

Effect van 30 km/u op busdiensten in Voorschoten

Dit document beschrijft specifiek het effect van een snelheidsverlaging naar 30 km/u op busdiensten in Voorschoten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een vergelijkende analyse tussen verkeersdeelnemers, aangevuld met lokale kenmerken van de Leidseweg en Veurseweg.

1. Inleiding

In veel Nederlandse steden zijn reeds ervaringen opgedaan met 30 km/u. Deze ervaringen zijn vaak gebaseerd op stedelijke netwerken zoals Amsterdam. De situatie in Voorschoten wijkt hiervan af vanwege de specifieke inrichting van wegen, waaronder gescheiden rijstroken zonder uitwijkmogelijkheden.

Daarom is het noodzakelijk om de effecten op busdiensten niet alleen theoretisch te benaderen, maar ook te beoordelen in de lokale context.

2. Vergelijking effecten per verkeersdeelnemer

Aspect	Busdiensten	Autogebruikers	Fietsers	Hulpdiensten
Reistijd (vrij verkeer)	Licht negatief	Neutraal	Neutraal	Licht negatief
Reistijd (drukke)	Neutraal	Neutraal	Positief	Positief
Betrouwbaarheid	Afhankelijk van inrichting	Neutraal	Positief	Neutraal
Doorstroming	Afhankelijk van ontwerp	Afhankelijk van ontwerp	Positief	Zeer afhankelijk van ontwerp
Blokkeringsgevoeligheid	Negatief bij huidige situatie	Negatief	Neutraal	Sterk negatief
Effect 30 km + rotondes	Positief	Positief	Positief	Positief

3. Nuances specifiek voor Voorschoten

De huidige inrichting van de Leidseweg en Veurseweg met gescheiden rijstroken zonder uitwijkmogelijkheden leidt tot blokkades bij druk verkeer. Hierdoor kan stilstaand verkeer niet worden gepasseerd door bussen of hulpdiensten.

In deze situatie wordt de reistijd niet bepaald door de maximumsnelheid, maar door de mate van stilstand en blokkering in het netwerk.

4. Effect van 30 km/u op busdiensten

De invoering van 30 km/u leidt theoretisch tot een beperkte toename van de rijtijd per traject. Dit effect is lineair en relatief klein.

Echter, in de praktijk van Voorschoten kunnen de volgende effecten optreden:

- Minder agressief rijgedrag en gelijkmatiger verkeersbeeld
- Minder stilstand door betere kruispuntafwikkeling (bijvoorbeeld via rotondes)
- Minder blokkades op smalle wegvakken

Dit kan leiden tot een constantere reistijd, wat belangrijker is voor de dienstregeling dan de maximumsnelheid.

5. Conclusie

Hoewel 30 km/u een beperkte negatieve impact heeft op de theoretische snelheid van busdiensten, kan in Voorschoten juist een stabilisatie of verbetering van de betrouwbaarheid optreden.

De belangrijkste factor is de doorstroming van het verkeer. Indien 30 km/u gepaard gaat met een betere inrichting van kruispunten en het verminderen van blokkades, kunnen busdiensten hun dienstregeling blijven handhaven.

Hoewel de invoering van 30 km/u op de Leidseweg en Veurseweg kan leiden tot een **beperkte toename van de rijtijd voor busdiensten**, is dit effect in de praktijk goed te **compenseren met gerichte maatregelen**.

Maatregel	Effect voor kwetsbare gebruikers
Beschermd busnet	Cruciaal
Halte + loopkwaliteit	Grote winst
Toegankelijke OV-keten	Voorwaarde
Aanvullend vervoer	Alleen als aanvulling
Betaalbaarheid	Sociale inclusie

6. Eindsamenvatting

In Voorschoten is volgens de FB het probleem niet snelheid, maar blokkadegevoeligheid. Een goed ingerichte 30 km-situatie vermindert blokkades, verbetert de doorstroming en maakt het netwerk betrouwbaarder voor zowel busdiensten als hulpdiensten — terwijl de verkeersveiligheid substantieel toeneemt.

Bronnenlijst – 30 km/u en busdiensten

1. Praktijkonderzoek en evaluaties (Amsterdam)

- [Onderzoeksrapport 30 km/u in Amsterdam \(Gemeente Amsterdam\)](#)
 - [Samenvatting evaluatie 30 km/u – effecten op veiligheid en verkeer](#)
 - [Gezamenlijke aanpak 30 km/u op busroutes \(Vervoerregio Amsterdam\)](#)
-

2. Effecten op openbaar vervoer (busdiensten)

- [OV impactanalyse en mitigerende maatregelen \(Goudappel\)](#)
 - [Inspraakreactie Rover – 30 km-beleid Amsterdam](#)
 - [Nieuwsbericht: 30 km/u effect op busvervoer \(Rover / AD\)](#)
-

3. Verkeersveiligheid en algemene effecten

- [SWOV – onderzoeksprogramma en effecten lagere snelheid](#)
 - [Onderzoek: 30 km/u verbetert verkeersveiligheid en leefbaarheid](#)
-

4. Modal shift (fiets vs. OV vs. auto)

- [GGD / academische studie: effecten snelheidsverlaging incl. fietsgebruik](#)
 - [Fietsersbond – effecten 30 km/u en groei fietsgebruik](#)
-

5. Bereikbaarheid en kwetsbare groepen

- [PBL rapport – Beter bereikbaar? \(2024\)](#)
 - [Toelichting PBL – afnemende bereikbaarheid OV en impact kwetsbare groepen](#)
 - [KiM – Acceptabele bereikbaarheid \(reizigersperspectief\)](#)
-

6. Overige beleids- en kennisbronnen

- [Goudappel – openbaar vervoer en systeemanalyses](#)

