



Den Haag

Verkeersbesluit

Uw brief van

Ons kenmerk

VTH2025-42103

Aantal bijlagen

Diverse

Datum

31 maart 2026

Onderwerp

verkeersbesluit: Ver-Huëllweg Noord
(diverse verkeersmaatregelen)

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 3 december 2025 ingekomen verzoek van Dienst Stadsbeheer tot het nemen van een verkeersbesluit voor diverse verkeersmaatregelen op de locatie Ver-Huëllweg in Den Haag;

gelezen de op 16 december 2025 ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer met daarin een positief advies;

overwegende,

dat het idee om de Ver-Huëllweg tussen de Professor B.M. Teldersweg en de Haringkade (hierna: Ver-Huëllweg Noord) groener te maken voortkomt uit het plan 'Breng Romantiek terug' (met kenmerk RIS297966) van de Denktank Scheveningse Bosjes. Dit plan is gemaakt voor de Scheveningse Bosjes, het Westbroekpark en de Waterpartij. De gemeente heeft dit plan samen met de omgeving en andere betrokkenen onderzocht en uitgewerkt door middel van bijeenkomsten op 9 april 2019 en 15 juli 2019. Gedurende de ontwerpfase zijn door gemeente Den Haag verschillende scenario's uitgewerkt en aan bewoners voorgelegd. Vanuit deze bewonersavonden heeft het volledig afsluiten van de Ver-Huëllweg Noord voor autoverkeer daarin de voorkeur gekregen.

Ecologische onderbouwing

dat de afsluiting van de Ver-Huëllweg Noord voor gemotoriseerd verkeer bijdraagt aan het versterken van de groenstructuur door het wegdek fysiek te versmallen en de weg af te waarden tot een wandelpad en tweerichtingsfietspad waar ook bromfietzers zijn toegestaan. De Ver-Huëllweg Noord doorkruist de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH). Door de voorgenomen herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord wordt circa 2.500 m² (voormalige) verharding aan de SGH toegevoegd, waardoor sprake is van versterking in kwantitatieve zin.

Ten behoeve van het verkeersbesluit is een ecologische onderbouwing opgesteld, die als bijlage 1 aan dit besluit is toegevoegd. Daaruit volgt dat met de herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord niet alleen extra areaal aan de SGH wordt toegevoegd, maar dat ook extra natuurkwaliteit ontstaat, onder andere door de aanplant van extra bomen en struiken. Daarnaast wordt de interne

samenhang van het gebied vergroot door het verminderen van de barrièrewerking van de Ver-Huëllweg Noord.

Milieueffecten:

dat de afsluiting van de Ver-Huëllweg Noord voor autoverkeer leidt tot een beperking van de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door het wegverkeer. De herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord leidt tot een afname van fysieke, optische en auditieve verstoring als gevolg van gemotoriseerd verkeer waarmee het karakter van het gebied als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland wordt gerespecteerd en versterkt.

Verkeerskundige effecten

dat de functie van de Ver-Huëllweg Noord binnen het stedelijk wegennet beperkt is en dat de Ver-Huëllweg Noord weinig verkeer aantrekt. Ook blijkt uit analyse uitgevoerd door Sweco naar de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat over de Ver-Huëllweg Noord rijdt (meting maart 2025) dat een groot deel daarvan in de huidige situatie routes volgt over wegen die geen onderdeel zijn van de hoofdstructuur. In plaats daarvan betreft het routes die via wegen in verblijfsgebieden naar verder weg gelegen bestemmingen leiden. Vanuit de netwerkstrategie 2040 (vastgesteld in 2025) is dat onwenselijk omdat doorgaand verkeer in verblijfsgebieden verkeersonveiligheid en verkeershinder met zich meebrengt. Bij afsluiting van de Ver-Huëllweg Noord zijn er bovendien vaak goede route-alternatieven, die juist meer gebruik maken van de hoofdstructuur.

Berekeningen met het gemeentelijke verkeersmodel voor het jaar 2025 (V-MRDH) laten zien dat er na afsluiting van de Ver-Huëllweg Noord daadwerkelijk meer verkeer over de stedelijke hoofdstructuur en ontsluitende wegen gaat rijden. Kort samengevat volgt uit de analyse van Sweco dat de Ver-Huëllweg Noord een relatief beperkte functie heeft binnen het stedelijk wegennet en dat de Ver-Huëllweg Noord weinig verkeer aantrekt. De bijdrage van de Ver-Huëllweg Noord aan de totale verkeersafwikkeling in het gebied is daarmee zeer beperkt. De verkeerskundige effecten van het verkeersbesluit op omliggende hoofdwegen zijn aanvaardbaar en niet onevenredig.

Leveranties Madurodam

dat met de wegbeheerder en Madurodam een alternatieve route is gevonden voor leveranciers van Madurodam. De Ver-Huëllweg Noord is een belangrijke route voor leveranciers van en naar Madurodam. De gemeente heeft contact gehad met Madurodam en de wegbeheerder over een alternatieve route. Deze route loopt over de Nieuwe Parklaan en Cremerweg. Beide partijen zijn akkoord met deze aangepaste route.

Parkeren

dat nauwelijks nog gebruik gemaakt wordt van parkeermogelijkheden op de Ver-Huëllweg. Er zijn op 14 en 22 mei 2025 parkeertellingen uitgevoerd. Hieruit bleek dat er slechts beperkt gebruik gemaakt wordt van de parkeermogelijkheden op deze locatie. Uit observaties in 2026 blijkt dat op de Ver-Huëllweg Noord er niet of nauwelijks geparkeerd wordt.

Verkeersveiligheid

dat het afsluiten van de Ver-Huëllweg Noord voor autoverkeer een positief effect heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit blijkt uit verkeersonderzoek uitgevoerd door Sweco waaruit blijkt dat doorgaand verkeer via de hoofdwegenstructuur zal gaan rijden.

Wijkontsluitingswegen zijn beter ingericht op het afwikkelen van doorgaand verkeer op omdat

fietsers en voetgangers vaak eigen, exclusieve infrastructuur aanwezig is. Daarnaast is sprake van afname van doorgaand verkeer door 30 km/u-zones.

Belangenafweging:

Het verkeersbesluit is gebaseerd op een brede afweging van belangen, waaronder:

- verbetering van kwantiteit en kwaliteit van vergroening van de Scheveningse Bosjes (ecologische onderbouwing, bijlage 1 bij verkeersbesluit);
- versterking van de ecologische structuur (ecologische onderbouwing, bijlage 1 bij verkeersbesluit);
- verbetering van de verkeersveiligheid (verkeersonderzoek, bijlage 2 bij verkeersbesluit);
- realiseren van voetgangers- en fietsverbinding conform netwerkstrategie 2040 (verkeersonderzoek, bijlage 2 bij verkeersbesluit);

Deze belangen zijn afgewogen tegen de belangen van verkeersdeelnemers en omwonenden. Uit het onderzoek van Sweco blijkt dat de negatieve verkeerseffecten beperkt zijn, terwijl de positieve effecten op het gebied van leefomgeving en verkeersveiligheid substantieel zijn. Er is dus geen sprake van (onevenredig) nadelige effecten als gevolg van het verkeersbesluit.

Inzage concept-verkeersbesluit

dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgeschreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken;

Ingediende zienswijze

dat hierop een zienswijze is ingediend op 23 februari 2026, die is aangevuld op 19 maart 2026 en ingaat op:

- de representativiteit van het door gemeente Den Haag uitgevoerde verkeersonderzoek dat als bijlage bij het concept verkeersbesluit is meegestuurd;
- het ontbreken van een duidelijke ecologische meerwaarde;
- het ontbreken van een beschouwing van de effecten op omliggende wegen;
- het ontbreken van een beschouwing van de effecten op de bereikbaarheid van omliggende wijken;
- het ontbreken van een belangenafweging en/of participatie;
- een alternatief voorstel waarbij de Ver-Huëllweg Noord open blijft in noordelijke rijrichting zodat de bereikbaarheid niet wordt aangetast en doelstellingen voor vergroening kunnen worden behaald.

Op 12 maart 2026 heeft een gesprek plaatsgevonden waarin wederzijdse belangen en toelichting is uitgewisseld op de voorgenomen plannen. In bijlage 3 wordt schriftelijk ingegaan op bovenstaande punten.

De bij dit verkeersbesluit behorende bijlagen 1, 2 en 3 zijn onlosmakelijk verbonden aan dit verkeersbesluit.

dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden;

dat het betreffende weggedeelte in beheer is bij de gemeente Den Haag en is gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente;

dat Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer een positief advies op het verkeersbesluit heeft afgegeven;

gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

- het voorkomen of beperken van overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu;
- het voorkomen of beperken van de aantasting van het karakter van het gebied;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990);

BESLUITEN:

- I. door het plaatsen van borden volgens model G12A en G12B van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderbord OB505, het instellen van een verplicht (brom-) fietspad in twee richtingen op de Ver-Huëllweg (deel tussen Professor B.M. Teldersweg en Haringkade) en specifiek op de hierna genoemde locaties en zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening:
 - I.01: verkeersbord: G12A + onderbord OB505
 - Begin (brom-) fietspad op kruispunt Ver-Huëllweg met Haringkade (hoek bij brug over waterpartij);
 - Bocht (brom-) fietspad Ver-Huëllweg, ter hoogte van afslag (brom-) fietspad Madurodam;
 - I.02: verkeersbord: G12B
 - Einde (brom-) fietspad op kruispunt Ver-Huëllweg met Haringkade (hoek op kant Madurodam);
- II. door het plaatsen van borden volgens model B06 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), en door het overeenkomstig artikel 1, onder p, van genoemd Reglement aanbrengen van voorrangsdriehoeken (haaiantanden) in of op het wegdek een voorangsregeling te treffen ter hoogte van de bocht (brom-)fietspad Ver-Huëllweg, bij einde (brom-)fietspad Madurodam, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- III. door het plaatsen van borden volgens model C15 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), een gesloten verklaring in te stellen voor fietsers en bromfietzers ter hoogte van de bocht (brom-) fietspad Ver-Huëllweg, bij einde (brom-)fietspad Madurodam, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- IV. dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel

voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld;

- V. dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij het Haags Informatiecentrum, Spui 70, Den Haag;

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens deze:

[Geanonimiseerd]

Afdeling APV Vergunningen

Wilt u bezwaar maken?

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u de overtreder of een belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen. Stuur uw bezwaarschrift uiterlijk binnen 6 weken na de datum dat het besluit bekend werd.

- U kunt uw bezwaarschrift indienen via www.denhaag.nl/bezwaar. U heeft hiervoor uw DigiD nodig. Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie. U kunt ons geen e-mail sturen.
- U kunt uw bezwaarschrift ook per post sturen naar:

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
AWB / bezwaar
Postbus 12 600
2500 DJ DEN HAAG

Zet in uw bezwaarschrift:

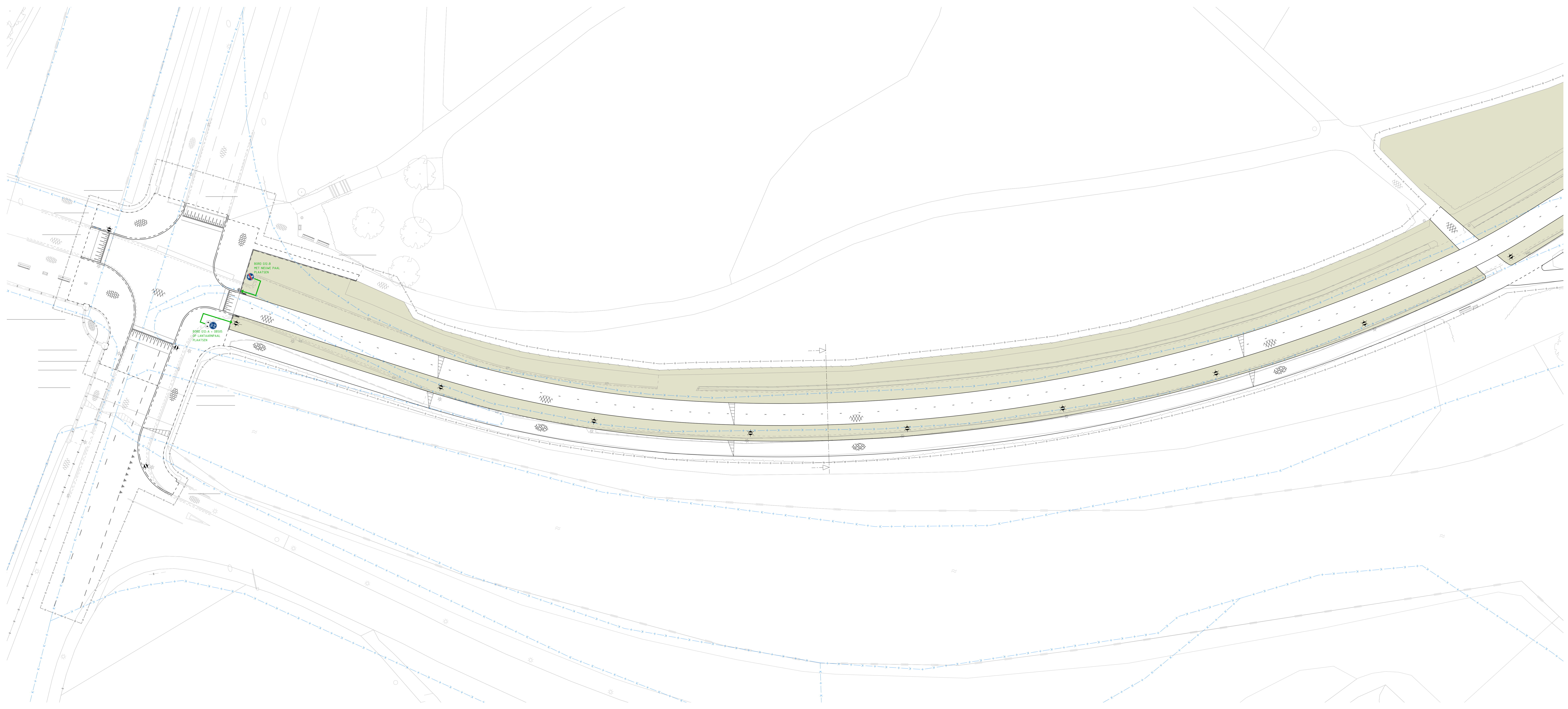
- Uw naam, adres, telefoonnummer (waar wij u overdag kunnen bellen) en uw e-mailadres.
- De datum en uw handtekening.
- Een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. Stuur een kopie van het besluit mee. En noem het kenmerk.
- De redenen/argumenten waarom u het niet eens bent met het besluit.
- Eventuele bijlagen/ bewijsstukken die uw bezwaar ondersteunen.

