AMBITIE 1	BEREIKBAARHEID, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN BALANS			OMSCHRIJVING ACTIE	TYPE ACTIE				PRIORITEIT	BUDGET	KOSTENSOORT		MUP SAMEN ONDERWEG NAAR 2040					
					PROCES	STUDIE	UITVOERING	CAMPAGNE	1, 2, 3	x € 1.000	EXPLOITATIE of INVESTERING	SUBSIDIE / COFINANCIERING	2026	2027	2028	2029	2030	>2031
Speerpunt 1.1	Ruimte creëren voor lopen en fietsen	**1.1.1.**	**STOMP-principe toepassen bij de inrichting van nieuwbouwprojecten**															
		1.1.1.A	Toepassen STOMP-principe bij de inrichting van wijk Haansberg en andere nieuwbouwprojecten	Met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Personenauto) stimuleren we duurzame vormen van mobiliteit. Ook maken we meer ruimte voor verblijven en groen in woonwijken. Haansberg is onze wijk van de toekomst. Hier gaan we net wat verder met de doorvoering van nieuwe ontwikkelingen. We onderzoeken hoe je STOMP-kunt toepassen in Haansberg, bijvoorbeeld door het toepassen van lagere parkeernorm en wat daarvoor nodig is, experimenteren met deelmobiliteit en we doen een studie naar zelfrijdend vervoer als aanvulling op het openbaar vervoer aan de rand van de wijk.		X	X	X	1	100	Investering	Nee	33	33	34			
		1.1.2	**STOMP-principe toepassen bij herinrichting van bestaande wegen en gebieden**															
		1.1.2.A	Opstellen Etten-Leurse variant van het STOMP-principe, deze opnemen in onze Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) en delen met (project)ontwikkelaars	Aanvullende praktisch toepasbare notitie opstellen voor toepassen STOMP-principe.	X				1	10	Exploitatie	Nee	10					
		1.1.2.B	STOMP-principe is de basis bij de herinrichting van gebieden en wegen	Aanvullend bedrag voor onderhoudsprojecten om hier het STOMP-principe toe te passen. Bijvoorbeeld toepassen bredere voetpaden of asfalt op fietspaden.	X		X		1	500	Investering	Ja	100	100	100	100	100	
Speerpunt 1.2	Autoluwe stad en randwegen	**1.2.1**	**Verbeteren leefbaarheid door lagere sneheid op hoofdwegen**															
		1.2.1.A	Onderzoek naar verkeerskundige effecten (verkeersveiligheid en leefbaarheid) bij het afwaarderen van 50 km/uur wegen naar GOW 30 wegen in het centrum	Dit doen we met een verkeersmodelstudie.		X			1	50	Exploitatie	Ja		50				
		1.2.1.B	Herinrichten wegen en pleinen als gevolg van het afwaarderen van 50 km/uur wegen naar GOW 30 (werk met werk)	Aanvullend bedrag voor onderhoudsprojecten om 50 km/h wegen in te richten als GOW-30 wegen.			X		2	PM	Investering				PM	PM	PM	
		1.2.2	**Verbeteren verblijfskwaliteit centrum**															
		1.2.2.A	Studie naar autoluw maken Markt	Studie hiervoor is gestart in 2025.		X			1	NVT	NVT	Nee						
		1.2.2.B	Uitvoeren studie verbeteren verkeersveiligheid Raadhuisplein			X			1	25	Exploitatie	Nee	25					
		1.2.2.C	Studie naar mogelijke knip Roosendaalseweg	Onderzoek of we een knip kunnen aanbrengen tussen de Roosendaalseweg en Bisschopsmolenstraat om hier de verblijfskwaliteit in het cetrum te verbeteren.		X			2	25	Exploitatie	Ja			25			
		1.2.2.D	Uitvoering autoluwe Markt	Nieuwe inrichting toepassen. Subsidie aagevraagd bij SRBT.				X	1	500	Investering	Ja		500				
		1.2.3	**Inzetten op noordelijke randweg en oostelijke randweg met tunnel onder spoor**															
		1.2.3.A	Aanleg oostelijke randweg en tunnel onder het spoor	Hiervoor wordt apart krediet aangevraagd via het project Tunnel en oostelijke randweg.		X	X		1	PM	Investering	Ja	PM	PM	PM	PM	PM	PM
