



Aan

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

MEMO

Afzender

[Redacted]

Dienst

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Datum

16 december 2025

Onderwerp

Resultaten verkeersonderzoeken Ver Huellweg-Noord 2019 en 2025

Naar aanleiding van de bewonersbijeenkomsten van 15 juli 2019 over de vergroening van de Ver Huellweg heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden. Tussen eind november 2025 en begin december 2025 heeft er een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. In deze memo worden de bevindingen van deze verkeersonderzoeken toegelicht. Doel van deze onderzoeken is het kunnen doen van een uitspraak over verwachte verkeerseffecten als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op of zelfs afsluiten van het noordelijk deel van de Ver Huellweg voor autoverkeer. Hieronder worden eerst de resultaten van het verkeersonderzoek uit 2019 toegelicht. Vervolgens volgt een toelichting op het verkeersonderzoek dat in 2025 heeft plaatsgevonden. Tenslotte wordt op basis van deze beide verkeersonderzoeken beoordeeld welke effecten het voor autoverkeer afsluiten van de Ver Huellweg heeft op de omliggende wegen.

Verkeersonderzoek 2019

Voor de analyse is gebruik gemaakt van verschillende soorten data. Enerzijds is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel, anderzijds van data uit tellingen met telslangen en een drone:

- De tellingen met telslangen hebben plaatsgevonden in de periode 14 oktober t/m 22 oktober 2019 (24 uur/dag gedurende een week)
- De drone-meting heeft plaatsgevonden op 23 oktober 2019 (2 uur tijdens avondspits)

Telslangen

Met behulp van de telslangen is op een zestal locaties het aantal verkeersbewegingen geteld¹. Op vijf van de zes locaties is naast het aantal motorvoertuigen ook het aantal (brom)fietzers geteld. In de afbeelding op de volgende pagina zijn de tellocaties van de metingen met telslangen opgenomen. Bij de metingen met telslangen is op de volgende locaties geteld:

- Ver Huellweg (alleen motorvoertuigen);
- Haringkade tussen Prof. P.S. Gerbrandyweg en Nieuwe Duinweg;
- Duinweg tussen Haringkade en Hogeweg;
- Cremerweg tussen Wagenaarweg en Nieuwe Parklaan;
- Wagenaarweg tussen Cremerweg en Nieuwe Parklaan;
- Van Stolkweg tussen Hogeweg en Prof. B.M. Teldersweg.

¹

Dit is een doorsnedetelling. Op basis van een meting met telslangen is niet te achterhalen waar verkeer vandaan komt en waar het heen rijdt.

Op de met blauw gemarkeerde telpunten is het aantal motorvoertuigen gemeten; op de met groen gemarkeerde punten het aantal (brom)fietzers. De verkeersbewegingen zijn per uur en per richting geregistreerd. Bij de motorvoertuigen is een onderscheid gemaakt naar licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer². Bij de (brom)fietstellingen is geen onderscheid gemaakt naar type voertuig (fiets of bromfiets). Naast intensiteiten is voor de motorvoertuigen ook de snelheid geregistreerd. Tevens zijn de tellingen uit 2019 met oudere tellingen (2011) vergeleken.



Drone

Bij wijze van proef is in het kader van dit verkeersonderzoek een aanvullend onderzoek verricht met een drone. Deze heeft gedurende twee uur boven de kruising Ver Huellweg-Haringkade gehangen en met behulp van een camera de verkeersbewegingen geregistreerd. Op basis van deze camerabeelden is geanalyseerd waar de voertuigen vandaan kwamen en waar ze heen gingen. Tevens is deze data naast de telsingmetingen gelegd om de betrouwbaarheid van beide tellingen te toetsen.

Analyse verkeersdata

Het aantal verkeersbewegingen op de Ver Huellweg in noordelijke richting (richting Haringkade) ligt substantieel hoger (circa 920 mvt/etmaal³) dan het aantal verkeersbewegingen in zuidelijke richting (richting Prof. B.M. Teldersweg; circa 330 mvt/etmaal). Doordeweeks is het drukker dan tijdens het weekend. Uit een vergelijking met data uit verkeerslichten op omliggende kruisingen blijkt dat de verhouding tussen een werkdag⁴ en een weekenddag normaal en representatief is.