Schrijft u namens iemand anders het bezwaar? Stuur dan ook een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee van de persoon namens wie u bezwaar maakt.

Is er snel een uitspraak nodig?

Het bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat dit besluit in werking treedt ook als u bezwaar maakt. Als u dit niet wilt, kunt de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. Dit kan alleen als u tijdig bezwaar heeft gemaakt en uw zaak spoed heeft.

U kunt dit verzoek indienen bij de rechtbank Den Haag. Voor de behandeling van dit verzoek worden kosten in rekening gebracht (griffierecht).



BORO G2-B
HET NIEUWE PAAL
PLAGTEN

BORO G2-A - OEBUS
OF LANTARNPAAI
PLAGTEN

- (solid line)
- - - (dashed line)
- · - · - (dash-dot line)
- ▬▬▬ (thick solid line)
- ▲ (triangle)
- ▨ (hatched pattern)
- ▩ (cross-hatched pattern)
- ▧ (diagonal hatched pattern)
- ▦ (dotted pattern)
- (solid grey rectangle)
- (circle)





Den Haag

Aan

MEMO

Datum

27 maart 2026

Onderwerp

Ecologische onderbouwing afsluiting Ver-Huëllweg Noord

Afzender

Dienst

Stadsbeheer

Afdeling

Beleidsafdeling Stadsbeheer

Doorkiesnummer

14070

E-mailadres

In deze memo wordt onderbouwd op welke wijze de herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord bijdraagt aan een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van de *Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH)* van Den Haag.

Achtergrond van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur

Met het vaststellen van het Beleidsplan voor het Haagse groen, 'Groen kleurt de stad' 2005 - 2015 (RIS 129360), is in Den Haag de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) geïntroduceerd. De SGH is een samenhangend groen netwerk en bestaat uit:

- groengebieden en groenzones die behoren tot de landelijke, provinciale en regionale groenstructuren (waaronder de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland);
- zones die behoren tot de gemeentelijk vastgestelde ecologische verbindingzones;
- de hoofdboomstructuur (die delen van de boomstructuur die een belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad, de lange lijnen, de historische lijnen en de verbinding tussen groengebieden);
- groengebieden die een bijzondere bijdrage leveren aan de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad.

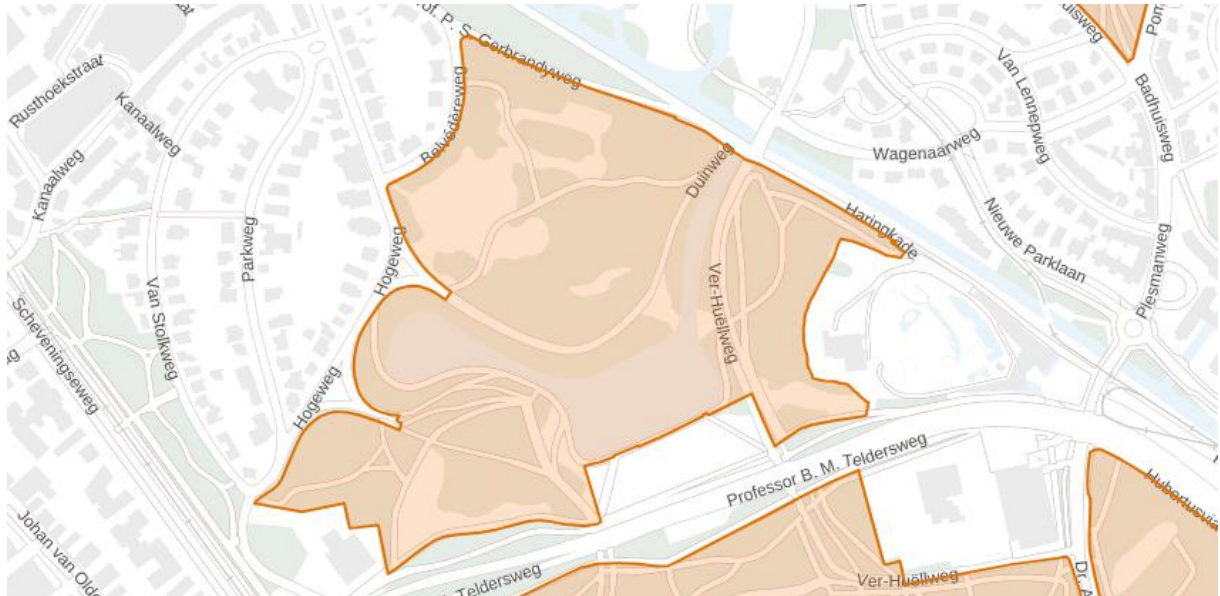
Met het aanwijzen van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur heeft het gemeentebestuur zich verplicht om deze op eenduidige en herkenbare wijze duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken (RIS 300506). Versterken kan zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin.

Versterken in kwantitatieve zin

Een onderzoek naar kwantitatieve versterking van de SGH volgde onder andere uit de motie 'Onderzoek uitbreiding areaal Stedelijke Groene Hoofdstructuur' die de gemeenteraad op 16 december 2020 heeft aangenomen. In deze motie werd gevraagd om te onderzoeken hoe het areaal van de SGH kan worden uitgebreid door het versmallen van wegen. Op 15 maart 2022 is de motie afgedaan en is een lijst van 39 kansrijke locaties geselecteerd, verdeeld over vijf categorieën. Het omvormen van de Ver-Huëllweg Noord was een van de opties en is aangedragen in het kader van de categorie Robuuste ecologische hoofdstructuur. Met de voorgenomen herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord wordt circa 2500 m² verharding aan de Stedelijke Groene Hoofdstructuur verwijderd en is duidelijk sprake van versterking van de SGH in kwantitatieve zin.

Versterken in kwalitatieve zin

De hoogste natuurkwaliteit binnen de SGH is aanwezig in de gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland. De natuurkwaliteit ter hoogte van de Ver-Huëllweg Noord wordt door de provincie Zuid-Holland erkend, en in de herziening van het Omgevingsbeleid 2025 zijn (grote delen van de) groenzones aan beide zijden van de Ver-Huëllweg Noord en de Ver-Huëllweg Noord zelf toegevoegd aan het Natuurnetwerk Nederland (Figuur 1). Uit deze figuur blijkt ook dat de Ver-Huëllweg Noord de SGH doorkruist.



Figuur 1. De Ver-Huëllweg Noord ligt binnen de grenzen van het NNN.

Van belang voor de kwaliteit van het NNN zijn de “waarde, oppervlakte, kwaliteit en samenhang van het NNN” (Herziening Omgevingsbeleid Zuid-Holland 2025). Met het herinrichten van de Ver-Huëllweg Noord wordt niet alleen extra areaal aan de SGH toegevoegd maar ook, onder andere door de aanplant van extra bomen en struiken, extra natuurkwaliteit en wordt de interne samenhang van het gebied vergroot door het verminderen van de barrièrewerking van de Ver-Huëllweg-Noord. Ten slotte zorgt het omvormen van de Ver-Huëllweg Noord tot een afname van fysieke, optische en auditieve verstoring als gevolg van gemotoriseerd verkeer waarmee het karakter van het gebied als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland wordt gerespecteerd.

Conclusie

Met het verkeersbesluit Ver-Huëllweg Noord wordt het doel nagestreefd om de door het wegverkeer veroorzaakte gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken. Het afsluiten van de Ver-Huëllweg Noord is juist effectief doordat deze weg de SGH en NNN doorkruist. Daarnaast wordt met deze herinrichting circa 2.500 m² aan verhard oppervlak omgevormd tot groen. De herinrichting van de Ver-Huëllweg Noord leidt tot een afname van fysieke, optische en auditieve verstoring als gevolg van gemotoriseerd verkeer waarmee het karakter van het gebied als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland wordt gerespecteerd en versterkt.

Ver-Huëllweg

Mobiliteitseffecten van afsluiting voor auto
tussen Prof. B.M. Teldersweg en Haringkade



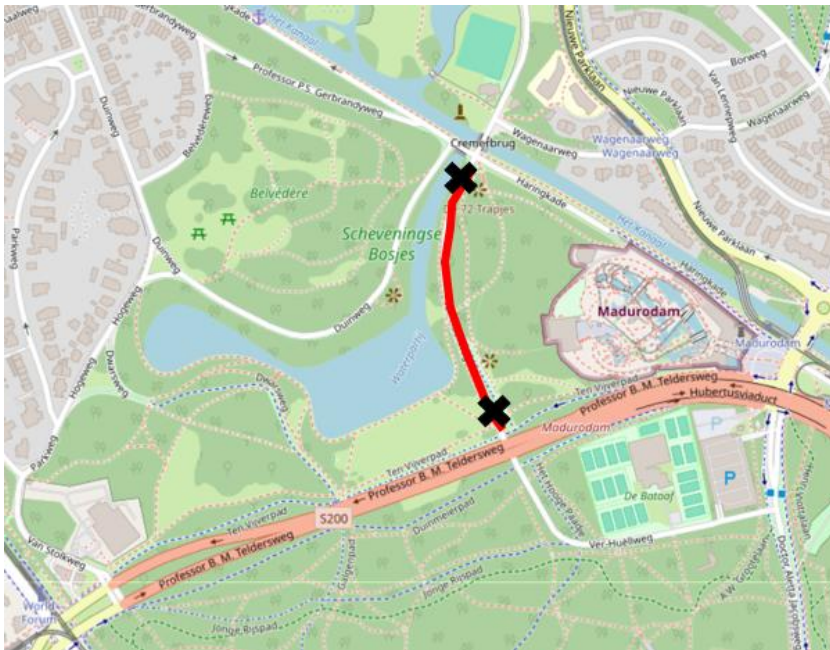
Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769		
Onderwerp	Advies Ver-Huëllweg		
Projectnummer	51034946		
Klant	Gemeente Den Haag		
Auteur	Guus Tamminga		
Datum	27-03-2026	Vrijgegeven door	Roemer Dolman
Versie	1		
Documentnummer	NL26-648800269-167541		
Documentreferentie	NL.....		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aangeleverde gegevens	5
1.2	Aanpak van de verkeerskundige onderbouwing	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Huidige situatie	6
2.1	Intensiteiten	6
2.2	Wegenstructuur rond de Ver-Huëllweg	7
2.3	Verkeersafwikkeling spitsperiode	10
2.4	Herkomsten en bestemmingen van het verkeer	12
2.4.1	Ver-Huëllweg in noordelijke richting	13
2.4.2	Ver-Huëllweg in zuidelijke richting	16
2.4.3	Conclusies routes	17
2.5	Observatie verkeersbeeld Ver-Huëllweg	17
2.6	Parkeren	20
2.6.1	Parkeerreguleringsgebied	20
2.6.2	Parkeerdrukmeting 2025	21
2.6.3	Observatie parkeerdruk 2026	21
3	Voorgenomen maatregel: afsluiten Ver-Huëllweg	22
3.1	Beschrijving maatregel	22
3.2	Impact op verkeersstromen en routekeuze (noordelijke richting)	23
3.2.1	Richting Van Stolkpark	24
3.2.2	Richting Westbroekpark en Duttendel, Belgisch park	25
3.2.3	Richting Visserijbuurt	26
3.2.4	Richting Oud-Scheveningen en Geuzen en Statenkwartier	27
3.3	Impact op verkeersstromen en routekeuze (zuidelijke richting)	28
3.4	Verandering verkeersstromen	28
3.5	Parkeerdruk	30
4	Conclusies	31

1 Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag heeft op 29 januari 2026 een conceptverkeersbesluit genomen, waarbij een deel van de Ver-Huëllweg, tussen de Prof. B.M. Teldersweg en de Haringkade, wordt afgesloten voor autoverkeer. De weg wordt afgewaardeerd tot een fietspad, waardoor de weg smaller wordt en er ruimte ontstaat voor het versterken van de groenstructuren in dit gebied.



Figuur 1: Door de gemeente voorgestelde afsluiting voor autoverkeer

De gemeente Den Haag heeft Sweco gevraagd om, in aanvulling op het al door de gemeente uitgevoerde onderzoek, de mobiliteitseffecten van deze afsluiting te analyseren en rapporteren.

1.1 Aangeleverde gegevens

De analyse is uitgevoerd op basis van:

- tellingen gemeente Den Haag (2019);
- modelberekeningen met het V-MRDH-verkeersmodel 3.0.2;
- parkeerdrukmeting 2025 (middag en nacht);
- analyses herkomsten en bestemmingen met TomTom Move op basis van GPS-data;
- analyses van snelheid autoverkeer op basis van TomTom Traffic Stats;
- locatieschouw Ver-Huëllweg (inclusief parkeersituatie) en spitsobservaties kruispunten (door Van Der Kruijt Verkeersadvies).

1.2 Aanpak van de verkeerskundige onderbouwing

Het onderzoek naar de gevolgen van de afsluiting van de Ver-Huëllweg richt zich op de volgende aspecten:

- Welke rol speelt de Ver-Huëllweg voor de verkeersafwikkeling?
 - Hoeveel verkeer rijdt er?
 - Wat zijn de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op deze weg en welke routes kiezen ze?
- Wat is de impact van de afsluiting op de verkeersstromen voor de wijk Van Stolkpark/Scheveningse bosjes en het omliggende gebied?
 - Welke mogelijke invloed heeft de maatregel op sluipverkeer?
 - Hoe druk is het op de wegen in het gebied en wat zijn de te verwachten veranderingen door de afsluiting?
- Welke gevolgen heeft de afsluiting op de parkeerdruk in het gebied

1.3 Leeswijzer

Het rapport is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2: Huidige situatie:
 - Verkeer:
 - intensiteiten (tellingen);
 - herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de Ver-Huëllweg;
 - verkeersafwikkeling spitsperioden;
 - parkeren:
 - parkeerdruk (metingen 2025 en observaties);
- Hoofdstuk 3: Gevolgen van de afsluiting:
 - impact op de verkeersstromen:
 - impact op de verkeersstromen en routekeuze;
 - toe- of afnames verkeer op de wegen;
 - sluipverkeer;
 - parkeren;
- Hoofdstuk 4: Conclusies.

