bij de spoorwegovergang een wachtrij op de Vijfhuizenweg en in het Lichttorenhoofd. Vooral de bewoners van het Lichttorenhoofd ondervinden hier veel hinder van. We onderzochten hoe we dit knelpunt kunnen oplossen, maar er zijn geen andere mogelijkheden dan een ondergang onder het spoor met een nieuwe weg richting het zuiden.

Daarnaast is in het Mobiliteitplan de wens uitgesproken om een randwegenstructuur (stelsel van randwegen) vorm te geven. Een oostelijke en noordelijke randweg en een tunnel onder het spoor moeten bestaande en nieuwe woongebieden beter bereikbaar maken. Ook lossen ze knelpunten op, zoals op en rond spoorwegovergangen in Etten-Leur. Het centrumgebied van Etten-Leur profiteert hiervan, omdat zo meer ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld groen, spelen, lopen en ontmoeten.

Etten-Leur kent 8 gelijkvloerse spoorwegovergangen. Het spoor wordt de komende jaren alleen maar drukker door onder andere spoorgoederenvervoer. Het is daarom noodzakelijk om een tunnel te maken onder spoor door. Om Etten-Leur bereikbaar te houden en het extra verkeer vanuit de regio te verwerken.

In maart 2024 nam de gemeenteraad het besluit om een eerste voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor het project van de tunnel en oostelijke randweg. We startten toen ook de tunnelalliantie op met ProRail. Dit is een samenwerking met ProRail voor de aanleg van de tunnel. In de eerste fase (studiefase) is de gemeente aan zet voor het doen van onderzoeken in de omgeving en het aankopen van gronden. In de volgende fase gaat ProRail aan de slag met de contractvoorbereiding, aanbesteding en uitvoering van de werkzaamheden voor de tunnel. De studiefase van de tunnelalliantie met ProRail duurt 24 maanden en we zitten nu in de afrondende fase.

In maart 2026 ontvingen we een aanvullend voorbereidingskrediet voor het verder uitwerken van het voorlopig ontwerp van de tunnel en oostelijke randweg en ontsluiting bedrijventerrein Trivium. In diezelfde raadsvergadering is ook een besluit genomen over de afschrijvingstermijn en -methode van de tunnel, het meenemen van de ontsluiting van het bedrijventerrein Trivium in het project en het verder uitwerken van de maatregelen voor het onderliggende wegennet. Het voorlopig ontwerp is nu gereed, inclusief de ontsluiting van de bedrijven op Trivium. We vroegen meer tijd om twee punten verder uit te werken, namelijk financiën en stikstof. Beide onderwerpen hebben we verder onderzocht. Ook voerden we andere voorbereidende onderzoeken uit.

We vragen nu een aanvulling op het voorbereidingskrediet om door te gaan met de geplande werkzaamheden in 2027 ter voorbereiding van de aanleg van de tunnel en oostelijke randweg. En daarmee ook de volgende fase (contractvoorbereidingsfase) op te starten van de tunnelalliantie met ProRail.

Daarnaast vragen wij een uitvoeringskrediet om de gas- en waterleiding naast het spoor te kunnen verleggen ter voorbereiding op de aanleg van de tunnel.

Beoogd effect en evaluatie:

Bijdragen aan het uitwerken van de doelen uit de Omgevingsvisie, namelijk het oplossen van het verkeersknelpunt in Etten-Leur Noord door de aanleg van een tunnel en oostelijke randweg.

Bijdragen aan de doelen van het Mobiliteitsplan voor de aanleg van een stelsel van randwegen.

Argumenten

1.1 We kunnen nu door onzekerheid over het stikstofbeleid nog geen uitvoeringsbesluit nemen voor het project. Hierdoor krijgen we nog geen natuurvergunning voor de uitvoering van het project.