² Het onderscheid is gemaakt op basis van as-combinaties van het voertuig. Op basis hiervan kan onderscheid worden gemaakt in licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter), middelzwaar verkeer (2 assen, as-afstand > 3,7 meter) en zwaar verkeer (3 of meer assen).

³ mvt/etmaal: motorvoertuigen per etmaal

⁴ Werkdag: maandag t/m vrijdag; weekenddag: zaterdag t/m zondag.

In noordelijke richting is een duidelijke spitsverloop zichtbaar met een piek tijdens de avondspits; in zuidelijke richting is de hoeveelheid verkeer over de dag redelijk stabiel. Tellingen uit 2011 geven een vergelijkbaar beeld.

De uitkomsten van het drone-onderzoek zijn vergeleken met de resultaten van het onderzoek met een telsing. Hiervoor is gebruik gemaakt van avondspitsmeting op de Ver Huellweg. Met de drone zijn op de Ver Huellweg 45 voertuigen in zuidelijke richting en 213 voertuigen in noordelijke richting gemeten (258 voertuigen in twee richtingen). Met de telsing zijn 38 voertuigen in zuidelijke richting gemeten en in noordelijke richting 185 voertuigen (223 voertuigen in twee richtingen). Beide metingen goed met elkaar overeen komen.

Uit het drone-onderzoek (zie navolgende tabellen) kan geanalyseerd worden waar het verkeer vandaan komt en waar het heen gaat. Verkeer vanaf de Ver Huellweg in noordelijke richting rijdt richting Haringkade (73%), Cremerweg (12%), Duinweg (9%) en Wagenaarweg (5%). Verkeer in zuidelijke richting naar de Ver Huellweg komt vanaf de Cremerweg (78%), Haringkade (9%), Wagenaarweg (9%) en Duinweg (4%).

mvt							
Bestemming	1	2	3	4	5	6	
Herkomst	Haringkade (West)	Duinweg	Ver-Huëllweg	Haringkade (Oost)	Wagenaarweg	Cremerweg	
1 Haringkade (West)			4				4
2 Duinweg			2				2
3 Ver-Huëllweg	156	19	0	1	11	26	213
4 Haringkade (Oost)			0				0
5 Wagenaarweg			4				4
6 Cremerweg			35				35
	156	19	45	1	11	26	

mvt %							
Bestemming	1	2	3	4	5	6	
Herkomst	Haringkade (West)	Duinweg	Ver-Huëllweg	Haringkade (Oost)	Wagenaarweg	Cremerweg	
1 Haringkade (West)			9%				9%
2 Duinweg			4%				4%
3 Ver-Huëllweg	73%	9%	0%	0%	5%	12%	100%
4 Haringkade (Oost)			0%				0%
5 Wagenaarweg			9%				9%
6 Cremerweg			78%				78%
	73%	9%	100%	0%	5%	12%	

Opvallend is dat het overgrote deel van het verkeer vanaf de Ver Huellweg richting Haringkade rijdt (73% - 156 voertuigen). Verkeer in zuidelijke richting naar de Ver Huellweg komt vrijwel allemaal vanaf de Cremerweg. Mogelijk hangt het hoge percentage in noordelijke richting samen met het willen ontwijken van de verkeerslichten op de kruising Prof. B.M. Teldersweg-Johan de Wittlaan-Scheveningseweg. Uit de resultaten kan ook worden opgemaakt dat de Ver Huellweg wordt gebruikt door mensen die in het Van Stolkpark willen zijn (19 voertuigen via de Duinweg).

Het hoge aandeel verkeer (78% - 35 voertuigen) uit de richting van de Cremerweg kiest waarschijnlijk voor de Ver Huellweg, omdat dit de snelste route is tussen Scheveningen Bad en zuidwest Den Haag.

Vanaf de Ver Huellweg rijdt relatief beperkt verkeer richting de Wagenaarweg (11 voertuigen – 5%). Van het aantal voertuigen op de Ver Huellweg in zuidelijke richting komen 4 voertuigen uit de Wagenaarweg (9%).

Verkeersonderzoek 2025

Tussen 25 november 2025 en 8 december 2025 heeft er op de Ver Huellweg tussen de Prof. B.M. Teldersweg en de Haringkade een aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. Met behulp van telslangen is het aantal motorvoertuigen in beide richtingen geteld.