2 Huidige situatie

De Ver-Huëllweg sluit aan de zuidkant aan op de Prof. B.M. Teldersweg en is daar alleen aangetakt op de noordelijke rijbaan. Vanaf de Ver-Huëllweg in zuidelijke richting is alleen de rechtsafbeweging op de Prof. B.M. Teldersweg toegestaan. Voor autoverkeer komend vanuit de richting Hubertusviaduct is de route via de Ver-Huëllweg een van de mogelijke opties voor verkeer naar het Van Stolkpark. Navolgende paragrafen gaan in op de verkeerssituatie in de huidige situatie en richten zich op de karakteristieken van het verkeer op de Ver-Huëllweg.

2.1 Intensiteiten

Figuur 2 geeft de intensiteiten op de Ver-Huëllweg in 2019 (meetperiode 14-21 oktober). De meest recente telling van het verkeer tussen 25 november 2025 en 8 december 2025 is niet representatief vanwege werkzaamheden aan de Hubertustunnel, waardoor er ook minder verkeer over de Ver-Huëllweg reed dan in 2019. De verwachting is dat er op deze weg tussen 2019 en 2026 weinig groei zal zijn geweest, omdat er in die periode geen ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de nabije omgeving zijn geweest die extra verkeer trekken.



Figuur 2: Intensiteit Ver-Huëllweg voor een werkdag (2019)¹

¹ Doornede is het totaal van beide rijrichtingen

In totaal rijden er op de getelde dagen gemiddeld 1.244 voertuigen per etmaal. Zoals de figuur laat zien is er een scheve verdeling naar richting. De Ver-Huëllweg heeft in noordelijke richting met 915 motorvoertuigen (mvt/etmaal) beduidend meer verkeer dan de 330 mvt/etmaal in zuidelijke richting. Dit komt doordat het kruispunt van de Ver-Huëllweg alleen op de noordelijke rijbaan van de Prof. B.M. Teldersweg aantakt. Verkeer vanaf de Ver-Huëllweg kan daardoor niet linksafslaan richting de Hubertustunnel of het centrum.

De avondspits (in noordelijke richting) is ten slotte duidelijk drukker dan de ochtendspits. Het drukste avondspitsuur heeft met 128 mvt/uur ongeveer 10% van alle etmaalverkeer, wat gebruikelijk is voor een spitspatroon. In zuidelijke richting is er geen sterk spitspatroon en is de maximale uurintensiteit met ongeveer 30 mvt/uur veel lager.

2.2 Wegenstructuur rond de Ver-Huëllweg

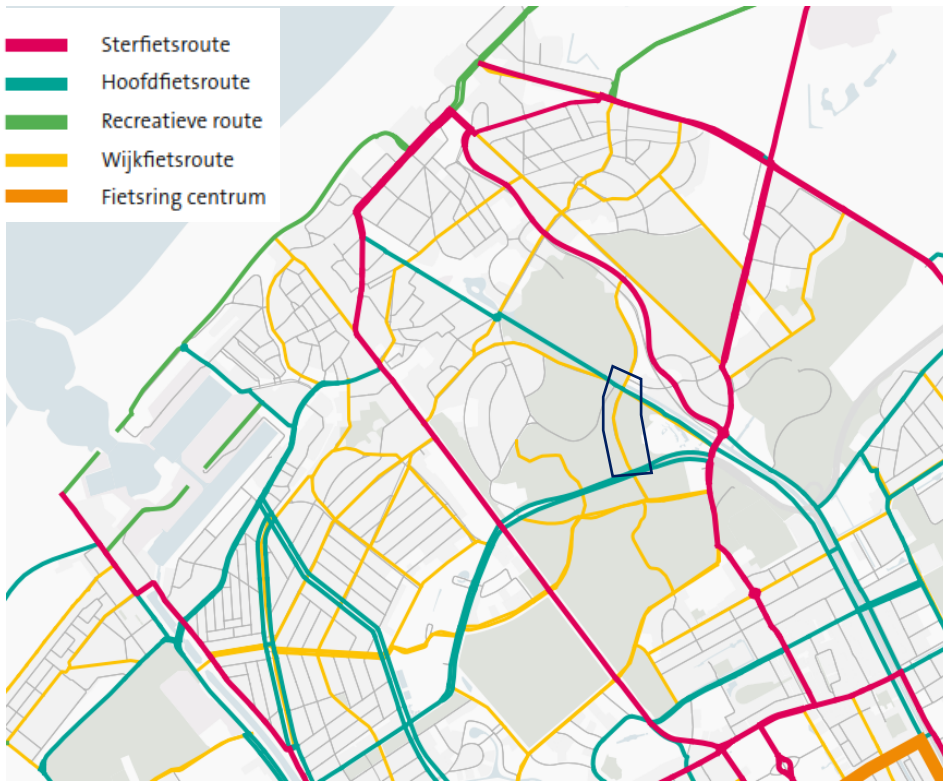
De gemeente wil het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk ordenen en concentreren op de stedelijke en regionale hoofdwegen. Op deze wegen mag je meestal 50 km/uur rijden, in tegenstelling tot de wegen in de wijk. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet gewenst. De gebiedsontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als 'stadslaan': wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Figuur 3 geeft de structuur van het autonetwerk (2040)², waarbij in de omgeving van de Ver-Huëllweg de Prof. B.M. Teldersweg (S200) als onderdeel van de 'Centrumring' (GOW 50) een duidelijke functie heeft voor autoverkeer. De Nieuwe Parklaan is een 'verbindende weg' (GOW 50) en moet zorgen voor een verdere verdeling vanaf de stedelijke hoofdwegen. De Scheveningseweg, Badhuisweg en Nieuwe Duinweg zijn benoemd als 'ontsluitende weg' (GOW 30). Vanuit deze structuur is het de wens om het verkeer vanuit de wijken zoveel mogelijk via de deze wegen te ontsluiten. Vanuit deze wegen worden de woonstraten in de wijken bereikt. Het streven is om doorgaand verkeer binnen woonwijken zoveel mogelijk te beperken. Op de navolgende kaart is zichtbaar dat de Ver-Huëllweg (zwart omkaderd) geen deel uitmaakt van de Haagse hoofdstructuur en dus niet bedoeld is als 'ontsluitende' weg.

Voor het fietsverkeer is de Ver-Huëllweg voor 2040 onderdeel van de wijkfietsroutes (zie Figuur 4), en ook voor voetgangers maakt deze deel uit van de wijkroutes.

² Zoals opgenomen in de recent vastgestelde "Netwerkstrategie 2040" (RIS322420)



Figuur 3: structuur autonetwerk 2040 (Netwerkstrategie 2040); Ver Huëllweg zwart omkaderd



Figuur 4: Fietsnetwerk 2040 (Netwerkstrategie 2040); Ver Huëllweg zwart omkaderd



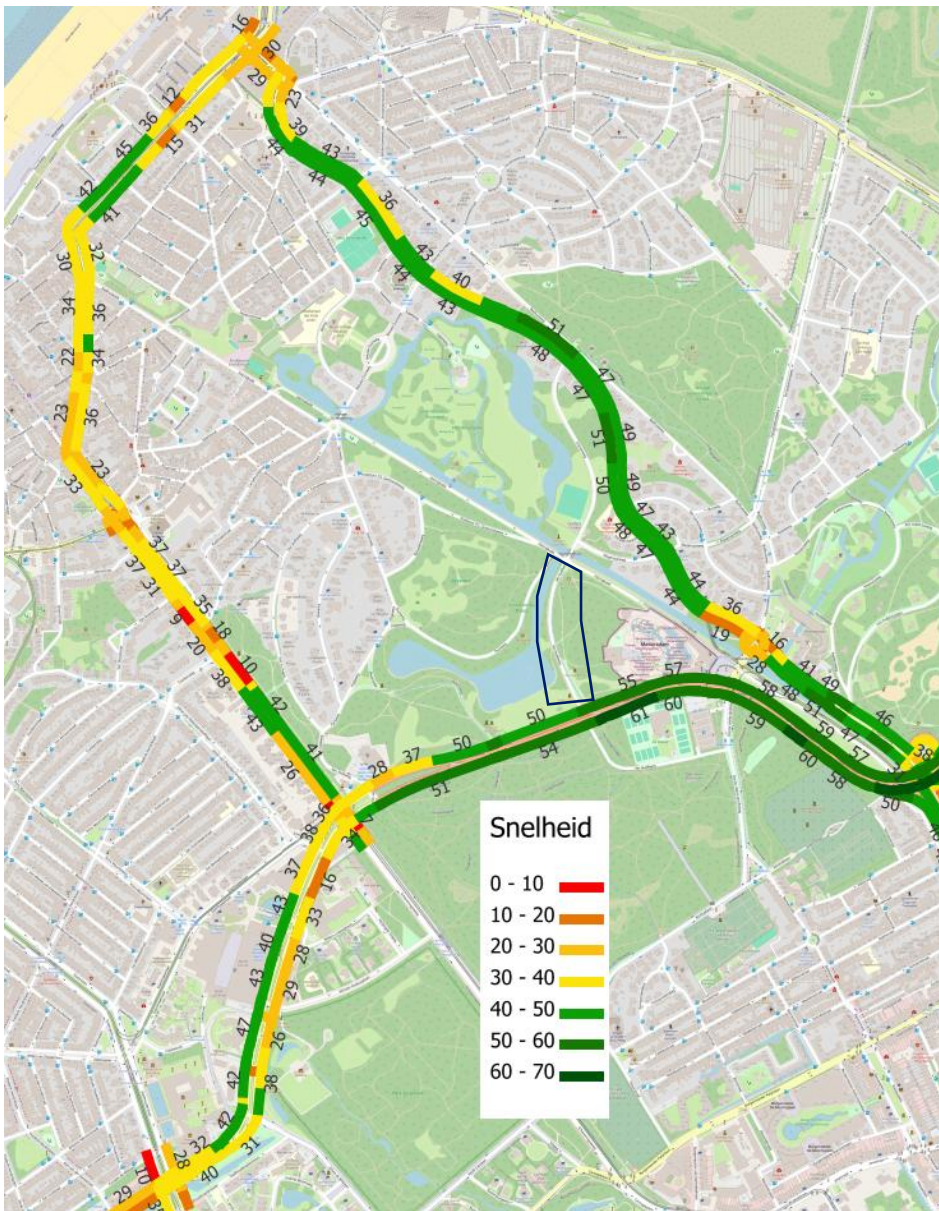
Figuur 5: Voetgangersnetwerk 2040 (Netwerkstrategie 2040); Ver Huëllweg zwart omkaderd

2.3 Verkeersafwikkeling spitsperiode

Het realiseren van de wens om het verkeer zo veel mogelijk op de hoofdstructuur te concentreren, is mede afhankelijk van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Bij veel vertraging op de hoofdwegen bestaat het risico dat verkeer naar sluiproutes gaat zoeken om eventuele knelpunten te omzeilen. Voor de hoofdwegen rond de Ver-Huëllweg is de rijnsnelheid in beeld gebracht om zichtbaar te maken waar sprake is van vertraging. Figuur 6 en Figuur 7 geven de gemiddelde rijnsnelheid in respectievelijk de ochtend- en de avondspits voor de maand maart 2025³. De verschillen tussen de ochtend- en avondspits zijn voor veel wegvakken gering.

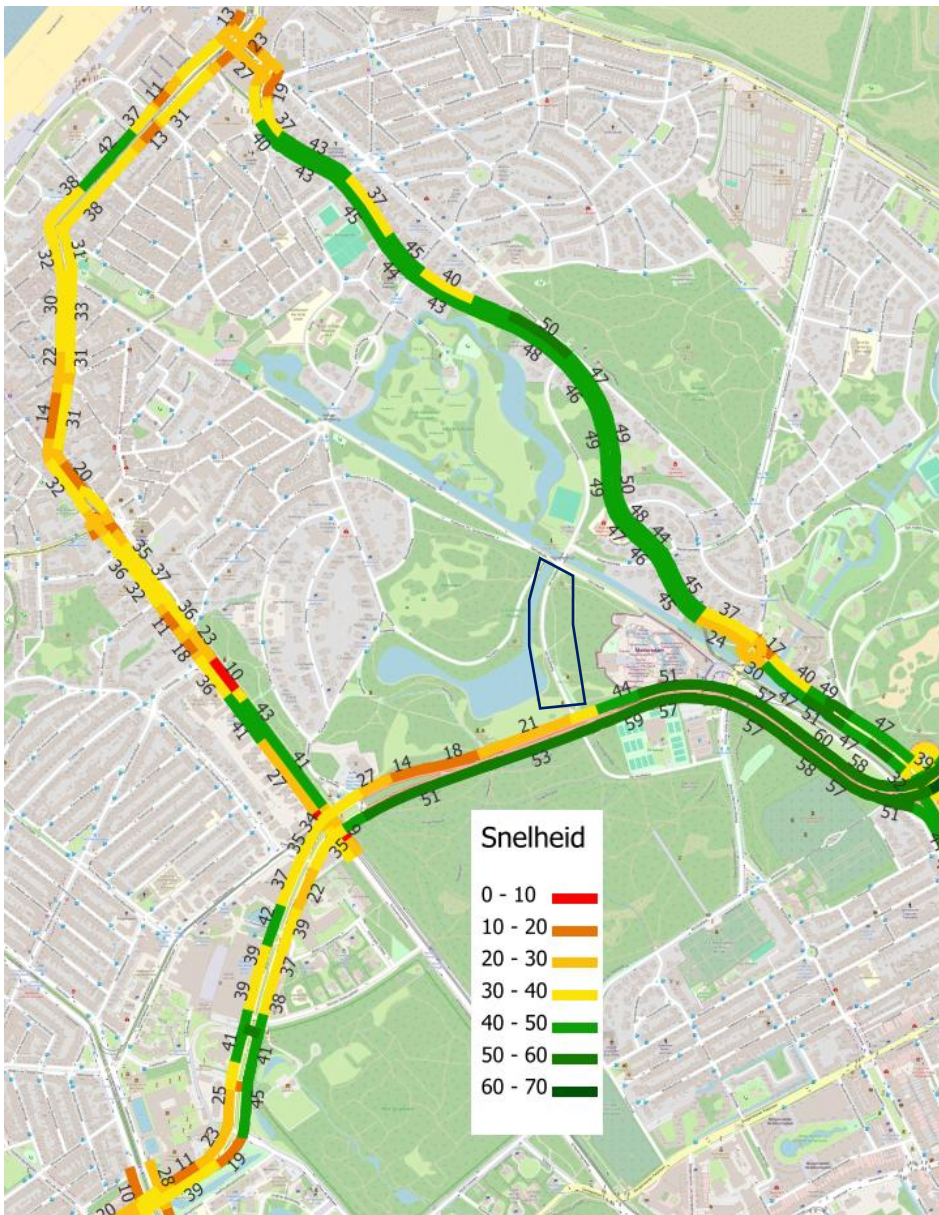
Op de Prof. B.M. Teldersweg is er, vooral in de avondspits, vertraging voor het kruispunt met de Scheveningseweg. Vanaf de Ver-Huëllweg tot het kruispunt varieert de snelheid tussen de 14 en 27 km/uur. Op de Nieuwe Parklaan rijdt het verkeer op de meeste delen goed door (40-50 km/uur). Op een enkel segment is er sprake van een wat lagere snelheid. Op de Scheveningseweg is er vertraging voor het kruispunt met de Frankenslag.