Daarom vragen we een aanvulling op het voorbereidingskrediet, om in 2027 wel door te gaan met de werkzaamheden van het project. Dit zijn de argumenten daarvoor:

a. 1 jaar meer tijd om inzicht te krijgen in oplossingen voor de stikstofproblematiek;

b. 1 jaar meer tijd om inzicht te krijgen in mogelijkheden subsidies en externe financiering;

c. De volgende fase van de tunnelalliantie met ProRail (contractvoorbereidingsfase) loopt geen vertraging op;

d. De samenwerking met ProRail blijft gegarandeerd en het recht op de reeds geplande treinvrije periodes (TVP's) voor de aanleg van de tunnel blijft bestaan;

e. De verlegging van de gas- en waterleiding zit op het kritieke pad in de planning. Om geen vertraging op te lopen is het noodzakelijk dat werkzaamheden voor het verleggen van de leidingen doorlopen vóór het nemen van het definitieve uitvoeringsbesluit van het hele project;

f. De volgende fase voor uitwerking van de oostelijke randweg loopt geen vertraging op. Onderzoeken en contractvoorbereiding lopen door;

g. Strategische grondaankopen voor aanleg van de tunnel kunnen doorgaan. Dit is een eis van ProRail vóór het starten van de aanbestedingsfase van de tunnel;

h. De uitgevoerde onderzoeken blijven up-to-date en hoeven niet (deels) opnieuw gedaan te worden;

1.2 We starten nu de contractvoorbereidingsfase op met ProRail.

In de contractvoorbereidingsfase geven we ProRail de opdracht om een contract voor aanleg van de tunnel op te gaan stellen en dat aan te besteden. Deze fase duurt ongeveer een jaar. Tijdens de contractvoorbereiding zijn we nog geen grote financiële verplichtingen aangegaan met een aannemer en kunnen we het project tussentijds nog stoppen. Dit is niet meer het geval nadat de aanbesteding is gestart.

We voerden alle onderzoeken uit die behoren bij de tunnelalliantie. Op een aantal van deze onderzoeken zit een houdbaarheidsdatum, zoals het flora en fauna onderzoek. Als we vertraging oplopen in het project dan moeten we deze onderzoeken opnieuw uitvoeren.

2.1 Het starten met het verleggen van de gas- en waterleiding heeft hoge prioriteit, omdat we anders vertraging oplopen met het project.

Het verlegd zijn van de gas- en waterleiding is ook een startvoorwaarde vanuit ProRail en de tunnelalliantie om de aanbesteding van de tunnel te starten. Het verleggen van de gas- en waterleiding neemt ongeveer 3 jaar in beslag. Daarom heeft dit hoge prioriteit, omdat we in 2029 willen starten met de aanbesteding van de tunnel. De geraamde kosten zijn € 4,9 miljoen. Beide leidingen dienen opnieuw en extra diep geboord te worden (1,5 km voor gasleiding, 500 meter voor waterleiding).

Kanttekening hierbij is dat we niet direct de hele € 4,9 miljoen uitgeven. We starten hiervoor eerst de aanbesteding op voor het verleggen van de leidingen. Mocht er bij het uitvoeringsbesluit voor het gehele project de keuze worden gemaakt om niet door te gaan, dan is dit bedrag niet helemaal uitgegeven. Totdat er een opdracht is gegeven aan een aannemer is er nog een mogelijkheid tot stoppen. Dat moment verwachten we rond juli 2027. Tot die periode zijn de voorbereidingskosten ongeveer € 500.000,- euro. Dan hoeft € 4,4 miljoen niet uitgegeven te worden.