		1.2.3.B	Studie naar de aanleg van een noordelijke randweg	De kosten voor deze studie zijn onderdeel van het budget 'investering hoofdwegenstructuur'.		X			1	0	NVT	Nee	0					
		1.2.4	**Inzetten op alternatieve routes (zwaar) vracht- en landbouwverkeer buiten het centrum**															
		1.2.4.A	Maatregelen nemen om wensroutes vracht- en landbouwverkeer te stimuleren	Dit doen we op het moment dat er randwegen liggen.				X	3	PM	Investering	Nee						PM
		1.2.5	**Parkeerplaatsen efficienter benutten**															
		1.2.5.A	Nachtelijk parkeeronderzoek uitvoeren binnen de bebouwde kom om	Waar mogelijk halen we parkeerplaatsen weg om hier groen voor in de plaats te		X			2	30	Exploitatie	Nee		30				
		1.2.5.B	Parkeeronderzoek uitvoeren in het centrum om doelgroep parkeren, knelpunten en vergroeningskansen inzichtelijk te maken	Ook hier kijken we naar de benutting van parkeerplaatsen en het mogelijk kunnen weghalen daarvan. We stimuleren tegelijkertijd het gebruik van de parkeergarage.		X			2	20	Exploitatie	Nee		20				
		1.2.5.C	Pilot met fiets- en groenvlonders in het centrum en een woonwijk	Dit is een tijdelijke maatregel die we kunnen toepassen om mensen te laten wennen aan meer groen in de straat, of extra fietsparkeerplaatsen, op de plaats van een autoparkeervak.			X		3	20	Investering	Ja						20
		1.2.5.D	Campagne stimuleren gebruik parkeergarage centrum					X	3	5	Exploitatie	Nee						5
		1.2.6	**Realiseren openbare (bewaakte) fietsenstallingen**															
		1.2.6.A	Fietsparkeeronderzoek naar aantal en locaties extra fietsnietjes in het centrum	Uitvoering vindt plaats in 2025. Budget komt uit regulier verkeersbeleid budget. Subsidie al verkregen.		X			1	0	Exploitatie	Ja	0					
		1.2.6.B	Haalbaarheidsstudie bewaakte fietsenstalling bij het station			X			2	15	Exploitatie	Nee			15			
		1.2.6.C	Verbeteren bewegwijzering (bewaakte) fietsenstallingen			X			2	20	Exploitatie	Nee				20		
		1.2.6.D	Campagne stimuleren gebruik (bewaakte) fietsenstallingen					X	3	5	Exploitatie	Nee						5
		1.2.6.E.	Plaatsen extra fietsnietjes in het centrum - en verplaatsen fietsenstalling AH	Uitvoering kunnen we koppelen aan de verbouwing van het winkelcentrum.			X		1	100	Investering	Nee		100				
		1.2.7	**Aanpakken knelpunten doorstroming**															
		1.2.7.A	Opstellen telprogramma periodieke verkeerstellingen hoofdwegen	Maken van plan welke hoofdwegen we in welke jaren tellen. Dit kunnen we intern.		X			3	0	Exploitatie	Nee			0			
		1.2.7.B	Actualiseren verkeersmodel (Regionaal)	Uitvoering afhankelijk van update regionaal verkeersmodel Brabantbreed.					2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	
		1.2.7.C	Doorlopend monitoren doorstroming, verkeersafwikkeling en oversteekbaarheid hoofdwegen	Hierbij gebruiken we het verkeersmodel. Zodra het nieuwe verkeersmodel er is voeren we een studie uit.		X			2	90	Exploitatie	Nee		30		30	30	
		1.2.7.D	Verbeteren oversteekbaarheid Schoonhout				X		2	25	Investering	Nee			25			
		1.2.7.E	Functioneel beheer van de verkeerslichten	Evaluatie functioneren verkeerslichten elke 3 jaar nodig. Kijken naar o.a. verkeersstromen, hoeveelheid verkeer en werking van detectielussen.		X			3	100	Exploitatie	Nee						100

Speerpunt 1.3	Etten-Leur als knooppunt in de regio	**1.3.1**	**Hogere frequentie intercityverbindingen**																
		1.3.1.A	Lobby voor frequentieverhoging intercityverbindingen	Dit vindt doorlopend plaats tijdens regionale overleggen en bijeenkomsten.	X				3	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