³ Reden om voor dit tijdvak te kiezen zijn de werkzaamheden aan de Hubertustunnel (tot april 2026) en een afsluiting op de Johan de Wittlaan vanwege de NAVO-top (vanaf half april 2025), waardoor het verkeersbeeld in de periode vanaf half april 2025 niet representatief is.



Figuur 6: Gemiddelde snelheid verkeer (mediaan) in drukste kwartier van de ochtendspits (periode 3 maart-4 april 2025 tussen 8:00 en 8:15 uur: werkdagen) 4; Ver Huëllweg zwart omkaderd

⁴ De snelheidsmetingen zijn afkomstig vanuit de TomTom Traffic Stats (historische reistijden)



Figuur 7: Gemiddelde snelheid verkeer (mediaan) in drukste kwartier van de avondspits (periode 3 maart-4 april 2025 tussen 17:30 en 17:45 uur: werkdagen) ; Ver Huëllweg zwart omkaderd

2.4 Herkomsten en bestemmingen van het verkeer

Vanuit de netwerkstrategie van de gemeente (zie paragraaf 2.2) heeft de Ver-Huëllweg geen functie als verbindende weg. De wegtypologie is vooral bedoeld voor de directe ontsluiting van woningen en percelen. Deze paragraaf beschrijft het huidige functioneren van de weg aan de hand van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat gebruik maakt van de Ver-Huëllweg, waarbij onder meer wordt nagegaan of de weg daadwerkelijk een lokale functie heeft of

dat er ook sprake is van “doorgaand verkeer” wat eigenlijk via de hoofdstructuur zou moeten worden afgewikkeld.

Om dat inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van het “TomTom Move” portaal⁵. Deze biedt inzicht in de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat op een specifiek wegvak rijdt. Het is gebaseerd op waarnemingen via navigatiesystemen en mobiele telefoons, waarbij de dekkinggraad ongeveer 15% van het totale verkeer bedraagt. De analyse is gedaan op basis van gegevens in de periode van 3 maart 2025 tot 4 april 2025. Hierbij zijn alleen de werkdagen (exclusief feestdagen) meegenomen. Reden om voor dit tijdvak te kiezen zijn de werkzaamheden aan de Hubertustunnel (tot april 2026) en een afsluiting op de Johan de Wittlaan vanwege de NAVO-top (vanaf half april 2025, waardoor het verkeersbeeld in de periode vanaf half april niet representatief is. De hieraan voorafgaande periode van 3 maart tot 4 april 2025 is dat wel.

Omdat de Ver-Huëllweg aan de zuidkant alleen op de noordelijke rijbaan van de Prof. B.M. Teldersweg aantakt, zijn er flinke verschillen in herkomsten en bestemmingen tussen verkeer in noordelijke en zuidelijke rijrichting.

2.4.1 Ver-Huëllweg in noordelijke richting

Figuur 8, 9 en 10 geven inzicht in de routes (herkomsten en bestemmingen) van het verkeer op de Ver-Huëllweg in noordelijke richting voor de ochtendspits, avondspits en de etmaalperiode. Voor het etmaal heeft het verkeer op de Ver-Huëllweg in noordelijke richting de volgende bestemmingen:

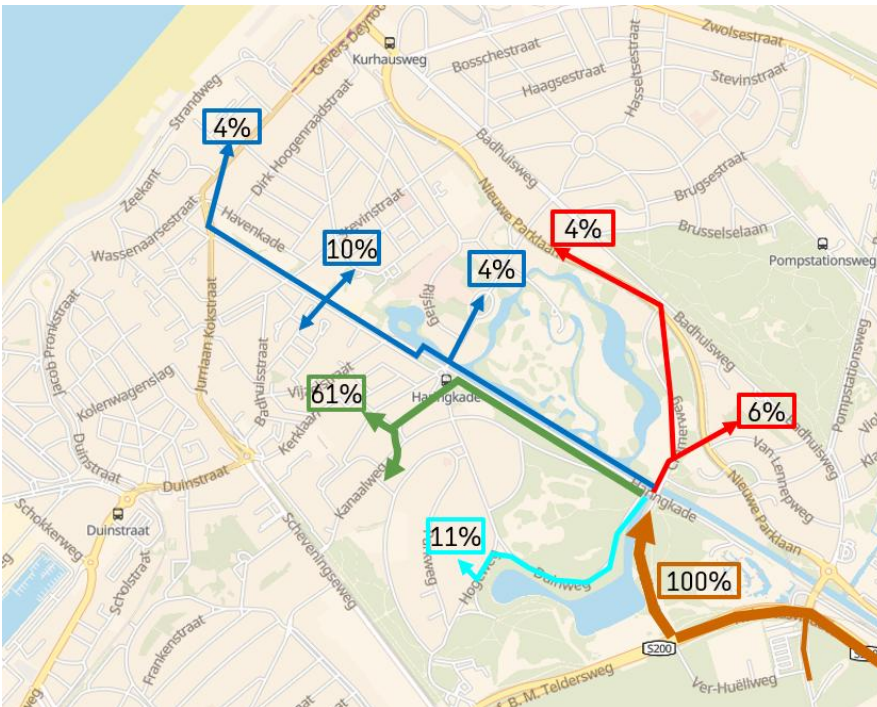
- 8% van het verkeer rijdt via de Duinweg naar het Van Stolkpark.
- 10% rijdt via de Cremerweg in de richting van de Nieuwe Parklaan.
- Het overgrote deel van het verkeer (82%) rijdt via de Haringkade en verdeelt zich daarna over de volgende bestemmingen:
 - 53%⁶ heeft een bestemming in de Visserijbuurt en directe omgeving.
 - 22% rijdt via de Badhuiskade verder richting Scheveningen, waarbij opvalt dat ongeveer 5% via de Jurriaan Kokstraat ‘terugrijdt’ richting Scheveningseweg.
 - 3% van het verkeer rijdt via Kanaalweg-Scheveningseweg-Duinstraat door naar een bestemming in Vissershaven en het Geuzen- en Statenkwartier.
 - 5% van het verkeer rijdt via Kanaalweg-Scheveningseweg-Frankenslag door naar een bestemming in het Geuzen- en Statenkwartier.

Vooraf in de avondspits blijkt dat een deel van het verkeer dat via de Ver-Huëllweg rijdt, bestemmingen heeft aan de westzijde van de Scheveningseweg (Vissershaven en het Geuzen- en Statenkwartier). Het verkeer volgt daarbij routes over wegen die geen deel uitmaken van de hoofdstructuur. Het betreft onder meer de routes via de Haringkade-Badhuiskade en Pansierstraat-Kanaalweg. Het is wenselijker dat dit verkeer een route via de hoofdstructuur (zie paragraaf 2.2) zou volgen, zoals bijvoorbeeld de Prof. B.M. Teldersweg-

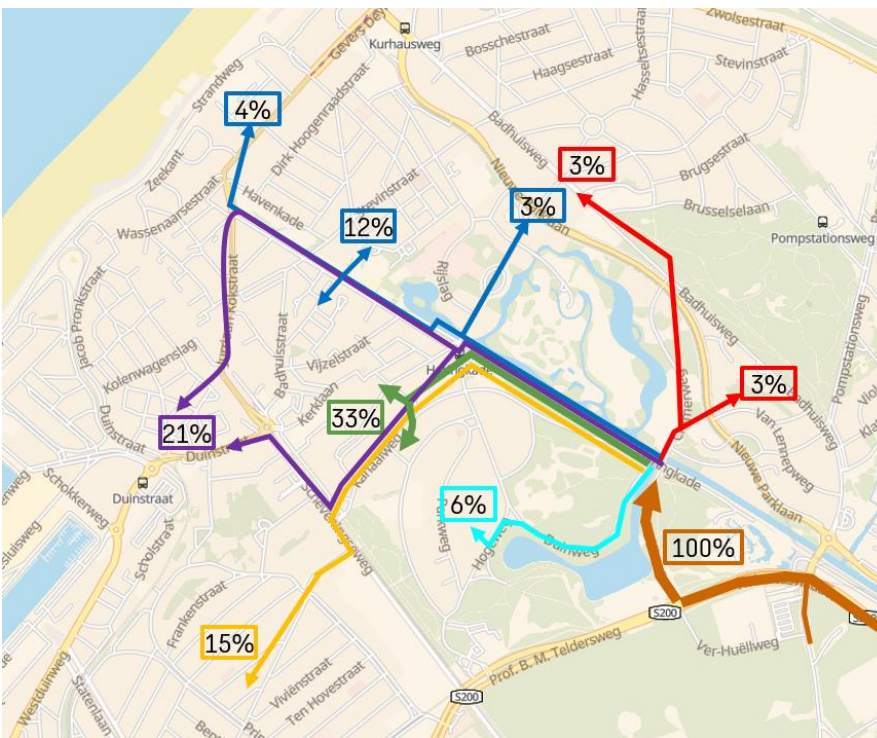
⁵ Dit portaal is voor alle wegbeheerders beschikbaar via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

⁶ Alle percentages in deze paragraaf zijn gerelateerd aan het totaal van de Ver-Huëllweg (=100%)

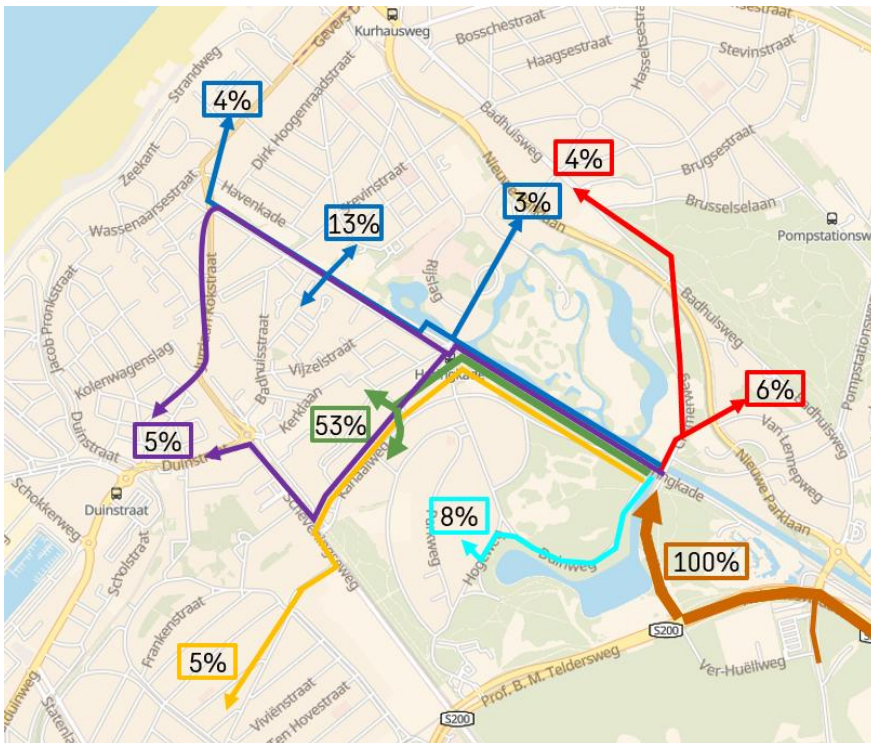
Scheveningseweg. Mogelijk is de vertraging op de Prof. B.M. Teldersweg voor het kruispunt met de Scheveningseweg een reden om dat niet te doen.



Figuur 8: Ochtendspits: herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Ver-Huëllweg in noordelijke rijrichting (periode 3 maart-4 april 2025: werkdagen)



Figuur 9: Avondspits: herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Ver-Huëllweg (16-18 uur) in noordelijke rijrichting (periode 3 maart-4 april 2025: werkdagen)



Figuur 10: Etmaal: herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Ver-Huëllweg in noordelijke rijrichting (periode 3 maart-4 april 2025: werkdagen)

Wat verder nog opvalt is dat in de avondspitsperiode 1% van het verkeer op de Ver-Huëllweg via Duinweg-Hogeweg-Van Stolkweg weer terugrijdt naar de Prof. B.M. Teldersweg. Ook hier lijkt sprake van het omzeilen van langzaam rijdend verkeer op de Prof. B.M. Teldersweg in westelijke richting.