3.1 Maatregelen voor het onderliggende wegennet verder uit te werken samen met de bewoners;

Dit betreft verbeteringen aan de huidige situatie in straten waar dit noodzakelijk is door de komst van de tunnel en de randweg. Dit zijn vaak maatregelen die ook al nodig zijn zonder de komst van de tunnel en de randweg, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rotonde Donkerstraat - Attelakenseweg door de aanleg van een fietspad en het aanpassen van de voorrangsregeling van de wegversmallingen op de Attelakenseweg. Samen met de bewoners werkten we de maatregelen verder uit. In totaal organiseerden we hiervoor 10 avonden in het najaar van 2025 en het voorjaar van 2026 - 2 avonden per stratencluster. De bewoners gaven daarbij hun voorkeuren aan voor de maatregelen. Als dit onderdeel akkoord is dan gaan we per straat met de bewoners op detailniveau de maatregelen uitwerken en uitvoeren. Dit wordt opgepakt vanuit het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsplan. Het totale geraamde bedrag voor de werkzaamheden is € 1,3 miljoen (prijspeil 2026). Een aantal van de maatregelen, zoals voor de Lage Bremberg, voeren we pas uit nadat we een definitief uitvoeringsbesluit krijgen voor het project.

4.1 We starten met de strategische aankoop van de gronden voor de tunnel.

Het in bezit hebben van de gronden voor de aanleg van de tunnel is een voorwaarde vanuit de tunnelalliantie van ProRail. Dit is een startvoorwaarde om de contractvoorbereidingsfase van de tunnelalliantie op te starten.

5.1 We voerden diverse onderzoeken uit als voorbereiding van het project.

Zoals geluid, luchtkwaliteit, flora- en fauna, peilbuizen (water), milieukundig en sonderingen (boringen).

De belangrijkste uitkomsten zijn:

- Waterstanden in het gebied, met name bij de tunnel, zijn erg hoog. Wij rekenen met extreme waarden voor de waterstanden voor het project om later geen problemen te krijgen met wateroverlast;
- Geluid - op een aantal locaties zijn de geluidswaarden te hoog en onderzoeken we mogelijke maatregelen;
- Flora en fauna - op dit moment loopt een jaarrond onderzoek. Dit loopt nog tot halverwege 2027. Hieruit volgen mogelijke maatregelen voor dieren en planten in het gebied;
- Gas- en waterleiding dienen verlegd te worden vooruitlopend op de aanleg van de tunnel. Dit is afgestemd met de nutspartijen.

6.1 De kosten voor de aanleg van de tunnel en oostelijke randweg zijn geraamd op € 110.000.000,- (exclusief de bijkomende aanpassingen op het onderliggende wegennet, exclusief aanvullende maatregelen vanuit Trivium).

De kosten zijn daarmee gelijk gebleven met november 2025. We werkten een voorlopig ontwerp uit voor de tunnel en oostelijke randweg. Dit deden we samen met de ingenieursbureaus Arcadis (tunnel) en Haskoning (randweg).

We ontvingen van ingenieursbureaus Haskoning en Arcadis nieuwe kostenramingen voor het project.

De grootste wijzigingen in het ontwerp zijn:

- Ten gevolge van extreem hoge waterstanden het verhogen van de tunnelwanden en daarmee het verlengen van de tunnel;
- De fietstunnel aan de zuidkant en één rotonde bij de parallelweg Bredaseweg zijn vervallen. Het vervallen van de fietstunnel is in overleg met de Fietsersbond.
- Het ontwerp voor Trivium is verder gedetailleerd en afgestemd met de bedrijven. We hebben overeenstemming gekregen met één inrit en één uitrit aan de Bredaseweg. We zijn nog in overleg met de bedrijven over de invulling van het nieuwe terrein nabij McDonald's.

7.1 Op dit moment kunnen we geen natuurvergunning verkrijgen voor het project bij de Provincie omdat we te veel stikstofdepositie hebben in de gebruiksfase.

Uit de Aerius-berekeningen komt dat het project in de gebruiksfase (als de weg wordt opengesteld voor verkeer) een stikstofdepositie heeft van 0,02 Mol/ha/jaar. De rekenkundige ondergrens is landelijk vastgesteld op 0,005 Mol/ha/jaar.

De huidige wet- en regelgeving geeft aan dat projecten met een stikstofdepositie hoger dan de rekenkundige ondergrens van 0,005 Mol/ha/jaar geen natuurvergunning ontvangen.