		1.3.2	**Verbeteren voor- en natransport station**																
		1.3.2.B	Onderzoek nut en noodzaak en inpasbaarheid fiets- en voetgangerstunnel onder spoor	Hierbij benutten we de informatie uit een eerdere studie over de mogelijke aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel.		X			2	75	Exploitatie	Nee					75	
		1.3.2.C	Onderzoek verbeteren loop- en fietsroutes van en naar station (centrum en omliggende gebieden)	Hierin nemen we de fietsenstallingen bij het station mee (zie ook actie 1.2.5.B)		X			2	10	Exploitatie	Nee			10			
		1.3.2.D	Verbeteren loop- en fietsroutes van en naar station (uitvoering)	In 2025 verbreden we al een deel van het trottoir langs de Anna van Berchemlaan ter hoogte van het Oderkerkpark.			X		3	PM	Investering	Nee						PM
		1.3.3	**Verbeteren snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur**																
		1.3.3.A	Onderzoek verbreden snelfietsroute en nieuwe route langs oostelijke randweg (i.c.m. studie oostelijke randweg en tunnel)	De aanleg van de oostelijke randweg biedt kansen voor het verbeteren van de snelfietsroute. We bekijken of we de route langs de oostelijke randweg kunnen gebruiken, of dat we de route langs de Lage Vaartkant verbreden. Over de Lage Vaartkant rijdt straks minder verkeer. We kunnen dan meer ruimte maken voor fietsers.		X			2	20	Exploitatie	Ja			20			
		1.3.3.B	Onderzoek verbeteren aansluiting snelfietsroute op bestaande fietsroutes	Op dit moment eindigt de snelfietsroute bij de bebouwde komgrens. We gebruiken hierbij een studie die we al eerder deden voor het verbeteren van de snelfietsroute.		X			2	20	Exploitatie	Ja			20			
		1.3.4	**Verbeteren fietsverbindingen omliggende gemeenten**																
		1.3.4.A	Verder uitwerken ontwerp snelfietsroute Roosendaal - Etten-Leur	Uitwerken van het ontwerp van de voorkeursvariant voor de snelfietsroute Roosendaal - Etten-Leur. In 2025 bepalen we het voorkeursalternatief.		X			2	35	Exploitatie	Ja	35					
		1.3.4.B	Haalbaarheidsstudie fietsverbinding Etten-Leur - Hoeven	Hiervoor is subsidie aangevraagd bij de SRBT. Uitvoering dient uiterlijk 2027 plaats te		X			3	20	Exploitatie	Ja						20
		1.3.4.C	Verbeteren fietsverbinding naar Zevenbergen (i.c.m. herinrichting N389)	Dit neemt de provincie mee met groot onderhoud aan de N389.				X	NVT	0	Investering	Ja	0					

AMBITIE 2	IEDEREEN KAN MEEDOEN			OMSCHRIJVING ACTIE	TYPE ACTIE				PRIORITEIT	BUDGET	KOSTENSOORT		MUP SAMEN ONDERWEG NAAR 2040					
					PROCES	STUDIE	UITVOERING	CAMPAGNE	1, 2, 3	x € 1.000	EXPLOITATIE of INVESTERING	SUBSIDIE / COFINANCIERING	2026	2027	2028	2029	2030	>2031
Speerpunt 2.1	Iedereen toegang tot mobiliteit	**2.1.1**	**Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden**															
		2.1.1.A	Verbeteren toegankelijkheid (hoofd) looproutes samen met belangenorganisaties en gespecialiseerde adviesbureaus	Hiervoor gebruiken we de uitkomsten van het rondje door de centra met een afvaardiging van mensen met een beperking en het rapport van Accessio. De toegankelijkheid van het winkelcentrum, bereikbaarheid Stadskantoor en het handhaven van het uitstallingsbeleid vallen hier ook onder. Ook richten we dementievriendelijke routes in bij zorginstellingen. We nemen de aandachtspunten op in het Normenkader Toegankelijkheid dat we nu opstellen.			X		1	0	Investering	Nee	0	0	0	0	0	0
		2.1.2	**Tegengaan vervoersarmoede inwoners Etten-Leur**															
		2.1.2.A	Onderzoek naar vervoersarmoede onder inwoners Etten-Leur (in samenwerking met Sociaal Domein)	Dit pakken we op samen met het Sociaal Domein. We brengen in beeld waar er vervoersarmoede is en welke maatregelen we kunnen inzetten. We monitoren dit doorlopend.	X	X			3	PM	Exploitatie	Nee					PM	
		2.1.3	**Maatwerkvervoer**															
		2.1.3.A	Ondersteunen lokale en regionale initiatieven voor maatwerkvervoer	Onder andere onder de aandacht brengen van Bravo Flex en Automaatje via www.vervoervoormij.nl samen met Sociaal Domein.	X			X	3	NVT	Exploitatie	Nee						
		2.1.4	**Deelmobiliteit**															
		2.1.4.A	Opstellen beleid voor inzet deelmobiliteit	Dit beleid stellen we intern op.	X				1	0	Exploitatie	Nee	0					
		2.1.4.B	Onderzoek naar inrichting mobiliteitshub station	Hiervoor is subsidie aangevraagd bij de SRBT. Uitvoering uiterlijk 2026.		X			1	15	Exploitatie	Ja	15					
		2.1.4.C	Haalbaarheidsstudie naar uitbreiding deelauto's i.o.m. marktpartijen			X			2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
		2.1.4.D	Haalbaarheidsstudie naar andere vormen van deelmobiliteit i.o.m. marktpartijen (deelfietsen, scooters, enz.)			X			2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
		2.1.4.E	Plaatsen deelauto's	Kosten inzet stimuleren (bijvoorbeeld probeeracties), communicatiecampagne en verkeersborden.			X	X	2	45	Exploitatie	Nee		15	15	15		
		2.1.4.F	Plaatsen andere vormen van deelmobiliteit	Dit gaat ook over de inrichting van mobiliteitshubs.			X		3	PM	Investering	Nee					PM	
		2.1.4.G	Periodiek monitoren gebruik deelmobiliteit	Samen met de deelmobiliteitaanbieders. Hier zitten geen kosten aan.	X				2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
Speerpunt 2.2	Benutten van kansen die bestaande netwerken bieden	**2.2.1**	**Logische en herkenbare fietsroutes**															
		2.2.1.A	Onderzoek ontbrekende schakels in het fiesroutenetwerk	Hierbij kijken we naar routes in Etten-Leur die fietspaden en -routes met elkaar verbinden op een logische manier. We kijken hierbij ook naar de route tussen Etten-Leur en Breda. Er is een snelfietsroute, maar we zien dat ook veel fietsers gebruik maken van de route langs de A58. Deze stopt ter hoogte van de Bredaseweg. Hier rijden fietsers door het centrum van Etten-Leur verder, terwijl er ook een fietsroute langs de A58 loopt over het Bolwerk. We onderzoeken of we deze routes met elkaar kunnen verbinden.		X			3	25	Exploitatie	Ja						25
		2.2.1.B	Verbeteren huidige fietsroutes	Bij onderhoud aan fietspaden en wegen toetsen we of de fietspaden voldoen aan onze inrichtingsuitgangspunten. We verbeteren de huidige fietsroute door fietspaden te verbreden, rood alsfalt toe te passen of de bewegwijzering te verbeteren. Hierbij maken we onderscheid tussen hoofdroutes (regionale en primaire routes), lokale fietsroutes (secundair) en recreatieve fietsroutes. We maken zoveel mogelijk werk met werk.	X		X		2	100	Investering	Ja	20	20	20	20	20	
		2.2.1.C	Mogelijk aanleggen ontbrekende schakels fietsnetwerk incl. route langs A58	Dit volgt uit het onderzoek naar ontbrekende schakels.			X		3	PM	Investering	Ja					PM	
		2.2.2	**Stimuleren fietsgebruik**															
		2.2.2.A	Uitvoeren gedragscampagnes fietsstimulering	We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij regionale acties. De Fietserbond organiseert jaarlijks een Doortrappen-dag.				X	2	0	Exploitatie	Ja	0	0	0	0	0	

		2.2.3	**Behoud bereikbaarheid openbaar vervoer**																
		2.2.3.A	Doorlopend overleg met provincie, vervoerder en buurtbusverenigingen over behoud bereikbaarheid openbaar vervoer	We betrekken de provincie, vervoerder en buurtbusverenigingen in een vroeg stadium bij plannen voor bijvoorbeeld nieuwbouwprojecten zoals Haansberg en de oostelijke randweg.	X				2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	
		2.2.3.B	Bij herinrichting van wegen houden we rekening met de (toekomstige) aanwezigheid van busroutes.	Vooral buurtbussen hebben last van de aanwezigheid van drempels in 30 kilometer per uur zones. We bekijken of er alternatieven mogelijk zijn waarbij wel de snelheid van het verkeer wordt afgeremd. We maken hierbij zoveel mogelijk werk met werk.	X			X	2	0	Investering	Nee	0	0	0	0	0	
		2.2.4	**Mobiliteitshubs**																
		2.2.4.A	Onderzoek mobiliteitshubs station, centrum, woonwijken en bedrijventerreinen.	Onderzoeken of en hoe we hier mobiliteitshubs kunnen maken. Er is al subsidie aangevraagd voor een studie naar een mobiliteitshub bij het NS-station.		X			2	10	Exploitatie	Ja		10	10	10		
		2.2.4.B	Realisatie van mobiliteitshubs.				X		2	PM	Investering	Ja				PM	PM	PM

AMBITIE 3	DUURZAME MOBILITEIT			OMSCHRIJVING ACTIE	TYPE ACTIE				PRIORITEIT	BUDGET	KOSTENSOORT		MUP SAMEN ONDERWEG NAAR 2040					
					PROCES	STUDIE	UITVOERING	CAMPAGNE	1, 2, 3	x € 1.000	EXPLOITATIE of INVESTERING	SUBSIDIE / COFINANCIERING	2026	2027	2028	2029	2030	>2031
Speerpunt 3.1	Duidelijke routes voor fietsers en voetgangers	**3.1.1**	**Voorrang voor fietsers overal hetzelfde geregeld**															
		3.1.1.A	Onderzoek naar voorrangsregelingen op kruispunten, rotondes en oversteken op hoofdfietsroutes	Hierbij gebruiken we de inventarisatie van Veilig Verkeer Nederland Etten-Leur. We maken hierbij ook een keuze voor de voorrangsregeling op de grote rotonde op Vosdonk.		X			1	10	Exploitatie	Nee		10				
		3.1.1.B	Uitvoeren uniformeren voorrangsregelingen op kruispunten, rotondes en oversteken op hoofdfietsroutes				X		1	PM	Investering	Nee				PM		
		3.1.2	**Sport- en beweegroutes**															
		3.1.2.A	Onderzoek naar sport- en beweegroutes in woonwijken	Sociaal Domein is hiermee al bezig en hierbij sluiten we aan. We leggen ommetjes aan op Vosdonk vanuit het project Grote Oogst, zodat werknemers in hun pauze een rondje kunnen wandelen.		X			3	NVT	Exploitatie	Ja						
Speerpunt 3.2	Stimuleren duurzame mobiliteit	**3.2.1**	**Stimuleren duurzame mobiliteit**															
		3.2.1.A	Doorlopend uitvoeren gedragscampagnes om openbaar vervoer te stimuleren	Dit pakken we op samen met Sociaal Domein en Arriva. Bijvoorbeeld een opstapdag organiseren voor ouderen.				X	2	30	Exploitatie	Nee		10	10	10		
		3.2.2	**Nieuw parkeerbeleid**															
		3.2.2.A	Actualisatie parkeerbeleid (visie)	Hierin bepalen we bijvoorbeeld het vergunningenbeleid en kosten voor straatparkeren. Dit pakken we tegelijkertijd op met het opstellen van een nota parkeernormen.	X				2	25	Exploitatie	Nee	25					
		3.2.2.B	Actualisatie nota parkeernormen (toetsingskader)	Bepalen nieuwe parkeernormen, rekening houdend met het STOMP-principe en gebruik van deelmobiliteit.	X				1	25	Exploitatie	Nee	25					
		3.2.3.C	Haalbaarheidsstudie (betaalde) parkeerterreinen grote voertuigen	Om overlast van grote voertuigen in wijken te voorkomen.		X			3	PM	Exploitatie	Nee						PM
		3.2.3	**Openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer**															
		3.2.3.A	Proactief plaatsen laadpalen (i.s.m. provincie / Vattenfall)	Dit is een lopend proces. Hier zitten geen extra kosten aan. Het vraagt wel veel interne uren.	X				1	0		Nee	0	0	0	0	0	0
		3.2.3.B	Onderzoek plaatsen laadpalen in eigen beheer	Voordat de overeenkomst afloopt met de provincie voor het plaatsen van laadpalen, onderzoeken we of we laadpalen in eigen beheer kunnen plaatsen. De overeenkomst loopt juli 2028 af. Het voordeel hiervan is dat we zelf inkomsten krijgen. Het nadeel hiervan is dat er meer interne uren nodig zijn voor het begeleiden van de plaatsing en het contact met bewoners. Ook moeten we zelf de aanbesteding doen voor het plaatsen van de laadpalen. Dit moeten we half 2027 weten.		X			2	10	Exploitatie	Nee		10				
		3.2.3.C	Proactief plaatsen fietsoplaadpunten bij bewaakte fietsentallingen	We plaatsen alleen fietsoplaadpunten in bewaakte fietsenstallingen.			X		3	10	Investering	Nee						10
		3.2.3.D	Haalbaarheidsstudie snelladers en laadplein voor vrachtauto's				X		3	PM	Exploitatie	Ja						PM
Speerpunt 3.3	Inzetten op schone, gezonde leefomgeving en duurzaamheid	**3.3.1**	**Aan de slag met stadslogistiek**															
		3.3.1.A	Volgen regionale ontwikkelingen stadslogistiek		X				3	0	Exploitatie	Nee						0
		3.3.1.B	Uitvoeren potentieonderzoek stadslogistiek			X			3	PM	Exploitatie	Ja						PM
		3.3.2	**Inspelen op nieuwe (elektrische) voertuigen**															
		3.3.2.A	Inventariseren komborden en borden maximale snelheid (ISA) inclusief markering	ISA staat voor Intelligent Speed Adaption. Hiermee zijn alle nieuwe voertuigen vanaf 2024 mee uitgerust. De auto's lezen de verkeersborden en kunnen hier de snelheid van het voertuig mee aanpassen. Bijvoorbeeld rustiger rijden in een schoolomgeving. Onze verkeersborden moeten daarom goed op orde zijn en er moeten geen onduidelijke of dubbelde borden staan. Inventarisatie van alle verkeersborden en weghalen van overbodige verkeersborden. Inclusief voorbereiden juridische procedure (nemen van verkeersbesluiten). Weghalen van borden kan door de buitendienst gedaan worden.		X	X		1	100	Exploitatie	Nee	100					
		3.3.2.B	Plaatsen en verwijderen komborden en borden maximale snelheid (ISA)	Er is een nieuw type kombord nodig zodat voertuigen dit beter kunnen lezen. Hierbij moeten alle komborden vervangen worden.			X		2	PM	Investering	Nee		PM				
		3.3.2.C	Aanpassen markeringen (ISA)	Markeringen passen we zoveel mogelijk aan bij onderhoudswerkzaamheden.			X		2	PM	Investering	Nee		PM	PM	PM	PM	PM
		3.3.3	**Circulair en duurzaam materiaalgebruik**															
		3.3.3.A	Circuliair en duurzaam materiaalgebruik opnemen in moederbestek	Dit is een uitwerking van het beleidsplan circulaire economie. Intern bespreken met opstellers moederbestek en laten verwerken. Dit is niet direct een actie voor het cluster verkeer.	X				NVT	0	Exploitatie	Nee						
		3.3.3.B	Stimuleren circulair en duurzaam materiaalgebruik bij (project)ontwikkelaars	Dit doen we doormiddel van het gebruik van het moederbestek en het beleidsplan maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen (MVOI). Dit is niet direct een actie voor het cluster verkeer.				X	NVT	0	Exploitatie	Nee						

		3.3.4	**Onderzoeken mogelijkheden zero-emissie zone centrumgebied**															