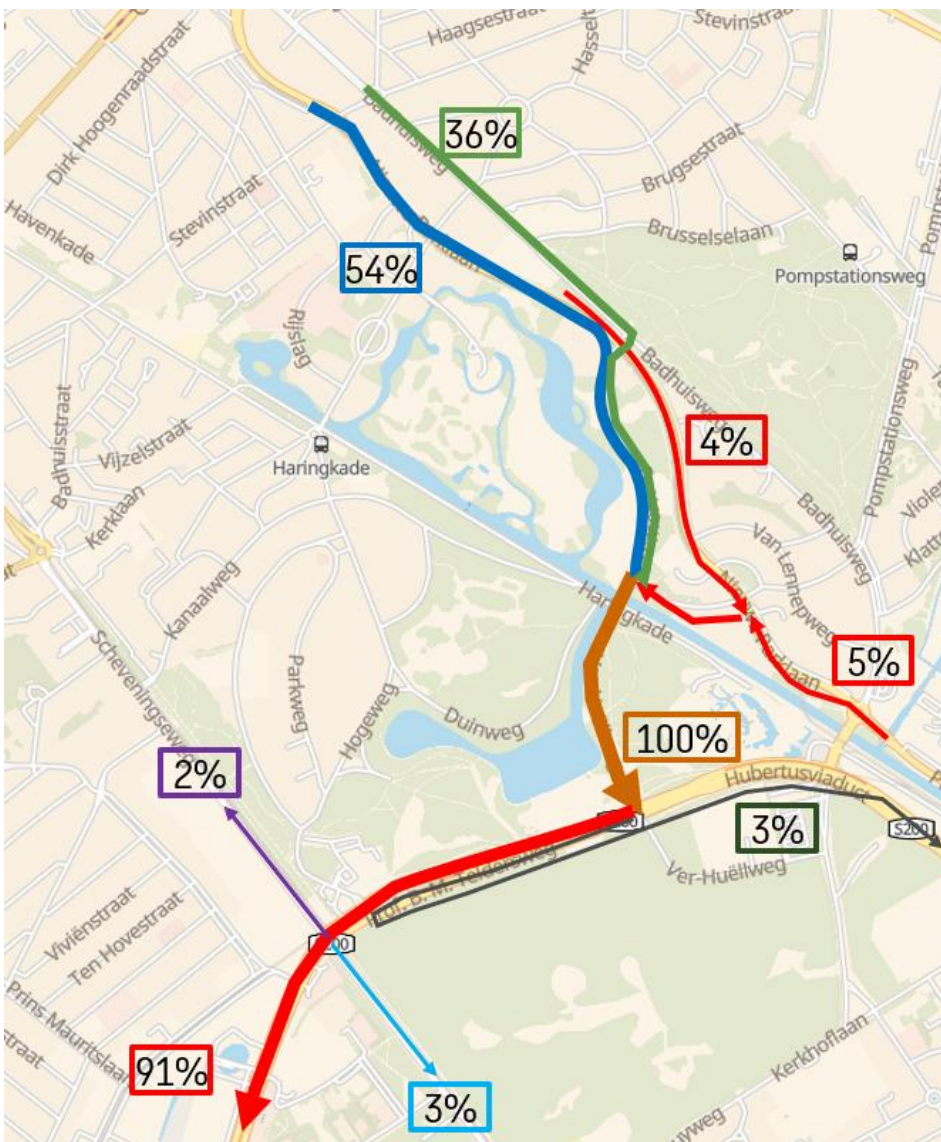


Figuur 11: Sluipverkeer op de Ver-Huëllweg (16-18 uur) in noordelijke rijrichting (periode 9 maart 2024-20 december 2024: werkdagen)

2.4.2 Ver-Huëllweg in zuidelijke richting

Figuur 12 geeft inzicht in de routes (herkomsten en bestemmingen) van het verkeer op de Ver-Huëllweg in zuidelijke richting (de pijltjes op de wegvakken geven de richting) voor het etmaal. De verkeersintensiteit in deze richting is met 330 mvt/etmaal (telling 2019) beduidend lager dan in noordelijke richting. Voor een belangrijk deel betreft het verkeer komend van de Nieuwe Parklaan en Badhuisweg, dat via de Ver-Huëllweg en Prof. B.M. Teldersweg in zuidwestelijke richting rijdt (Johan de Witlaan/Eisenhowerlaan). Het beeld van de routes in de ochtend- en avondspits is vergelijkbaar met het etmaal.

Ook hier zou een route via de hoofdstructuur wenselijker zijn; bijvoorbeeld Nieuwe Parklaan-Plesmanweg-Dr. Aletta Jacobsweg-Prof. B.M. Teldersweg.



Figuur 12: Herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Ver-Huëllweg (etmaal) in zuidelijke rijrichting (periode 9 maart 2024-20 december 2024: werkdagen)

2.4.3 Conclusies routes

Het verkeer dat in noordelijke richting rijdt, komt voor een belangrijk deel vanaf het Hubertusviaduct en in mindere mate vanaf de Dr. Aletta Jacobsweg. Vanaf de Ver-Huëllweg rijdt een groot deel van het verkeer via de Haringkade naar buurten in en rond Scheveningen. Daarbij wordt veelal over wegen gereden die geen deel uitmaken van de hoofdstructuur. Voor een groot deel van deze ritten zijn route-alternatieven waarbij het verkeer veel langer over de hoofdstructuur blijft rijden. Daarmee sluit het huidige functioneren van de Ver-Huëllweg niet aan op de rol zoals opgenomen in de gemeentelijke netwerkstrategie, waarbij het de is ambitie om het verkeer langer op de hoofdstructuur te laten rijden en alleen voor het laatste deel van de rit gebruik te laten maken van de erftoegangswegen.

In zuidelijke richting rijdt er op de Ver-Huëllweg aanzienlijk minder verkeer dan in de avondspits. Vrijwel alle verkeer komt vanaf de Nieuwe- Parklaan of Badhuisweg en rijdt dan via de Cremerweg over de Ver-Huëllweg naar de Prof. B.M. Teldersweg richting het zuidwesten. Ook deze route sluit niet aan op de wensen van de gemeente om het verkeer vooral over de hoofdstructuur af te wikkelen.

2.5 Observatie verkeersbeeld Ver-Huëllweg

Op 3 maart 2026 tijdens de dinsdagochtendspits (7.30 – 8.30 uur) en op 10 maart tijdens de dinsdagavondspits (17.00 – 18.00 uur) zijn verkeersobservaties uitgevoerd op (1) de Ver-Huëllweg, (2) het fietspad langs Prof. B.M. Teldersweg (noordzijde) en (3) op de kruispunten van de Prof. B.M. Teldersweg met de Van Stolkweg en Scheveningseweg. Naast de schouw is ook gelet op de parkeerdruk op de Ver-Huëllweg (zie 2.6.3).

Tijdens beide geobserveerde momenten was de Hubertustunnel afgesloten wat impact heeft op het verkeersaanbod op de Prof. B.M. Teldersweg. Deze ligt door de afsluiting een stuk lager.

Bij het inrijden van de Ver-Huëllweg vanuit de Prof. B.M. Teldersweg in noordelijke richting start de 30 km/h-zone (Figuur 13). Opgemerkt wordt dat het 30 km/h-zone-bord niet aan de andere zijde van de Ver-Huëllweg is geplaatst.



Figuur 13: Ingang Ver-Huëllweg vanaf Prof. B.M. Teldersweg

Het fietspad langs Madurodam en de Prof. B.M. Teldersweg richting de Ver-Huëllweg betreft een eenrichtingsfietspad (Figuur 14). Vanuit verkeerskundig oogpunt gezien versterkt het realiseren van een tweerichtingsfietspad de bereikbaarheid voor fietsverkeer. Echter zijn hiervoor twee bezwaren:

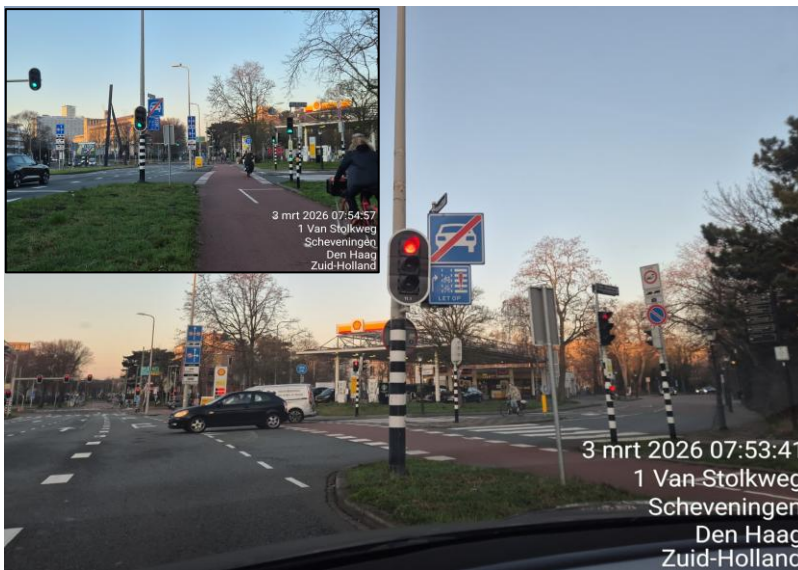
1. De breedte op het smalste punt op dit fietspad bedraagt circa 3 meter en is onvoldoende om een tweerichtingsfietspad te realiseren. Bij een fietsintensiteit boven de 150 fietsers per uur in twee richtingen wordt een minimale breedte van 3,50 meter geadviseerd door het CROW (ontwerpwijzer fietsverkeer). Bij hogere intensiteiten, vanaf 350 fietser per uur, adviseert het CROW zelfs een breedte van minimaal 4,50 meter aan te houden. De gemeente Den Haag hanteert in het Handboek Openbare Ruimte voor vrijliggende fietspaden een vergelijkbare maatvoering.
2. De aansluiting van het fietspad op de Dr. Aletta Jacobsweg is niet geschikt om veilig aanrijdende fietsers te ontvangen. Dit komt doordat op dit punt, voor de ingang van Madurodam, er diverse conflicten bestaan tussen het autoverkeer en langzaam verkeer. De verkeerssituatie is in de huidige situatie al verkeerskundig complex en kent een hoge rijttaakbelasting voor het verkeer op dit punt. Als aanrijdend fietsverkeer vanuit de richting van de Ver-Huëllweg hieraan wordt toegevoegd is een herinrichting van het kruispunt vereist om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Aan gemeente Den Haag wordt geadviseerd om een fietstelling uit te voeren en te onderzoeken de aansluiting van het fietspad op de Dr. Aletta Jacobsweg op een veilige manier gerealiseerd kan worden. Dit versterkt de fietsstructuren in de omgeving.



Figuur 14: Eenrichtingsfietspad langs Prof. B.M. Teldersweg

Als de Prof. B.M. Teldersweg vanaf de Ver-Huëllweg wordt gevolgd komt het verkeer bij het kruispunt met de Van Stolkweg (Figuur 16) en vlak daarachter op het kruispunt met de Scheveningseweg (Figuur 15). Daarna volgt het kruispunt Eisenhowerlaan – Johan de Wittlaan. Deze drie kruispunten worden met één verkeersregelinstantie geregeld en maken onderdeel uit van een grotere netwerkregeling (kruispunten vanaf de Van Stolkweg t/m de Houtrustbrug).



Figuur 15: Kruispunt Verhuëllweg-Scheveningseweg



Figuur 16: Kruispunt Verhuëllweg-Van Stolkweg

Verkeer dat rechtsaf slaat naar de Van Stolkweg deelt de rijstrook met verkeer dat bij het volgende kruispunt rechtsaf slaat naar de Scheveningseweg. Daarnaast heeft rechtsafslaand verkeer naar de Van Stolkweg te maken met een deelconflict met parallelle fietsers en voetgangers. In combinatie met de in- en uitrit van het tankstation en de inrit naar het Royal Hotel vergt het gebruiken van deze aansluiting een actieve deelname aan het verkeer. Verkeer met een bestemming naar het Van Stolkpark kiest begrijpelijkerwijs voor de rustige en overzichtelijke Ver-Huëllweg.

De Scheveningseweg is uitgevoerd met klinkerverharding (Figuur 17). Dit kan de indruk wekken dat het een woonstraat of erftoegangsweg betreft. Echter is dit een gebieds- of wijkontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De huidige klinkerbestrating ligt er vanwege de historische betekenis van deze as tussen het centrum van Den Haag en de kust⁷. Voetgangers, fietsers en ook de tram hebben een eigen exclusieve infrastructuur. Het kruispunt Scheveningseweg – Frankenslag – Kanaalweg heeft weinig capaciteit en bevat veel deelconflicten (richtingen die elkaar voorrang moeten verlenen tijdens de groenfasen).



Figuur 17: Scheveningseweg met klinkerverharding

2.6 Parkeren

2.6.1 Parkeerreguleringsgebied

Op de Ver-Huëllweg geldt betaald parkeren van maandag t/m zondag tussen 13:00 en 24:00 uur. Voor de periode tussen 1 april en 30 september is het dagelijks van 10:00 en 24:00 uur. Het tarief bedraagt € 2,75 per uur.

Het regime met betaald parkeren is per 1 juli 2023 ingegaan, daarvoor gold er vrij parkeren. Ongeveer elk half jaar, aan het begin en het einde van het strandseizoen, wijzigt het aanvangstijdstip van de regeling. Deze wijziging wordt op straat aangegeven met de gele onderborden (zie Figuur 18).

⁷ De weg, ontworpen door Constantijn Huygens, is in 1665 aangelegd en was de eerste geplaveide weg in Holland buiten de bebouwde kom.



Figuur 18: Wijziging aanvangstijdstip parkeerregeling Ver-Huëllweg (gele onderbord)

2.6.2 Parkeerdrukmeting 2025

Donderdag 22 mei 2025 is de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de Ver-Huëllweg gemeten in de middag- en nachtperiode. Gezien de lengte van de weg is er de mogelijkheid om ongeveer 147 auto's langs de weg te parkeren. Daarvan was in de middag 27% (39 plekken) bezet. In de nachtperiode is de bezetting met 2% (drie plekken) erg laag. Het af te sluiten deel van de Ver-Huëllweg ten noorden van de Prof. B.M. Teldersweg heeft ongeveer 65 parkeerplaatsen. De bezette parkeerplaatsen bevinden zich vooral op het zuidelijke deel van de Ver-Huëllweg.