Door de grond onder de oostelijke randweg intern te salderen komt het project onder de wettelijke ondergrens van 0,005 Mol/ha/jaar uit en is geen natuurvergunning nodig. Intern salderen is echter op dit moment niet toegestaan.

Hierover voerden we ambtelijke gesprekken met zowel de Omgevingsdienst als met de provincie Noord-Brabant. Bestuurlijke gesprekken met de gedeputeerde van de provincie worden gepland.

Op dit moment hebben we een uitvraag gedaan aan Haskoning om een ecologische voortoets uit te voeren. Hiermee bepalen we het werkelijke effect van het project op het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied (Ulvenhoutse bos, op 8,8 km afstand). Als we hiermee aantonen dat het project geen effect heeft op de dieren en planten in het Ulvenhoutse bos, dan hebben we geen natuurvergunning nodig en kan het project doorgaan.

We verwachten dat de landelijke regelgeving op het gebied van stikstofdepositie in 2027 in positieve zin zal wijzigen en dat voor het project tunnel en oostelijke randweg geen natuurvergunning meer nodig is. Dit is wel nog een risico voor het project, omdat er op dit moment nog geen definitieve duidelijkheid is.

We rekenden voor het project ook (creatieve) alternatieven door zoals het (tijdelijk) instellen van 30 km/u op de randweg of deels alleen toelaten van elektrische voertuigen. Hiermee voldoen we ook nog net niet aan de gestelde wettelijke ondergrens. Bovendien was dit juridisch niet houdbaar geweest.

7.2 De kamerbrief van 3 november 2026 kondigt een nieuwe rekenkundige ondergrens aan in juli 2027.

Een gevolg van deze nieuwe rekenkundige ondergrens is dat woningbouwprojecten en andere ontwikkelingen met weinig stikstofneerslag geen natuurvergunning meer nodig hebben. In een eerdere kamerbrief van juli dit jaar werd gesproken over een ondergrens van 0,5 of 1,0 mol/ha/jaar. In dat geval kan het project doorgaan zonder dat er een natuurvergunning nodig is. Projecten moeten wel aan voorwaarden voldoen. Het is op dit moment nog niet duidelijk voor welke projecten dit gaat gelden, wat de nieuwe ondergrens wordt en aan welke voorwaarden voldaan moet worden.

Alternatieven/varianten

Het alternatief is dat er geen aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar wordt gesteld en geen uitvoeringskrediet voor het verleggen van de gas- en waterleiding. Het gevolg hiervan is dat we de geplande treinvrije periodes (TVP's) kwijt zijn. Het aanvragen van nieuwe TVP's duurt minimaal 3 jaar. Daarnaast stopt de tunnelalliantie. We zijn dan deze samenwerking met ProRail kwijt. De vraag is of en wanneer we deze samenwerking weer kunnen hernieuwen. We starten op dat moment weer helemaal opnieuw met het opbouwen van het dossier voor ProRail, te beginnen met een veiligheidsanalyse van alle spoorwegovergangen. Ook moeten we een aantal onderzoeken opnieuw uitvoeren, omdat daar een maximale houdbaarheidsdatum op zit.

Kanttekeningen en risico's

Zie argument 8.1 stikstofdepositie.

De grootste risico's van het project zijn:

- Natuurvergunning nodig door stikstofdepositie en deze wordt op dit moment met de geldende wet- en regelgeving niet vergund;
- Wijziging omgevingsplan niet tijdig onherroepelijk (bezwaar en beroep, mogelijk behandeling door Raad van State).
- Gas- en waterleiding langs spoor zijn niet op tijd verlegd.
- Grondverwerving van door projectontwikkelaars strategisch aangekochte gronden.

Bijkomend risico na ter beschikking stellen uitvoeringskrediet voor verleggen gas- en waterleiding (4,9 miljoen euro) vooruitlopend op definitieve uitvoeringsbesluit hele project:

- Bij negatief besluit op aanleg tunnel en randweg (eind 2027) is (een deel van) de 4,9 miljoen voor verleggen van de leidingen uitgegeven.