Analyse verkeersdata

Het aantal verkeersbewegingen op de Ver Huellweg dat in 2025 is gemeten ligt lager dan in 2019. In 2025 zijn op een werkdag per etmaal gemiddeld circa 800 motorvoertuigen gemeten tegen circa 1250 motorvoertuigen in 2019.

Net als in 2019 ligt in 2025 het aantal verkeersbewegingen in noordelijke richting (richting Haringkade) substantieel hoger (circa 700 mvt/etmaal) dan het aantal verkeersbewegingen in zuidelijke richting (richting Prof. B.M. Teldersweg; circa 100 mvt/etmaal). Ook in 2025 is het doordeweeks drukker dan tijdens het weekend en is in noordelijke richting ook een duidelijk spitsverloop zichtbaar met een piek tijdens de avondspits; in zuidelijke richting is de hoeveelheid verkeer over de dag net als in 2019 redelijk stabiel.

Eenrichtingsverkeer/afsluiten Ver Huellweg - gevolgen

Het is aannemelijk dat het instellen van eenrichtingsverkeer of het geheel afsluiten van de Ver Huellweg tot gevolg zal hebben dat het verkeer dat nu gebruik maakt van de Ver Huellweg een andere route zal kiezen. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer betreft het alleen het verkeer richting Prof. B.M. Teldersweg; bij het volledig afsluiten gaat het vanzelfsprekend om verkeer in beide richtingen. Om inzicht te krijgen wat de mogelijke gevolgen zijn van (gedeeltelijke) afsluiting van de Ver Huellweg voor het kiezen van een alternatieve route is het van belang om een beeld te krijgen van de reden waarom men kiest voor de Ver Huellweg. Aangezien onder de verkeersdeelnemers geen enquête is gehouden en er geen kentekenregistratie heeft plaatsgevonden, gebeurt dit op basis van aannames en expert judgement.

Instellen eenrichtingsverkeer

Dit voorstel gaat uit van het instellen van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer in de richting van de Haringkade. Verkeer vanaf de zijde van de Haringkade richting Prof. B.M. Teldersweg is dan niet meer mogelijk. Voor autoverkeer in noordelijke richting (de drukste richting) heeft dit voorstel geen effect. Autoverkeer in zuidelijke richting (circa 330 mvt/etmaal) zal zich gaan verspreiden over alternatieve routes.

Aan de wegen in dit gebied zijn nauwelijks bestemmingen. Alleen aan de Wagenaarweg liggen ongeveer 10 woningen en aan de Cremerweg ligt een korfbalvereniging. Aan de Ver Huellweg en aan de Haringkade zijn geen directe bestemmingen. Het is gezien het beperkte aantal bestemmingen in dit gebied niet aannemelijk dat het verkeer dat in zuidelijke richting op de Ver Huellweg uit het gebied zelf komt, maar vooral van deze wegen gebruik maakt omdat het praktisch is: doorgaand verkeer / 'sluip' verkeer.

Op basis van voornoemde herkomstpercentages kan worden geschat hoeveel verkeer op de Ver Huellweg uit de verschillende richtingen komt:

Uit richting	%	2019	2025
Cremerweg	78%	258 mvt/etmaal	80 mvt/etmaal
Haringkade West	9%	30 mvt/etmaal	9 mvt/etmaal
Wagenaarweg	9%	30 mvt/etmaal	9 mvt/etmaal
Duinweg	4%	13 mvt/etmaal	4 mvt/etmaal
Totaal	100%	330 mvt/etmaal	102 mvt/etmaal

- Verkeer vanuit de richting van de Duinweg zal naar verwachting kiezen voor een route via de Van Stolkweg. Dat geldt ook voor een deel van het verkeer op de Haringkade West. Aangenomen wordt dat het verkeer op de Duinweg vooral uit het Van Stolkpark komt (via Prof. P.S. Gerbrandyweg).
- Het verkeer van de Cremerweg zal voor een beperkt deel kiezen voor de Wagenaarweg. Het betreft verkeer met een herkomst van de Cremerweg (korfbalvereniging).
- Verkeer ten noorden van de Cremerweg (o.a. uit de richting van Scheveningen Bad) zal eerder gebruik (blijven) maken van de Nieuwe Parklaan, van de Nieuwe Duinweg-Kanaalweg of van een route via de Gevers Deynootweg-Jurriaan Kokstraat-Duinstraat-Westduinweg.
- Het is de verwachting dat het grootste deel van het verkeer uit de Wagenaarweg voor een route via de Nieuwe Parklaan en de Prof. B.M. Teldersweg zal kiezen en dus niet meer door het gebied zal rijden.

Per saldo zal het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ver Huellweg nauwelijks tot een toename leiden aan verkeer leiden op de omliggende wegen door het gebied, zoals de Wagenaarweg. Op de Van Stolkweg zal bij het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ver Huellweg wel sprake zijn van enige toename ten opzichte van de bestaande situatie, maar is dit ten opzichte van de huidige intensiteiten op de Van Stolkweg heel beperkt⁵. Rekening houdend met deze effecten is er verkeerskundig gezien geen bezwaar om voor autoverkeer eenrichtingsverkeer in te stellen op de Ver Huellweg vanaf de Prof. B.M. Teldersweg richting Haringkade.

Afsluiten voor autoverkeer

Naast de hiervoor beschreven effecten moet bij volledige afsluiting van de Ver Huellweg voor autoverkeer ook rekening worden gehouden met uitwijkeffecten in noordelijke richting (ongeveer 915 mvt/etmaal: verkeersonderzoek 2019):

- Verkeer dat nu gebruik maakt van de Ver Huellweg en de Duinweg richting Van Stolkpark zal naar verwachting kiezen voor de Van Stolkweg. Aan de hand van het aandeel verkeer uit het drone-onderzoek dat nu kiest voor een route via de Duinweg (9%) wordt het aantal voertuigen dat voor de Van Stolkweg zal kiezen geschat op circa 80 tot 85 voertuigen. Bij het volledig afsluiten van de Ver Huellweg is het de verwachting dat in beide richtingen een toename van verkeer is. Per saldo gaat het om een toename van 5,5% tot 7,5%⁶.
- Van het aandeel verkeer dat vanaf de Ver Huellweg kiest voor de Wagenaarweg (5% - ongeveer 45 tot 50 voertuigen) wordt aangenomen dat dit verkeer zal kiezen voor een route via de Nieuwe Parklaan. Ook in deze situatie mag verwacht worden dat verkeer met een bestemming aan de Cremerweg⁷ deels zal kiezen voor de Wagenaarweg. Een ander deel van dit verkeer zal kiezen voor een route via de Nieuwe Parklaan en de Cremerweg.

⁵ In de huidige situatie rijden er ongeveer 1700 voertuigen per etmaal op de Van Stolkweg. Bij instellen van eenrichtingsverkeer kan dit toenemen met 13 tot 43 voertuigen per etmaal (Duinweg+Haringkade West). Dit geeft een toename van minder dan 1% tot 2,5% ten opzichte van de huidige situatie.

⁶ Het betreft 80-85 voertuigen in noordelijke richting en 13-43 voertuigen in zuidelijke richting (zie toelichting instellen eenrichtingsverkeer).

⁷ In de huidige situatie rijdt 12% van het aantal voertuigen van de Ver Huellweg naar de Cremerweg (circa 110 voertuigen).

- Verkeer dat nu van de Ver Huellweg gebruik maakt en via de Cremerweg doorrijdt naar het Renbaankwartier, Scheveningen Bad of Belgisch Park, zal naar verwachting hoofdzakelijk kiezen voor een route via de Nieuwe Parklaan of zelfs een verder weg gelegen route (Van Alkemadeaan). Het is niet te verwachten dat dit verkeer zal kiezen voor een route via de Wagenaarweg.
- Resteert het verkeer dat nu vanaf de Ver Huellweg naar links afslaat richting Haringkade West (73% - circa 670 voertuigen). Een groot aandeel van dit verkeer heeft naar verwachting vooral een bestemming richting het Renbaankwartier, in en om Scheveningen Dorp of in en om Scheveningen Bad. Voor zover dit verkeer in Scheveningen Dorp, Scheveningen Bad of het Renbaankwartier moet zijn, wordt aangenomen dat men bij afsluiting van de Ver Huellweg kiest voor een route via de Nieuwe Parklaan of de Scheveningseweg en minder snel voor een route via de Wagenaarweg-Haringkade of voor een route door het Van Stolkpark. Verkeer richting Scheveningen Dorp of het Renbaankwartier zal via de Nieuwe Parklaan iets sneller zijn dan verkeer dat kiest voor een route via de Scheveningseweg.

Het is moeilijk in te schatten welk aandeel van het verkeer in noordelijke richting bij afsluiting van de Ver Huellweg in het gebied terugkeert, bijvoorbeeld via de Wagenaarweg-Haringkade:

- Bij 20% gaat het om circa 135 voertuigen⁸ per etmaal
- Bij 40% gaat het om circa 270 voertuigen per etmaal
- Bij 60% gaat het om circa 400 voertuigen per etmaal

Het is niet waarschijnlijk dat meer dan 60% van de gemeten voertuigen voor de Wagenaarweg zal kiezen, aangezien andere routes, bijvoorbeeld via de Nieuwe Parklaan of de Scheveningseweg sneller zijn.

In de huidige situatie rijden er circa 780 voertuigen per etmaal via de Wagenaarweg, waarvan circa 120 voertuigen tijdens de avondspits⁹ (gemiddeld is dit 1 auto per minuut tijdens de avondspits¹⁰). In het geval 60% van de gemeten voertuigen voor de Wagenaarweg kiest, geeft dit in de Wagenaarweg een toename van ongeveer 50% (in plaats van 1 auto per minuut wordt dat 1,5 auto per minuut tijdens de avondspits¹¹). Per saldo zal door het volledig afsluiten van de Ver Huellweg voor autoverkeer het verkeer op de omliggende wegen door het gebied, zoals de Wagenaarweg, iets toenemen. In absolute aantallen blijft de mogelijke verkeersintensiteit in de Wagenaarweg acceptabel en passen deze intensiteiten bij een woonstraat als de Wagenaarweg. Op de Van Stolkweg zal bij het afsluiten van de Ver Huellweg ook sprake zijn van enige toename ten opzichte van de bestaande situatie, maar is dat in dit geval acceptabel en passend bij het karakter van de Van Stolkweg.

Nuanceren verkeerseffecten

De schattingen van de verkeerstoeiname zoals hierboven beschreven, zijn gebaseerd op de resultaten van het verkeersonderzoek uit 2019 en zijn naar verwachting enigszins aan de hoge kant. Verwacht mag worden dat het werkelijke aantal voertuigen dat voor de Van Stolkweg of voor de Wagenaarweg zal kiezen, lager ligt dan op basis van de verkeersintensiteiten uit 2019. Immers de intensiteiten op de Ver Huellweg liggen in 2025 lager dan in 2019:

- richting de Haringkade liggen de intensiteiten in 2025 circa 25% lager dan in 2019;
- richting Prof. B.M. Teldersweg liggen de intensiteiten circa 70% lager dan in 2019.

⁸ Op basis van het aandeel verkeer dat in noordelijke richting afslaat van de Ver Huellweg richting Haringkade West (73% - 670 mvt/etmaal).

⁹ Dit betreft de periode tussen 16:00 uur en 18:00 uur – twee richtingen samen.

¹⁰ Gemiddeld over de dag is dit 0,5 auto's per minuut.

¹¹ Gemiddeld over de dag is dit 0,8 auto's per minuut in plaats van 0,5 auto's per minuut

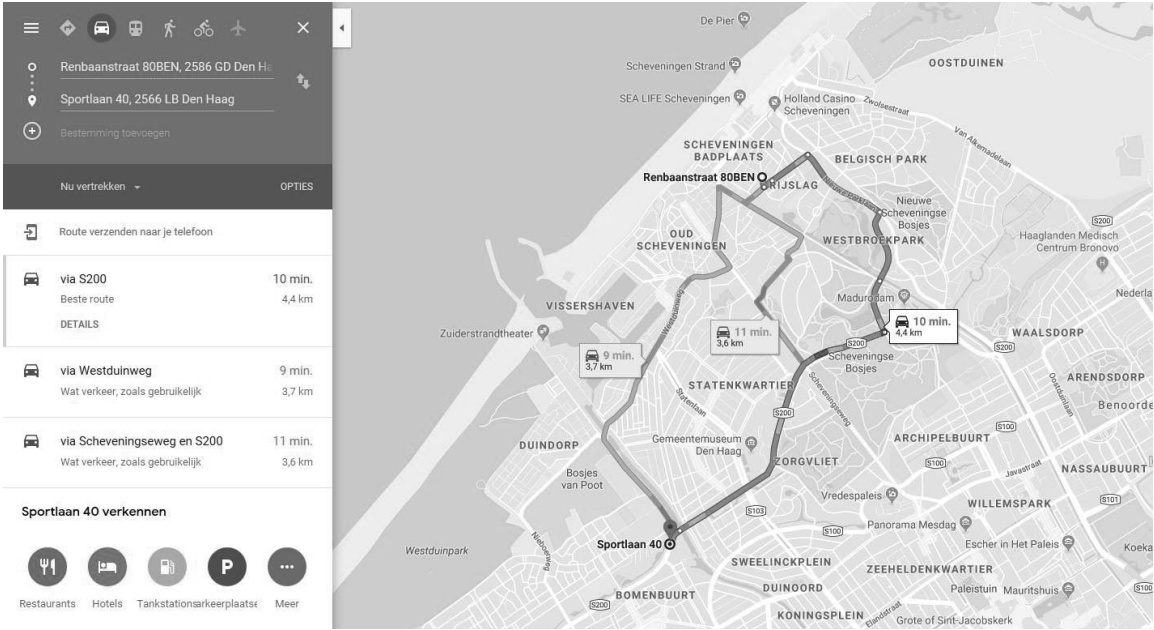
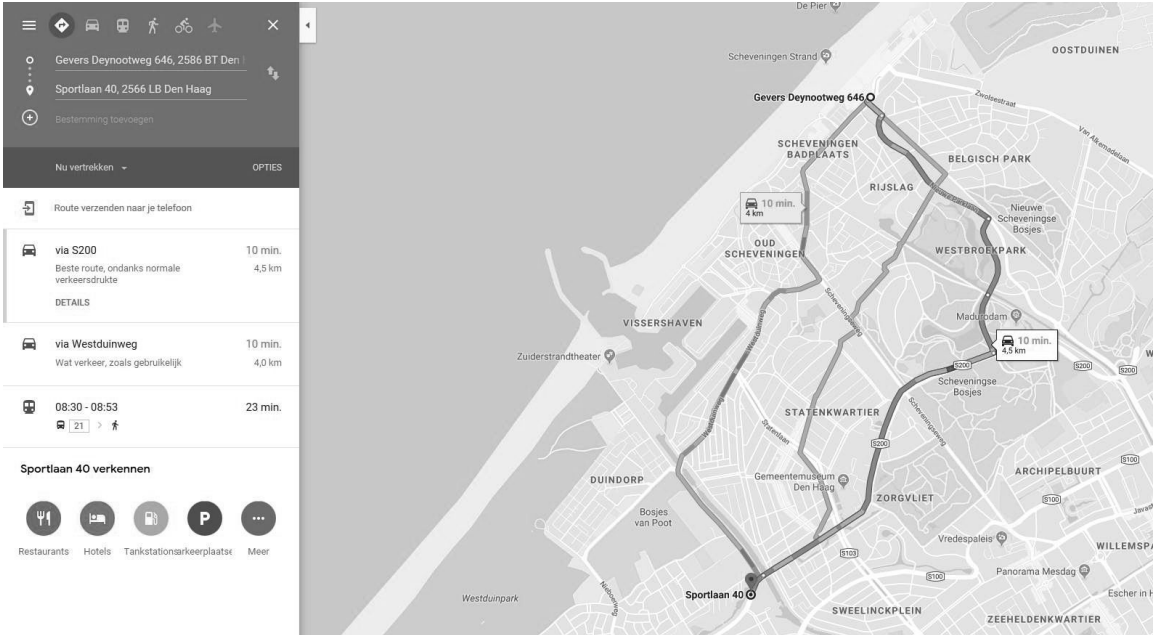
De analyse van de effecten zoals hierboven beschreven kunnen worden gezien als een worst case-situatie.

Op basis van deze analyse kan geconcludeerd worden dat het volledig afsluiten van de Ver Huellweg (voor autoverkeer) naar verwachting enkele neven-/uitwijkeffecten zal hebben. Echter, de toename aan verkeersbewegingen op de omliggende wegen blijft – verkeerskundig gezien – acceptabel. Verkeerskundig gezien is er daarom geen bezwaar om de Ver Huellweg volledig voor autoverkeer af te sluiten.

Conclusie

Verkeerskundig gezien bestaat er geen bezwaar tegen het instellen van eenrichtingsverkeer of het volledig afsluiten van de Ver Huellweg.

Ons kenmerk
DSO/



Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