2.6.3 Observatie parkeerdruk 2026

Bij de verkeersobservaties op 3 maart 2026 tijdens de dinsdagochtendspits (7.30 – 8.30 uur) en op 10 maart tijdens de dinsdagavondspits (17.00 – 18.00 uur) is naast de schouw van het verkeer ook gekeken naar de parkeerdruk op de Ver-Huëllweg. Tijdens beide geobserveerde momenten is er geen enkel geparkeerd voertuig waargenomen op het af te sluiten deel van de Ver-Huëllweg: zie Figuur 19.



Figuur 19: Situatie Ver-Huëllweg: geen geparkeerde voertuigen

3 Voorgenomen maatregel: afsluiten Ver-Huëllweg

3.1 Beschrijving maatregel

De afsluiting voor autoverkeer van de Ver-Huëllweg is aangegeven in navolgende figuur. De weg is daarmee alleen nog toegankelijk voor (brom-)fietsverkeer.



Figuur 20: Afsluiting voor autoverkeer van de Ver-Huëllweg

3.2 Impact op verkeersstromen en routekeuze (noordelijke richting)

Het autoverkeer op de Ver-Huëllweg zal na afsluiting via andere routes gaan rijden. Deze paragraaf richt zich op de avondspitsperiode, omdat deze qua drukte maatgevend is. Op basis van de bestemmingen, zoals opgenomen in Figuur 21, wordt in deze paragraaf op basis van route-analyses met Google Maps nagegaan van welke alternatieve routes het verkeer dat nu over de Ver-Huëllweg rijdt gebruik kan gaan maken.

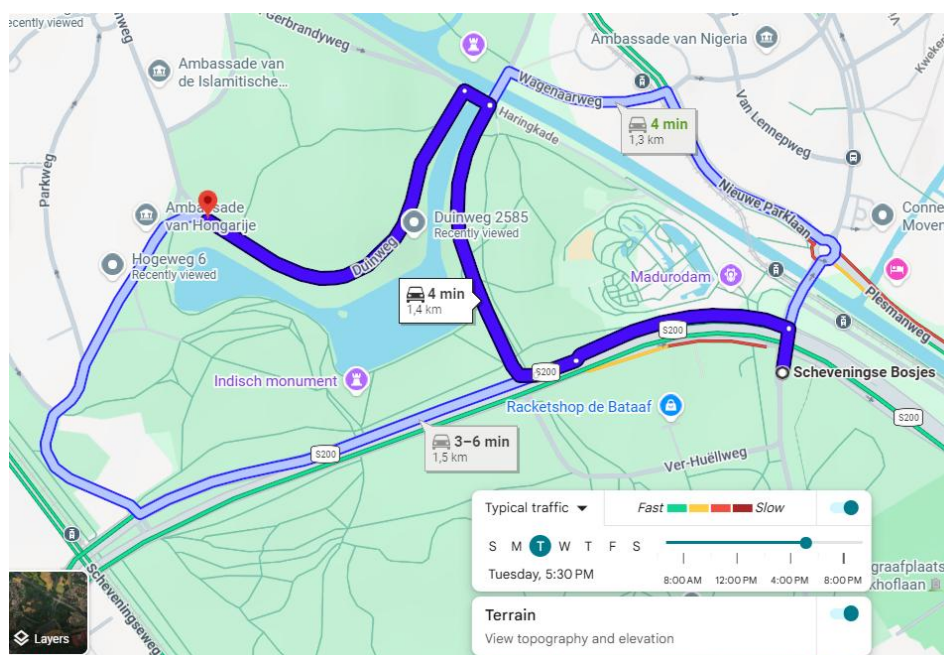
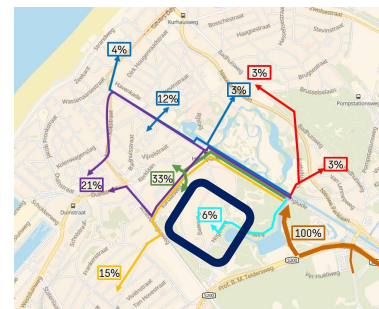


Figuur 21: Avondspits: herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Ver-Huëllweg in noordelijke rijrichting (periode 3 maart-4 april 2025: werkdagen)

3.2.1 Richting Van Stolkpark

Ongeveer 6% van het verkeer op de Ver-Huëllweg rijdt in de avondspits via de Duinweg naar het Van Stolkpark (in naastliggende figuur met blauwe polygoon gemarkeerd). De voorgenoemde afsluiting zal tot gewijzigde routekeuzes voor het verkeer leiden. Figuur 22 geeft de route-opties van Google Maps. Geschikte alternatieven voor de Ver-Huëllweg zijn routes via Prof. B.M. Teldersweg-Van Stolkweg-Hogeweg en Nieuwe Parklaan-Wagenaarweg-Duinweg.

In het drukste uur van de dag (avondspits) rijden er op de Ver-Huëllweg ongeveer 125 motorvoertuigen (meting 2019). Daarvan rijdt ongeveer 8% naar het van Stolkpark (ongeveer 10 motorvoertuigen). Na afsluiting zullen deze tien motorvoertuigen voor een van beide route-alternatieven zal kiezen.



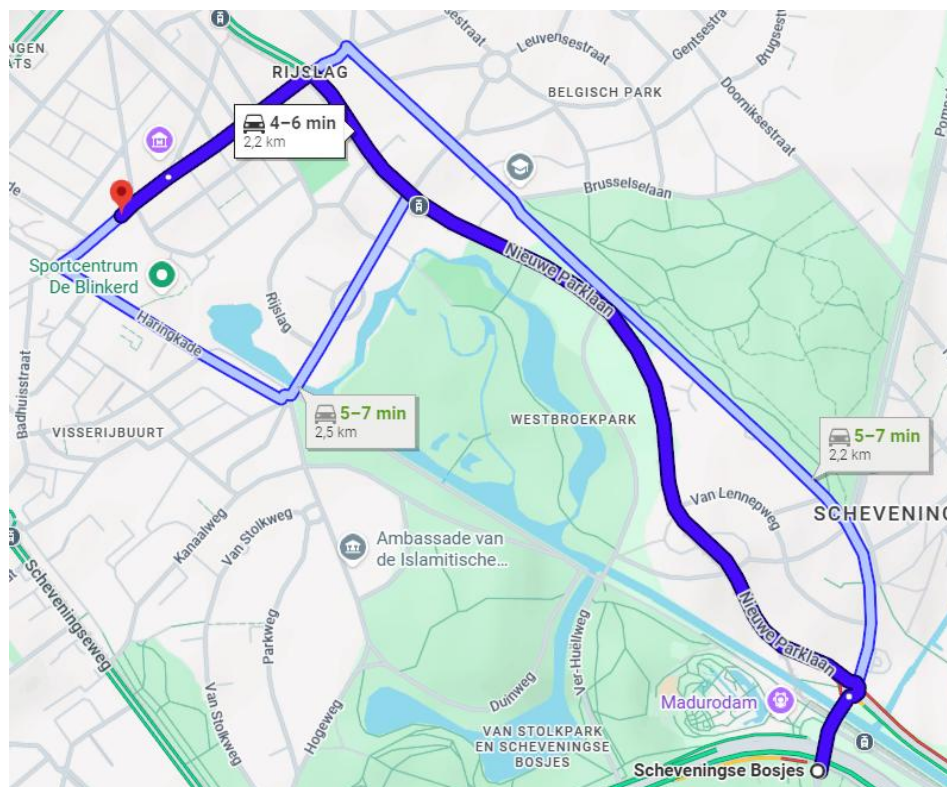
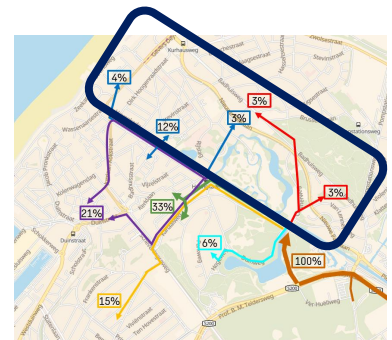
Figuur 22: Routekeuze Van Stolkpark vanuit de richting Dr. Aletta Jacobsweg

3.2.2 Richting Westbroekpark en Duttendel, Belgisch park

Ongeveer een kwart van het verkeer op de Ver-Huëllweg rijdt in de avondspits door naar een bestemming in de buurten Westbroekpark, Rijslag, Duttendel en Belgisch Park. Daarbij rijdt het verkeer via de Cremerweg dan wel de Haringkade/Nieuwe Duinweg.

Figuur 23 geeft de route-opties van Google Maps vanaf het kruispunt Prof. B.M. Teldersweg-Dr. Aletta Jacobsweg naar de buurt Rijslag voor de avondspits. De routes lopen via (1) de Nieuwe Parklaan en (2) via de Badhuisweg. De route over de Ver-Huëllweg wordt niet als alternatief aangeboden.

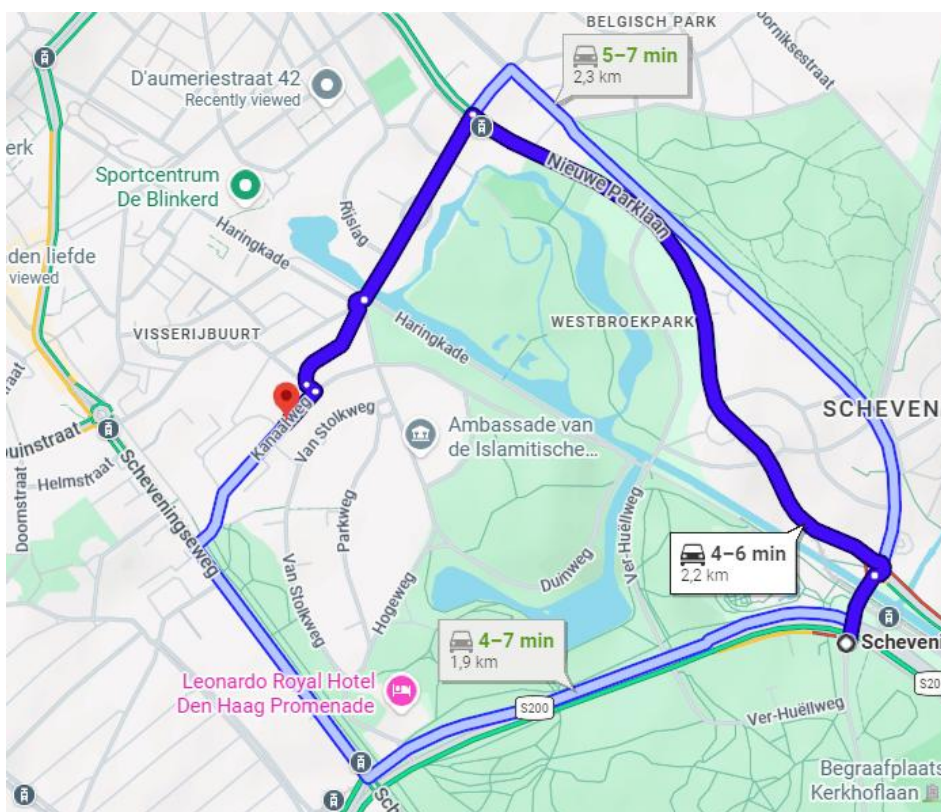
Beide routes zijn vanuit het oogpunt van de gemeentelijke netwerkstrategie wenselijker dan de huidige routes via de Ver-Huëllweg-Cremerweg en Ver-Huëllweg-Haringkade.



Figuur 23: Routekeuze naar Westbroekpark en Duttendel/Belgisch park vanuit de richting Dr. Aletta Jacobsweg (typical traffic, donderdag 17:30 uur)

3.2.3 Richting Visserijbuurt

Ongeveer een derde deel van het verkeer op de Ver-Huëllweg rijdt in de avondspits naar een bestemming in de Visserijbuurt. Daarbij rijdt het verkeer via de Haringkade bij het Roosje Piersonplein de buurt in. Figuur 24 geeft als alternatieve routes de Prof. B.M. Teldersweg-Scheveningseweg en de Nieuwe Parklaan-Nieuwe Duinweg. De keuze van een van deze routes zal samenhangen met de exacte bestemming in de wijk. Beide routes zijn vanuit het oogpunt van de gemeentelijke netwerkstrategie wenselijker dan de route via de Haringkade.

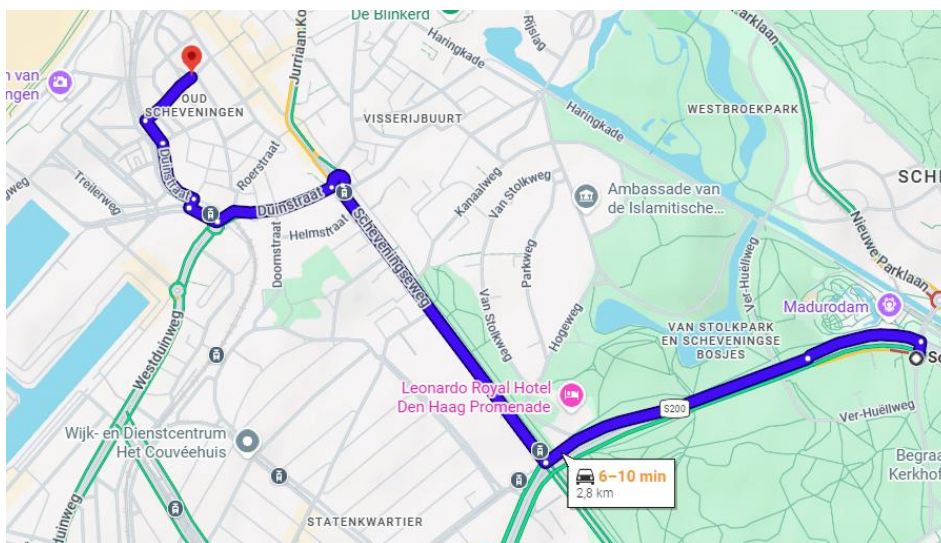


Figuur 24: Routekeuze naar Scheveningen vanuit de richting Dr. Aletta Jacobsweg (typical traffic, donderdag 17:30 uur)

3.2.4 Richting Oud-Scheveningen en Geuzen en Statenkwartier

Ruim een derde deel (36%) van het verkeer op de Ver-Huëllweg rijdt in de avondspits naar de buurten Vissershaven, Geuzenkwartier en Statenkwartier. Daarbij rijdt de helft van dit verkeer via de Haringkade-Badhuiskade en de andere helft via de Haringkade-Kanaalweg. Figuur 25 geeft de route via de Prof. B.M. Teldersweg-Scheveningseweg als beste route-optie voor dit verkeer in de avondspits (volgens Google Maps).