		3.3.4.A	Volgen regionale ontwikkelingen zero-emissie zone	Een zero-emissie zone is een gebied waarin uitstoot van voertuigen niet is toegestaan. Dit is te specificeren op verschillende voertuigtypes zoals personenvervoer en vrachtvervoer.	X				3	0	Exploitatie	Nee						0
		3.3.4.B	Realisatie zero-emissie zone	Dit vraagt om een zorgvuldige afweging. Dit omdat het invoeren van een emissievrije zone gevolgen heeft voor de bevoorrading van lokale winkels en bedrijven. Maar ook voor andere dienstverlening zoals aannemers. Het invoeren van een emissievrije zone doen we daarom in goed overleg met lokale ondernemers.			X		3	PM	Investering	Ja						PM
AMBITIE 4	VEILIGE MOBILITEIT			OMSCHRIJVING ACTIE														
					PROCES	STUDIE	UITVOERING	CAMPAGNE	1, 2, 3	x € 1.000	EXPLOITATIE of INVESTERING	SUBSIDIE / COFINANCIERING	2026	2027	2028	2029	2030	>2031
Speerpunt 4.1	Verkeersveilige wegen en kruispunten	**4.1.1**	**Aanpakken onveilige wegvakken en kruispunten**															
		4.1.1.A	Aanpak onveilige wegvakken en kruispunten (knelpunten)	Per wegvak onderzoeken we of er een probleem is en welke oplossingen daarvoor mogelijk zijn. Bij de oplossingen betrekken we onder andere bewoners en handhaving. We onderzoeken de kruispunten en wegvakken uit hoofdstuk 7.6. Dit zijn onder andere Grauwe Polder, Geerkade en rotonde Hoevenseweg - Concordialaan.		X			1	PM	Exploitatie	Nee	PM	PM	PM	PM	PM	PM
		4.1.1.B	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid wegvakken en kruispunten grijze wegen	Grijze weg is een technische benaming voor een weg die anders is ingericht dan zou moeten volgens de maximum snelheid. Bijvoorbeeld een woonstraat in een 30 kilometer zone hoort volgens de landelijke richtlijnen voor inrichting van wegen geen asfalt te hebben, hoort niet heel breed te zijn en er horen geen aparte fietspaden langs te liggen. Dit zorgt dat weggebruikers zich anders gedragen bijvoorbeeld door te hard te rijden. We onderzoeken hoe we onze grijze wegen beter kunnen inrichten, zoals de wegen op Vosdonk.		X			2	40	Exploitatie	Nee				40		
		4.1.1.C	Uitrol maatregelen verbeteren verkeersveiligheid wegvakken en kruispunten (ook grijze wegen)	Het aanpassen van wegen en kruispunten combineren we zoveel mogelijk met onderhoudswerkzaamheden.			X		2	PM	Investering	Ja	PM	PM	PM	PM	PM	PM
		4.1.3	**Verbeterde handhaving**															
		4.1.3.A	Inzet flexflitser op gebiedsontsluitingswegen waar structureel te hard wordt gereden	Sinds november 2022 zet het Openbaar Ministerie (OM) flexflitsers in voor het handhaven van de maximumsnelheid. Deze flitspalen staan circa twee maanden op één plek, en worden daarna verplaatst naar de volgende locatie. We kunnen deze aanvragen bij het OM. Het OM stelt hier wel eisen aan als het gaat om de hoeveelheid verkeer, overtreders en ongevallen. Hierdoor is de flexflitser beperkt in te zetten in Etten-Leur.				X	1	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
		4.1.3.B	Inzet focusflitsers op gebiedsontsluitingswegen	Een focusflitser kan handhaven op het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur.				X	2	0	Exploitatie		0	0	0	0	0	0
		4.1.3.C	Plaatsen flitskasten op gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 30 km/uur	Dit hangt af van de invoering van GOW 30 wegen in Etten-Leur. En de meewerking van het OM.			X			0	Investering							0
		4.1.4.D	Structureel overleg met politie en BOA's over handhaving op ongewenst verkeersgedrag		X					0	Exploitatie		0	0	0	0	0	0
Speerpunt 4.2	Verkeersveilig-heid kwetsbare doelgroepen	**4.2.1**	**Veiligere schoolomgevingen**															
		4.2.1.A	Schoolomgevingen uniform inrichten met borden, markering en straatmeubilair	In 2025 willen we alle schoolomgevingen voorzien van het Octopus straatmeubilair en willen we loop- en fietsroutes verbeteren. Voor de Hasselbraam moeten we nog een plan opstellen.				X	2	10	Exploitatie	Ja	10					
		4.2.1.B	Pilot uitvoeren voor het inrichten van een schoolstraat bij een basisschool	We hebben regelmatig overleg met de scholen en bekijken waar we deze maatregel kunnen toepassen.				X	3	PM	Exploitatie	Ja						PM
		4.2.2	**Verkeerseducatie en gedragscampagnes scholen**															
		4.2.2.A	Stimuleren deelname aan GroenLicht keurmerk, Brabants Verkeersveiligheids Label en Totally Traffic op kinderdagverblijven en (middelbare)scholen	We bieden (middelbare)scholen ondersteuning bij het behalen en behoud van het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL) en Totaly Traffic. Voor BVL en TT krijgen we op dit moment 80% subsidie. Het budget hiervoor is opgenomen in het budget verkeersbeleid - mensgerichte maatregelen. Voor de uitvoering van Groen Licht is geen subsidie meer mogelijk. Bijna alle kinderdagverblijven in Etten-Leur zijn gecertificeerd. We willen dit doorzetten. Het opgenomen bedrag is voor de uitvoering van Groen Licht.	X		X		2	10	Exploitatie	Alleen op BVL en TT	10	10	10	10	10	
		4.2.2.B	Deelnemen aan (regionale) gedragscampagnes over verkeersveiligheid rondom (middelbare) scholen	Kosten zijn minimaal en kunnen betaald worden uit het budget verkeersbeleid.				X	2	0	Exploitatie	Ja	0	0	0	0	0	
		4.2.3	**Gedragscampagnes ouderen en kwetsbare doelgroepen**															
		4.2.3.A	Deelnemen aan (regionale) gedragscampagnes over verkeersveiligheid rondom ouderen en kwetsbare doelgroepen	Lokaal werken we hiervoor samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond. VVN dient elk jaar een programma in met campagnes zoals het verkeersexamen voor basisschoolkinderen, maar ook een scootmobielcursus en een opfriscursus voor de verkeersregels voor ouderen. Hierop krijgen we geen subsidie meer, tenzij het expliciet is opgenomen in het programma van de provincie Noord-Brabant. Dit is op dit moment niet het geval. We nemen daarom zelf middelen op in de begroting om deze maatregelen uit te kunnen blijven voeren.				X	2	75	Exploitatie	Nee	15	15	15	15	15	
		4.2.4	**Gedragscampagnes tegen hardrijders**															
		4.2.4.A	Deelnemen aan (regionale) gedragscampagnes tegen hardrijders	Dit houdt ook in het plaatsen van zogenaamde smileyborden in straten, het uitvoeren van handhavingsacties met politie of het inzetten van de buurtpreventie met een lasergun.				X	2	0	Exploitatie	Nee	0	0	0	0	0	0
Speerpunt 4.3	Minder afleiding in het verkeer	**4.3.1**	**Gedragscampagnes tegen afleiding in het verkeer**															
		4.3.1.A	Deelnemen aan (regionale) gedragscampagnes tegen afleiding in het verkeer	Kosten zijn subsidiabel voor 80% en daardoor minimaal.				X	2	0	Exploitatie	Ja	0	0	0	0	0	
			Totalen investering + exploitatie							**2.360**			**423**	**963**	**329**	**270**	**220**	**215**
			Totaal investeringkosten							**1.355**			**153**	**253**	**679**	**120**	**120**	**30**
			Totaal exploitatiekosten							**1.005**			**295**	**185**	**150**	**150**	**100**	**185**

PM = pro memorie = kosten zijn nog niet bekend op dit moment NVT = niet van toepassing