Toelichting

De totale investering blijft geraamd op € 110 miljoen. We werken met een annuïtaire afschrijvingsmethode en een afschrijvingstermijn van 80 jaar voor de tunnel en 40 jaar voor de randweg, zoals besloten in het raadsvoorstel van maart 2026. Hiermee komen we uit op een kapitaallast van circa € 3 miljoen per jaar vanaf het eerste jaar na ingebruikname van het actief. De start van de afschrijving wordt vooralsnog verwacht voor de tunnel vanaf 2034 en voor de randweg vanaf 2035.

De dekking van de kapitaallasten wordt gevonden uit meerdere middelen. De Reserve Infrastructurele Oplossingen wordt tot de start van de afschrijving jaarlijks aangevuld met € 1,5

miljoen. Deze reserve zal in 2034 een omvang hebben van € 19 miljoen. Vervolgens zetten we deze reserve gedurende 40 jaar in ter dekking van de kapitaallasten. Hiermee dekken we € 475.000 per jaar. Vanaf de start van de afschrijving vervalt de jaarlijkse storting in de reserve. De daardoor ontstane ruimte van € 1,5 miljoen zetten we gedurende de looptijd van 80 jaar in voor de dekking van de kapitaallasten.

Met deze twee maatregelen wordt in de eerste 40 jaar in totaal circa € 2 miljoen van de € 3 miljoen aan jaarlijkse kapitaallasten gedekt. Daarna resteert een dekking van € 1,5 miljoen en zijn de kapitaallasten aanzienlijk lager, namelijk circa € 2 miljoen in plaats van € 3 miljoen. Voor de dekking van de resterende kapitaallasten zijn meerdere middelen mogelijk, zoals bijdragen via het kostenverhaal, de Woningbouwimpuls, de Realisatiestimulans en de OZB. Cofinanciering is op dit moment nog niet gerealiseerd en wordt verder onderzocht.

Met de aanvulling van het voorbereidingskrediet en het daarmee vooruitschuiven van het uitvoeringsbesluit dienen we in 2026 in totaal € 380.000 af te schrijven op de tot en met 2025 gemaakte kosten. Deze lasten dekken we uit het jaarrekeningresultaat, mits dit toereikend is, of uit de Reserve Infrastructurele Oplossingen.

In alle bedragen en berekeningen wordt gerekend met een financieringsrente van 2%. De huidige omslagrente bedraagt 1,25%. We verwachten de komende jaren daarnaast middelen beschikbaar te krijgen vanuit onze grondexploitaties, waardoor naar verwachting niet de volledige financieringsbehoefte extern hoeft te worden aangetrokken. De ontwikkeling van de rente is echter niet door ons te beïnvloeden en blijft daarmee een financieel risico.

Voor de externe co-financiering stelde Meines Holla een kansenkaart op (bijgevoegd). Meines Holla huren wij in ter ondersteuning van de lobby in onder andere Den Haag voor externe financiering voor het project.

Duurzaamheid

People

Het voorstel draagt bij aan het oplossen van een verkeersknelpunt in Etten-Leur Noord. Het oplossen van het verkeersknelpunt zorgt voor minder overlast van geluid en fijnstof voor de bewoners van het Lichttorenhoofd. Daarnaast wordt het een veiligere situatie, doordat men het spoor niet meer gelijkvloers hoeft te kruisen. Bij het realiseren van de tunnel en de randweg betrekken we de omwonenden in een participatietraject.

Profit

Het oplossen van een verkeersknelpunt is goed voor de economie in Etten-Leur. Het verkeer kan beter doorstromen en gemakkelijker de snelweg bereiken.

Planet

Het voorstel houdt rekening met zorgvuldig gebruik van grondstoffen.

Bij de tunnel passen we het principe van Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) toe. Dit is een methode die ProRail omarmt en zorgt voor een gestructureerde aanpak om duurzaamheid te integreren in infrastructuurprojecten. Voor de randweg gebruiken we het Nieuwe Normaal. Het Nieuwe Normaal is een afspraak over hoe we beter en duurzamer bouwen. We gebruiken minder nieuwe materialen en meer hergebruikte materialen. Het Nieuwe Normaal houdt rekening met meer onderwerpen. Denk daarbij aan het demontabel ontwerpen van bijvoorbeeld bruggen en andere kunstwerken. Bij de uitvoering houden we rekening met de inzet van elektrisch materieel, hergebruik van grondstoffen en proberen we zo min mogelijk transportbewegingen te maken.

In de kostenraming houden we rekening met circa 2 % van het totaal ten gunste van duurzaamheid.

Planning

De planning in grote lijnen:

- *November/ december 2026*: Planstudie randweg en studiefase Tunnel gereed en toekennen opvolgend voorbereidingskrediet voor werkzaamheden in 2027;
- *November/ december 2026*: Uitvoeringsbesluit voor verleggen gas- en waterleiding langs het spoor;
- *December 2027*: Uitvoeringsbesluit aanleg tunnel en oostelijke randweg;
- *Augustus 2029:* Omgevingsplan onherroepelijk
- *April 2029:* Start aanbesteding oostelijke randweg
- *Juni 2029:* Alle benodigde gronden tunnel en oostelijke randweg in bezit gemeente;
- *September 2029: S*tart aanbesteding tunnel
- *Augustus 2029* : Omgevingsvergunning onherroepelijk;
- *November/ december 2029: G*as- en waterleiding verlegd;
- *Januari 2031:* Start aanleg tunnel;
- *Mei 2032* : Start aanleg oostelijke randweg;
- *Mei 2034* : Tunnel en oostelijke randweg gereed en in gebruik.

Communicatie en participatie

Afgelopen jaar organiseerden we diverse klankbordgroepbijeenkomsten, avonden voor het onderliggend wegennet, algemene informatiebijeenkomsten en diverse keukentafelgesprekken met belangrijke stakeholders. Ook gaven we een eerste nieuwsbrief uit voor het project. Daarnaast publiceerden zowel BN/De Stem als Zuid-West TV een artikel over het project.

Tijdens de informatieavonden hoorden we vooral positieve geluiden over de aanpak en het belang van het project. We ontvingen ook maar een beperkt aantal vragen en reacties. Voor veel mensen mag de tunnel en de randweg zo snel mogelijk worden aangelegd.

We kiezen ervoor om het voorlopig ontwerp, alle rapporten van de belangrijkste onderzoeken en uitkomsten van de bijeenkomsten over het onderliggende wegennet te delen op een openbare website. Zo zijn deze voor iedereen toegankelijk. We bespreken de uitkomsten van de onderzoeken na vrijgeven hiervan op de website ook met de klankbordgroep op 12 november.

Met de aanvulling van het voorbereidingskrediet voor 2027 wordt bovengenoemde communicatie-/ participatieaanpak verder voortgezet.

Dit voorstel is afgestemd met team Financiën en betreffende portefeuillehouders.

Bijlagen

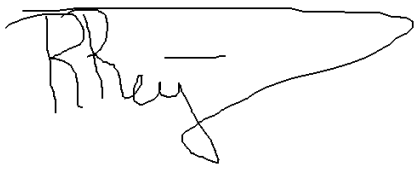
- Het voorlopig ontwerp, de onderzoeksrapporten en de uitkomsten van het onderliggende wegennet zijn te vinden op:

www.etten-leurmakenwesamen.nl/tunnelrandweg

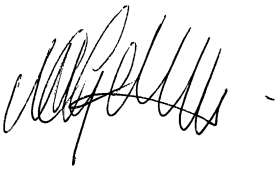
- Kansenkaart voor externe co-financiering

Etten-Leur, 3 november 2026

burgemeester en wethouders,



N.J. (René) Reijngoudt
gemeentesecretaris



drs. M.C. (Marina) Starmans-Gelijns
burgemeester