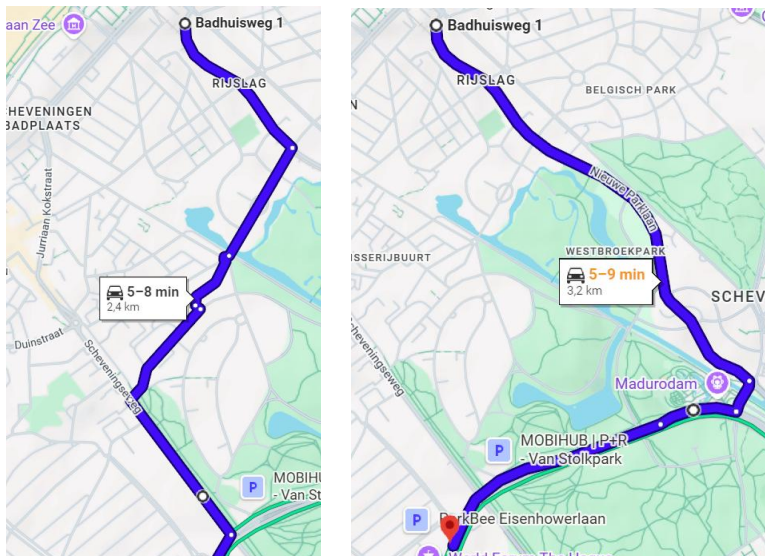
Deze route is vanuit het oogpunt van de gemeentelijke netwerkstrategie wenselijker dan de routes via de Haringkade-Badhuiskade en Haringkade-Pansierstraat-Kanaalweg.



Figuur 25: Routekeuze naar Oud-Scheveningen vanuit de richting Dr. Aletta Jacobsweg (typical traffic, donderdag 17:30 uur)

3.3 Impact op verkeersstromen en routekeuze (zuidelijke richting)

Het verkeer dat de Ver-Huëllweg in zuidelijke richting passeert is grotendeels afkomstig van de Badhuisweg dan wel de Nieuwe Parklaan (zie paragraaf 0). Op basis van Google Maps is dit ook de snelste route. Als een alternatief wordt geselecteerd via (1) Nieuwe Parklaan-Plesmanweg-Dr. Aletta Jacobsweg-Prof. B.M. Teldersweg (5-9 minuten) of (2) via de Scheveningsweg (5-8 minuten), blijkt laatstgenoemde route qua reistijd net iets aantrekkelijker, maar zijn de verschillen gering.



Figuur 26: Routekeuze vanuit Scheveningen richting Johan de Wittlaan (typical traffic, donderdag 17:30 uur)

3.4 Verandering verkeersstromen

Om inzicht te krijgen in de gevolgen voor de verkeersintensiteiten is met het verkeersmodel⁸ van de gemeente Den Haag (V-MRDH) nagegaan wat de impact is van de sluiting van de Ver-Huëllweg. De berekeningen zijn gedaan voor het modeljaar 2025. Het verkeersmodel houdt geen rekening met grootschalige afsluitingen zoals de afsluiting van de Hubertustunnel waardoor modeljaar 2025 representatief is. Figuur 27 geeft het verschil in verkeersintensiteit in motorvoertuigen (mvt) voor het etmaal in de situatie met sluiting versus zonder sluiting van de Ver-Huëllweg.

Wegen hoofdstructuur

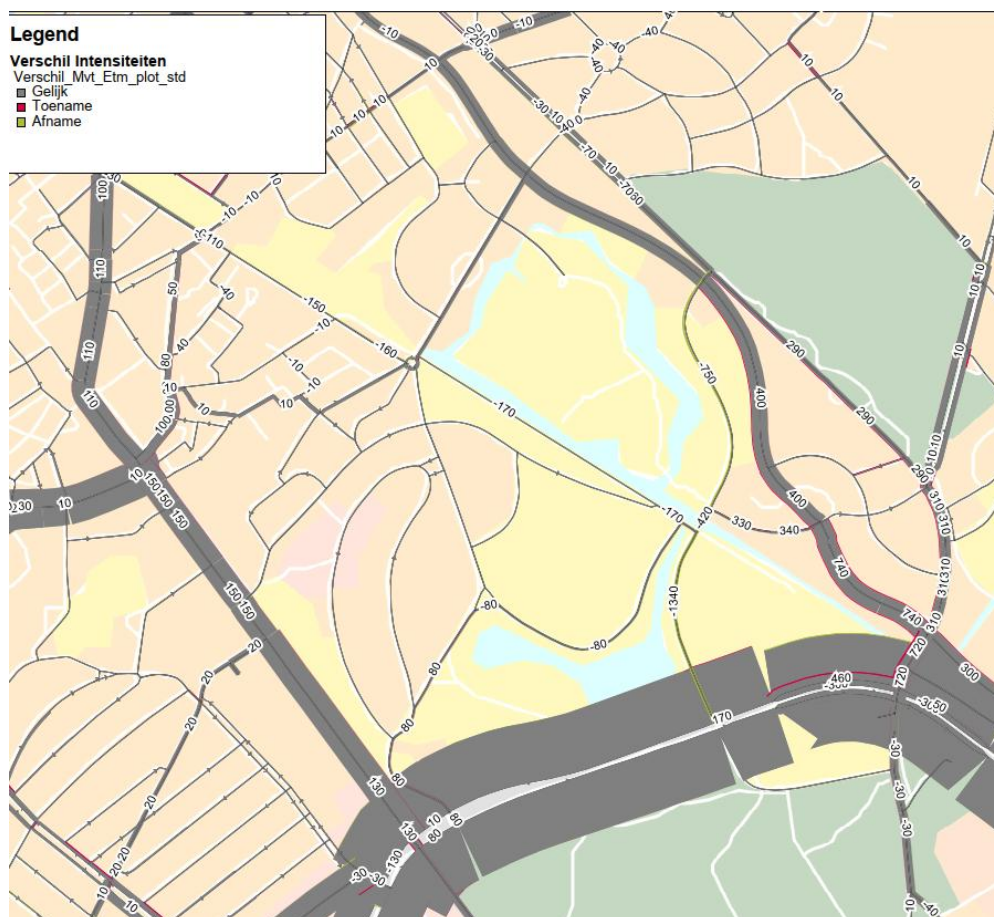
Op een aantal wegen die deel uitmaken van de hoofdstructuur wordt het als gevolg van de sluiting iets drukker. De Nieuwe Parklaan tussen de rotonde met de Plesmanweg en de Wagenaarweg (+740 mvt/etmaal) en vervolgens naar de Cremerweg (+400 mvt/etmaal) krijgen de sterkste verkeersstoe name. Ook op de Badhuisweg (+390 mvt/etmaal), Prof. B.M. Teldersweg (+170 mvt/etmaal) en

⁸ Het verkeersmodel geeft een inschatting van de huidige en/of toekomstige verkeersstromen en heeft als doel inzicht te geven in *veranderingen* van het verkeer als gevolg van maatregelen, bouwplannen en andere toekomstige ontwikkelingen.

Scheveningseweg (+150 mvt/etmaal) komt meer verkeer, maar is de toename lager. De toenames van het verkeer op deze verbindende wegen zullen naar verwachting een beperkte impact hebben op de rijtijden in de spits, doordat de verkeerstoenames op de meeste wegen gering zijn. Op de Prof. B.M. Teldersweg en de Scheveningseweg is de toename slechts 1%. Op de Nieuwe Parklaan waar de verkeerstoename het grootst is, ontstaat tijdens piekmomenten mogelijk iets meer vertraging op het gedeelte tussen Plesmanweg-Wagenaarweg.

Lokale wegen

Op de wegen die geen deel uitmaken van de hoofdstructuur blijkt een afname van het verkeer op de Haringkade met 150 tot 170 motorvoertuigen per etmaal. Ook de Cremerweg wordt rustiger met een afname van 750 motorvoertuigen per etmaal. De Wagenaarweg wordt daarentegen drukker met een toename van 340 motorvoertuigen per etmaal. De totale etmaalintensiteit op deze weg komt daarmee op ongeveer 1.200 mvt per etmaal. Met deze intensiteit blijft de weg nog steeds vrij rustig en ontstaat er geen knelpunt qua verkeersafwikkeling. Op de andere wegen in de wijk zijn de veranderingen klein, en zijn de toen- en afnames niet meer dan 100 mvt per etmaal.



Figuur 27: Verschilplot voor het etmaal (motorvoertuigen): situatie met afsluiting Ver-Huëllweg versus de huidige situatie⁹

⁹ De veranderingen in intensiteiten zijn, afgezien van de Prof. B.M. Teldersweg, voor beide rijrichtingen tezamen

3.5 Parkeerdruk

Gezien de lengte van de weg is er de mogelijkheid om ongeveer 65 auto's langs de weg te parkeren. Met de afsluiting van de Ver-Huëllweg verdwijnt deze parkeerruimte.

De parkeerdrukmeting in mei 2025 laat zien dat weinig in de nacht wordt geparkeerd (slechts drie plekken waren bezet). Omdat er geen woningen aan de straat grenzen is dat volgens verwachting. Overdag was ongeveer een kwart van de plekken bezet. Uit de observaties blijkt dat er in de huidige situatie, met betaald parkeren, overdag weinig tot geen auto's op de Ver-Huëllweg staan geparkeerd.

Het afsluiten van de Ver-Huëllweg zal, gezien het erg lage aantal geparkeerde auto's in de huidige situatie, naar verwachting niet leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving. Mogelijk dat de Ver-Huëllweg bij piekdagen als overloop van het parkeerterrein van Madurodam wordt gebruikt, maar de Ver-Huëllweg is hier niet voor bedoeld. De gemeente heeft met Madurodam de afspraak dat er op piekmomenten eventueel gebruik kan worden gemaakt van de garage in het WorldForum. Daarnaast zijn er ook andere parkeeralternatieven zoals de parkeergarage Malieveld en garage CS New Babylon.

4 Conclusies

De voorgenomen afsluiting van de Ver-Huëllweg tussen de Prof. B.M. Teldersweg en de Haringkade is verkeerskundig goed te onderbouwen. De afsluiting heeft een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid door afname van doorgaand verkeer door 30 km/h-zones.

Verkeersstromen

Op de Ver-Huëllweg rijden op een gemiddelde werkdag¹⁰ ongeveer 1.250 motorvoertuigen per etmaal, waarbij het meeste verkeer in noordelijke richting rijdt (ruim 900 mvt/etmaal). Ook in de spits rijdt er weinig verkeer over de weg: in het drukste avondspitsuur rijden er per minuut gemiddeld twee voertuigen in noordelijke richting. In zuidelijke richting is het nog rustiger. Er is nauwelijks sprake van een spitspiek ten opzichte van de rest van het etmaal.

Uit de analyses van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat over de Ver-Huëllweg rijdt (meting maart 2025 voor afsluiting Hubertustunnel) blijkt dat een groot deel daarvan routes volgt over wegen die geen onderdeel zijn van de hoofdstructuur. Voor een deel betreft het routes die via wegen in verblijfsgebieden naar verder weg gelegen bestemmingen leiden. Vanuit de netwerkstrategie van de gemeente is dat onwenselijk. Bij afsluiting van de Ver-Huëllweg zijn er bovendien vaak goede route-alternatieven, die juist meer gebruik maken van de hoofdstructuur.

Berekeningen met het gemeentelijke verkeersmodel voor het jaar 2025 (V-MRDH) laten zien dat er na afsluiting van de Ver-Huëllweg daadwerkelijk meer verkeer over de stedelijke hoofdstructuur en ontsluitende wegen gaat rijden. De grootste verkeerstoename wordt op de Nieuwe Parkweg tussen de Witte Brug en Wagenaarweg verwacht. Op de 'lokale' wegen trekt name de Haringkade dan minder verkeer. Ook de Cremerweg wordt duidelijk rustiger, terwijl er een toename van verkeer op de Wagenaarweg is. Op de andere lokale wegen zijn de veranderingen klein.

Naar verwachting heeft deze verandering van de verkeersstromen weinig gevolgen voor de rijtijden in het gebied. Op wegen met meer verkeer is de toename relatief vaak erg klein. Op wegen waar de toename groter is, zoals Nieuwe Parkweg tussen de Witte Brug en Wagenaarweg, ontstaat tijdens piekmomenten mogelijk wel wat meer vertraging.

¹⁰ Meting 2019

Parkeren

Naast de impact op de routekeuze, verdwijnen er bij afsluiting van de Ver-Huëllweg 65 parkeerplaatsen. Omdat er geen nabijgelegen woningen zijn, wordt er in de nacht niet of nauwelijks geparkeerd. Uit metingen en observaties is gebleken dat er ook overdag erg weinig van de parkeercapaciteit gebruik wordt gemaakt. Het verdwijnen van deze parkeerplekken zal naar verwachting geen extra druk opleveren voor parkeerlocaties in de nabije omgeving. Op piekdagen bij Madurodam zijn er meerdere parkeergarages die het extra aanbod kunnen opvangen.



Den Haag

Aan

Ambtelijk opdrachtgever

Afdeling

-

Datum

24 maart 2026

Onderwerp

Inhoudelijke beantwoording zienswijze voorgenomen verkeersbesluit Ver-Huëllweg

MEMO
Ons kenmerk

DSO/[ons kenmerk]

Afzender

-

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

-

E-mailadres

-

Op 23 februari 2026 heeft gemeente Den Haag namens de Wijkvereniging Van Stolkpark een zienswijze ontvangen met betrekking tot het voorgenomen verkeersbesluit voor de Ver-Huëllweg te Scheveningen. Deze zienswijze is op 19 maart 2026 aangevuld. In de zienswijze wordt ingegaan op:

- het ontbreken van een vraag vanuit de omgeving voor het afsluiten van de Ver-Huëllweg;
- de representativiteit van het door gemeente Den Haag uitgevoerde verkeersonderzoek dat als bijlage van het concept verkeersbesluit is meegestuurd;
- het ontbreken van een duidelijke ecologische meerwaarde;
- het ontbreken van een beschouwing van de effecten op omliggende wegen;
- het ontbreken van een beschouwing van de effecten op de bereikbaarheid van omliggende wijken;
- het ontbreken van een gemotiveerde belangenafweging en participatie;
- een alternatief voorstel waarbij de Ver-Huëllweg open blijft in noordelijke rijrichting zodat de bereikbaarheid niet wordt aangetast en doelstellingen voor vergroening kunnen worden behaald.

Op 12 maart 2026 heeft een gesprek plaatsgevonden waarin wederzijdse belangen en toelichting zijn uitgewisseld op de voorgenomen plannen.

In dit document wordt met Ver-Huëllweg het wegvak van de Ver-Huëllweg tussen de Prof. B.M. Teldersweg en de Haringkade bedoeld. In de volgende punten wordt ingegaan op bovengenoemde punten uit de zienswijzen:

Participatie

Op basis van de visie: 'Breng Romantiek terug' die is opgesteld door de Denktank van Scheveningse Bosjes is het plan om de Ver-Huëllweg te vergroenen door gemeente Den Haag onderzocht en uitgewerkt. Tijdens bewonersbijeenkomsten op 9 april 2019 en 15 juli 2019 is dit met de omgeving besproken. Gedurende de ontwerpfasen zijn door gemeente Den Haag verschillende scenario's uitgewerkt en aan bewoners voorgelegd. Vanuit deze bewonersavonden heeft het volledig afsluiten van de Ver-Huëllweg voor autoverkeer de voorkeur gekregen.

Op 29 januari 2026 heeft gemeente Den Haag het concept-verkeersbesluit gepubliceerd.

Op 23 februari 2026 heeft gemeente Den Haag een zienswijze namens Wijkvereniging Van Stolkpark ontvangen, die op 19 maart 2026 is aangevuld.

Op 12 maart 2026 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de wijkvereniging Van Stolkpark en gemeente Den Haag. In het gesprek op 12 maart 2026 is een toelichting gegeven op de ligging en functie van de Ver-Huëllweg in de wegenstructuur van gemeente Den Haag

Representativiteit verkeersonderzoek

Gemeente Den Haag bevestigt dat de verkeerstellingen uitgevoerd in november en december 2025 onvoldoende representatief zijn, omdat tijdens die meetperiode sprake was van een afwijkende verkeerssituatie (o.a. door afsluitingen van de Hubertustunnel en de fly-over bij Madurodam). Hierdoor kunnen deze verkeerstellingen niet vergeleken worden met de verkeerstellingen uit 2019. De gemeente Den Haag heeft advies- en ingenieursbureau Sweco gevraagd onderzoek uit te voeren naar de impact van deze afsluiting. Hiervoor wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage opgesteld door Sweco die als bijlage 2 bij het verkeersbesluit is gevoegd. In de onderzoeksrapportage *'Mobiliteitseffecten van afsluiting voor auto tussen Prof. B.M. Teldersweg en Haringkade'* zijn verkeerstellingen uit 2019 gecombineerd met het verkeersmodel (2025) en aanvullende analyses van verkeersstromen in het gebied (maart 2025, voor afsluiting Hubertustunnel). Hierdoor ontstaat een robuust beeld van de verkeersintensiteiten en herkomst-bestemmingsrelaties in reguliere situaties zonder verkeersafsluitingen. Uit de analyse van Sweco blijkt dat de Ver-Huëllweg een relatief beperkte functie heeft binnen het stedelijk hoofdwegennet. De bijdrage aan de totale verkeersafwikkeling in het gebied is daarmee zeer beperkt.

Ecologische meerwaarde

De Ver-Huëllweg doorkruist de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) waarbij het gedeelte rondom de Ver-Huëllweg toebehoort tot het Natuurnetwerk Nederland. Door het vaststellen van het beleidsplan 'Groen kleurt de stad' in 2015 is de SGH geïntroduceerd en in een motie in 2022 is de Ver-Huëllweg opgenomen in een lijst met 39 kansrijke locaties voor versterking en uitbreiding van de SGH. Doordat er circa 2.500 m² groen wordt toegevoegd door verwijdering van verharding wordt aan kwantitatieve uitbreiding van SGH voldaan.

Met het herinrichten van de Ver-Huëllweg wordt niet alleen extra areaal aan de SGH toegevoegd maar ook, onder andere door de aanplant van extra bomen en struiken, extra natuurkwaliteit en wordt de interne samenhang van het gebied vergroot door het verminderen van de barrièrewerking van de Ver-Huëllweg.

Ten slotte zorgt de herinrichting van de Ver-Huëllweg tot een afname van fysieke, optische en auditieve verstoring als gevolg van gemotoriseerd verkeer waarmee het karakter van het gebied als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland wordt gerespecteerd.

Uitgebreidere onderbouwing van de ecologische meerwaarde is opgenomen in bijlage 1 van het verkeersbesluit: *'Ecologische onderbouwing afsluiting Ver-Huëllweg Noord'*.

Effecten op omliggende wegen en bereikbaarheid

In de zienswijze wordt gesteld dat de afsluiting zal leiden tot een toename van verkeer op onder andere de Wagenaarweg en de Van Stolkweg/Hogeweg en dat deze effecten onvoldoende zijn meegenomen in het verkeersonderzoek.

Uit de onderzoeksrapportage van Sweco blijkt dat de Ver-Huëllweg weinig verkeer aantrekt. In het drukste avondspitsuur rijden er gemiddeld twee voertuigen per minuut in noordelijke richting. Ook zijn de verkeersverschuivingen als gevolg van de afsluiting beperkt en verspreiden deze zich over het omliggende wegennet. Dit heeft als gevolg dat binnen 30 km/u zones er een afname is van (doorgaand) verkeer. De toename op alternatieve wegen van het hoofdwegennet blijft beperkt en leidt niet tot nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid. Meer details hierover zijn opgenomen in onderzoeksrapportage van Sweco: *'Mobiliteitseffecten van afsluiting voor auto tussen Prof. B.M. Teldersweg en Haringkade'*.

Daarnaast blijft de bereikbaarheid van het Van Stolkpark en de achterliggende wijken gewaarborgd via meerdere alternatieve routes, waaronder de Van Stolkweg, Wagenaarweg en Nieuwe Parklaan. De omrijafstanden zijn beperkt en passen ruimschoots binnen wat in een stedelijke omgeving gebruikelijk en acceptabel is.

Gemeente Den Haag concludeert op basis hiervan dat de effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid voldoende zijn onderzocht en niet onevenredig zijn.

Belangenafweging

Het verkeersbesluit is gebaseerd op een brede afweging van belangen waarover gemeente Den Haag kennis heeft vergaard. Deze belangen en de documenten waarop de afweging is gebaseerd zijn onder meer:

- verbetering van kwantiteit en kwaliteit van vergroening van de Scheveningse Bosjes (ecologische onderbouwing, bijlage 1 bij verkeersbesluit);
- versterking van de ecologische structuur (ecologische onderbouwing, bijlage 1 bij verkeersbesluit);
- verbetering van de verkeersveiligheid (verkeersonderzoek, bijlage 2 bij verkeersbesluit);
- realiseren van voetgangers- en fietsverbinding conform netwerkstrategie 2040 (verkeersonderzoek, bijlage 2 bij verkeersbesluit);

Deze belangen zijn afgewogen tegen de belangen voor verkeersdeelnemers en omwonenden. Uit de ecologische onderbouwing blijkt dat de groenstructuren zowel kwantitatief als kwalitatief baat heeft bij het voorgenomen verkeersbesluit. Daarbij blijkt uit onderzoek van Sweco dat de negatieve verkeerseffecten beperkt zijn, terwijl de positieve effecten op het gebied van leefomgeving en verkeersveiligheid substantieel zijn. Er is dus geen sprake van (onevenredig) nadelige effecten als gevolg van het verkeersbesluit.

Noodzaak en functie van het fietspad

U stelt dat er geen noodzaak bestaat voor een extra fietspad en dat de huidige infrastructuur reeds voldoet. Gemeente Den Haag groeit en vindt dat hierbij een goed verkeersnetwerk hoort (bron: netwerkstrategie 2040). Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsen wordt makkelijker en veiliger. Uit de rapportage van Sweco blijkt dat het realiseren van een voetgangers- en fietsverbinding op deze locatie in lijn ligt met de netwerkstrategie 2040. Ook in de voorgaande netwerkstrategie 'Haagse Nota Mobiliteit' (2011) van gemeente Den Haag heeft de Ver-Huëllweg geen (stedelijke) functie om de wijk te ontsluiten.

Daarnaast blijkt uit onderzoek door Royal Haskoning en TU Eindhoven dat fietsers niet in de eerste plaats de kortste of snelste route kiezen maar dat fietsers kiezen voor routecomfort. Ook Goudappel trekt in 2018 deze conclusie (bron: onderzoek reistijdbeleving fietsers, Goudappel, 2018).

Alternatief voorstel wijkvereniging

In de zienswijze staan acht alternatieve voorstellen uitgewerkt:

1. Versmal de Ver-Huëllweg zodat ruimte vrijkomt voor aanplant van groen

Door het versmallen van de Ver-Huëllweg blijft de weg een route vanuit de Hubertustunnel en de lus van de Raamweg naar de achterliggende wijken van Scheveningen. Door de Ver-Huëllweg te versmallen blijft de weg verkeer trekken waar de weg niet voor bedoeld is. Ook wordt de ecologische structuur niet versterkt zoals beoogd.

2. Verwijder het voetpad aan de oostzijde zodat extra ruimte ontstaat

In het inrichtingsplan komt één voetpad aan de westzijde terug. Dit voorstel maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan. In de netwerkstrategie wordt deze verbinding voor voetgangers bestempeld als 'wijkroute'. Daarom wordt het voetpad aan de westzijde behouden.

3. Maak de Ver-Huëllweg eenrichtingsverkeer vanaf de Teldersweg

Met dit voorstel blijft de Ver-Huëllweg verkeer afwikkelen door 30km/u-zones met een bestemming in achterliggende wijken. Voor dit verkeer zijn meerdere en geschiktere alternatieven aanwezig. Het aandeel verkeer in deze rijrichting bedraagt circa 75% van het totale verkeer.

4. Laat zowel autoverkeer als fietsverkeer in die richting toe

Het in één richting toestaan van fietsverkeer is niet in lijn met de functie van deze weg zoals is vastgesteld in de netwerkstrategie. Daarbij blijft de Ver-Huëllweg na het versmallen een route vanuit de Hubertustunnel en de lus van de Raamweg naar de achterliggende wijken van Scheveningen. Hierdoor blijft de weg verkeer trekken waar de weg niet voor bedoeld is. Ook wordt de ecologische structuur niet meer versterkt (kwalitatief en kwantitatief) zoals beoogd.

5. *Verbied vrachtauto's en, indien mogelijk, motorfietsen*

Het aandeel vrachtauto's en motorfietsen ligt zeer laag. De impact van deze maatregel is daardoor klein. De Ver-Huëllweg blijft verkeer afwikkelen door 30km/u-zones wat bestemd is voor achterliggende wijken. Voor dit verkeer zijn meerdere en geschiktere alternatieven aanwezig.

6. *Hanteer een maximumsnelheid van 30 km/u voor alle gebruikers*

Er wordt in de huidige situatie reeds een maximumsnelheid van 30 km/u gehanteerd.

7. *Maak een algeheel parkeerverbod voor auto's (is nu ook al zo) en voor fietsen*

8. *Pas de verkeersborden ter plaatse daarop aan*

Met bovenstaande voorstellen blijft de Ver-Huëllweg verkeer afwikkelen door 30km/u-zones. Voor een deel betreft het verkeer dat via wegen in verblijfsgebieden naar verder weg gelegen bestemmingen rijdt. Voor dit verkeer zijn meerdere en geschiktere alternatieven over stedelijke hoofdstructuren aanwezig. Het aandeel verkeer in deze rijrichting bedraagt circa 75% van het totale verkeer. Daarnaast geldt er nu betaald parkeren op de Ver-Huëllweg, maar wordt daar nauwelijks gebruik van gemaakt.

Vanuit de zienswijze wordt op basis van de voorstellen het volgende effect beoogd:

“In deze alternatieve oplossing:

a. komt er een hoeveelheid ruimte vrij voor groen die niet wezenlijk minder is dan o.g.v. het concept-verkeersbesluit;

b. wordt de verkeersveiligheid afdoende geborgd; en

c. wordt de impact op de verkeerscirculatie naar en de bereikbaarheid van de achterliggende wijken geminimaliseerd.”

De verkeersruimte benodigd voor gemotoriseerd verkeer is in het alternatief fors groter dan in het voorgestelde ontwerp met enkel een tweerichtingsfiets- en wandelpad.

Voor de bereikbaarheid van de achterliggende wijken zijn voldoende en meerdere geschikte alternatieve routes beschikbaar. Het afsluiten van de Ver-Huëllweg voor 'doorgaand' verkeer voorkomt onnodige en langere afstanden door 30 km/u zones. In plaats daarvan zijn de geschiktere wijkontsluitingswegen voorzien van eigen infrastructuur voor fietsers en voetgangers waardoor de verkeersveiligheid juist toeneemt.

Evenredigheid

Ten aanzien van het evenredigheidsbeginsel concluderen wij dat:

- er geen sprake is van (onevenredig) nadelige gevolgen door het verkeersbesluit;
- de bereikbaarheid van de wijk Van Stolkpark en achterliggende Scheveningse wijken voldoende gewaarborgd blijft;
- daartegenover aanzienlijke voordelen staan voor leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid.