

## B27

# Wegwijzer Doorgaand Verkeer: Raakvlakmanagement tussen ruimte en mobiliteit op verschillende schaalniveaus

ir. Mirza Milosevic  
(ARCADIS)

### Samenvatting

Congestie doet zich tegenwoordig niet alleen voor op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggend wegennet en rondom stadscentra, resulterend in negatieve effecten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid. Omdat vaak een beperkte capaciteitsuitbreiding mogelijk is, wordt getracht het gebruik van het verkeersnetwerk te optimaliseren. Daarbij is de trend in het huidige verkeersbeleid voor stadscentra om het *doorgaand verkeer* aan te pakken. Definiëring van het begrip doorgaand verkeer ten opzichte van stadscentra, de achterliggende oorzaken van doorgaand verkeer en mogelijke maatregelen voor het managen ervan zijn onderzocht. Als eindresultaat is een *wegwijzer* opgesteld waarmee specifieke problemen van een stadscentrum omtrent doorgaand verkeer in kaart kunnen worden gebracht en gepaste (pakketten van) maatregelen kunnen worden gevonden.

### Trefwoorden

Doorgaand Verkeer, Wegwijzer, Ruimte, Mobiliteit, Raakvlakmanagement,

## 1. Inleiding

### Aanleiding

Congestie doet zich tegenwoordig niet alleen voor op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggend wegennet en rondom stadscentra, resulterend in negatieve effecten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid. Geconstateerd wordt dat, tijdens met name spitsuren, de capaciteit van de verkeersnetwerken in stedelijke gebieden ontoereikend is om de hoge intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer te verwerken.

Omdat vaak een beperkte capaciteitsuitbreiding mogelijk is, wordt getracht het gebruik van het verkeersnetwerk te optimaliseren. Daarbij is de trend in het huidige verkeersbeleid voor stadscentra om het *doorgaand verkeer* aan te pakken. Gemeentes constateren namelijk al tientallen jaren dat een belangrijk deel van het autoverkeer in een centrum geen bestemmingsverkeer is, maar doorgaand verkeer tussen verschillende stadsdelen en tussen omliggende gebieden. Dit betekent dat bijvoorbeeld congestie in het centrum mede wordt veroorzaakt door weggebruikers die niet in het centrum willen zijn voor werken, winkelen etc. De faciliteiten in het centrum ondervinden dus weinig voordeel van doorgaand verkeer. In de praktijk heerst de tendens om vanuit oplossingen/maatregelen het onderwerp te benaderen. De achterliggende oorzaken van de problematiek kunnen dan worden overschaduwd door discussies over mogelijke maatregelen.

De definiëring van het begrip doorgaand verkeer ten opzichte van stadscentra, de achterliggende oorzaken van doorgaand verkeer en mogelijke maatregelen voor het managen ervan zijn onderzocht.

### Doel

Het doel van het onderzoek was; *het ontwikkelen van een generiek toepasbare methodiek waarmee specifieke problemen van een stadscentrum omtrent doorgaand verkeer gekoppeld kunnen worden aan gepaste (pakketten van) maatregelen.*

### Werkwijze

Eenzijds betreft het doel een inhoudelijk onderzoek naar de problematiek rond doorgaand verkeer. Anderzijds betreft het doel het ontwerp van een werkmethode/tool/hulpmiddel voor een ieder die onderzoek doet naar de problematiek rond doorgaand verkeer op lokaal niveau. In de praktijk betreft dit veelal verkeersplanologen binnen een gemeente of externe mobiliteitadviseurs. De problematiek is bestudeerd op een stedelijk schaalniveau.

Het inhoudelijke onderzoek is in twee fases uitgevoerd. In de eerste fase vond door middel van literatuuronderzoek een verkenning van het onderzoeksgebied (de wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit in stedelijke gebieden en rond stadscentra) plaats. In de tweede fase is geanalyseerd hoe een zestal gemeentes (Apeldoorn, Arnhem, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Den Haag) de problematiek rond doorgaand verkeer interpreteren en er mee omgaan.

In de derde fase is vanuit het oogpunt van een lokale verkeersplanoloog en aan de hand van de opgedane kennis uit fases 1 en 2 (respectievelijk het literatuuronderzoek en praktijkervaringen van een zestal gemeentes) een processchema/stappenplan opgesteld voor het in kaart brengen van specifieke problemen van een stadscentrum omtrent doorgaand en gepaste (pakketten van) maatregelen.

In de vierde fase is de ontworpen methodiek toegepast op een praktijkcase ter evaluatie en voor verdere bijschaving van de voorgestelde processtappen.

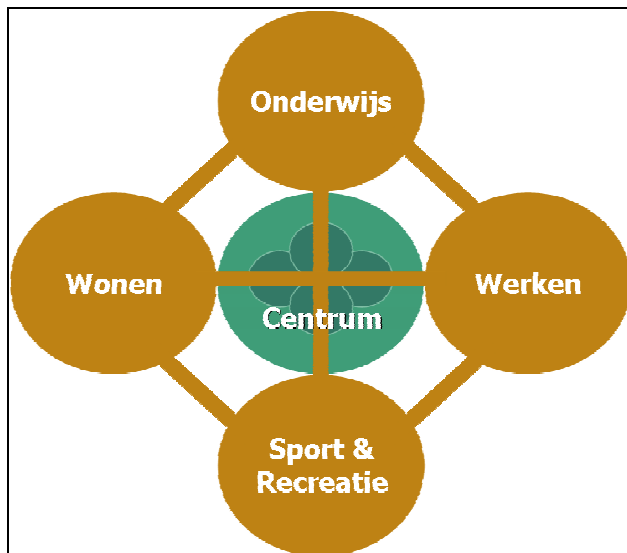
## **2. Doorgaand Verkeer; raakvlakmanagement tussen ruimte en mobiliteit**

### **Ruimte in en rond stadscentra**

Stadscentra zijn om een aantal redenen interessant. Deze gebieden kenmerken zich door een veelheid aan functies: wonen, werken, winkelen, onderwijs en vaak ook vele sociaal/recreatieve functies. Daardoor fungeert een stadscentrum vaak als een ware magneet – en zijn de stromen van verschillende vervoerwijzen aanzienlijk. De (per definitie) centrale ligging in de stad, de doorgaans kleinschalige openbare ruimte en de samenklontering van verschillende modaliteiten leiden tot een grote verscheidenheid aan mobiliteitsvraagstukken, die zich kunnen uiten in ondermeer congestie, geluidsoverlast, luchtvervuiling etc. Als oorzaak van deze problemen wordt vaak het toenemend gemotoriseerd verkeer aangewezen. Grosso modo is ook te zien dat het besef bestaat dat stadscentra een werkelijk integraal verkeersbeleid nodig hebben: vele partijen, veel belangen, veel soorten maatregelen.

Hoewel de mix van functies in stadscentra hoge aantallen van bestemmingsverkeer kan veroorzaken blijft deze gewenst voor de 'levendigheid' en de economische ontwikkelingen van de stad. Tegelijkertijd is er spreiding van stedelijke functies naar de omgeving toe. Sinds begin vorige eeuw wordt vanuit de economie het concept van schaalvoordelen overgenomen in de stedelijke ontwikkeling. Projectontwikkelaars profiteren van grote woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. De spreiding van deze functies naar de rand van de stad biedt de gebruikers exclusiviteit en vaak een betere bereikbaarheid. Gevolg is dat stedelijke centra meer en meer omringd raken door niet-compact ingerichte woon- en werkmilieus. Zo ontstaan rondom de centra steeds meer stedelijke velden, die een veel geringere bebouwingsdichtheid en monofunctionaliteit kennen.

De schaalvergroting en spreiding van functies, de welvaarts groei en ontoereikend openbaar vervoer leiden tot meer autobezit en autogebruik, dus tot een toename in automobilititeit. Tevens betekent dit dat er meer druk komt te staan op de capaciteit van de verbindingen tussen de verschillende functies. Grote woonwijken en bedrijventerreinen vergen een grote capaciteit van de verbindingswegen daartussen. Wanneer hieraan niet voldaan kan worden is congestie het gevolg, met alle milieuproblemen die daarmee gepaard gaan.



*Figuur 1: Ruimtelijke ordening Nederlandse steden; Een centrum met hoge dichtheid en bundeling van verschillende functies met daaromheen wijken met een monofunctionaliteit en een lage dichtheid*

### **Mobiliteit in en rond stadscentra**

De inrichting van de stedelijke ruimte hangt samen met knopen van menselijke activiteiten (wonen, werken, winkelen, etc.) en de paden die de interacties daartussen mogelijk maken. Mobiliteit betreft de menselijke verplaatsingen tussen verschillende activiteiten.

Mobiliteit betekent dus: hoe, waar en hoeveel we ons verplaatsen. Mobiliteit zorgt voor de bewegingsvrijheid en de ontplooiingsmogelijkheden van mensen. Mobiliteit is ook een basisvoorwaarde voor het onderhouden van maatschappelijke en sociale contacten. Tevens is mobiliteit cruciaal voor de ontwikkeling van een gezonde en sterke economie. Kortom, mobiliteit is een basisbehoefte van de samenleving en daarmee is mobiliteitsgroei onvermijdbaar.

Met de groei van de bevolking, de schaarse ruimte in Nederland en de door de EU opgelegde milieunormen in het achterhoofd is duidelijk te verklaren waarom het onderwerp mobiliteit al jaren hoog op de politieke agenda staat. In de spitsuren is gewoonweg de vraag naar mobiliteit een stuk groter dan het aanbod/capaciteit van de infrastructuur, waardoor congestie onvermijdelijk is. Het is echter ook zo dat de capaciteit veelal voldoende is tijdens de rest van de dag. De congestie beperkt zich echter niet meer alleen tot het snelwegennet, maar vindt steeds vaker plaats in stedelijk gebied.

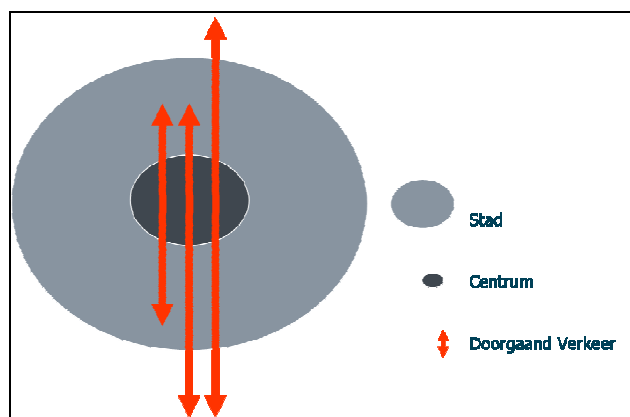
### **Doorgaand Verkeer**

Zoals in de vorige paragrafen uiteengezet worden stadscentra gekenmerkt door een mix van vele functies. En hoewel de mix van functies in stadscentra hoge aantallen van bestemmingsverkeer kan veroorzaken blijft deze gewenst voor de 'levendigheid' en de economische ontwikkelingen van de stad. Tegelijkertijd is er spreiding van stedelijke functies naar de omgeving toe. De geringe bebouwingsdichtheid rondom stedelijke centra en het spreiden van de functies wonen, werken en diensten kan vervolgens doorgaand verkeer creëren ten opzichte van de centra, omdat mobiliteit vooral plaats vindt tussen complementaire activiteiten.

Doorgaand verkeer wordt gedefinieerd als al het verkeer rond of door een bepaald gebied, dat geen herkomst of bestemming heeft ten opzichte van dat gebied. Doorgaand verkeer maakt dus deel uit van de totale verkeersintensiteiten rond of door een gebied maar heeft niet echt een nut voor dat gebied.

Aanleidingen voor het ter sprake brengen van doorgaand verkeer zijn veelal bereikbaarheid-, leefbaarheid- en/of verkeersveiligheidsproblemen in de stad of stadscentrum. Als belangrijkste oorzaken van deze problemen worden de hoge intensiteiten en een slechte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer gezien. De hoge verkeersintensiteiten rond de centra kunnen enerzijds worden verklaard door het feit dat stadscentra een mix van vele functies (wonen, werken en diensten) kennen waardoor ze veel bestemmingsverkeer aantrekken. Anderzijds kunnen de centrale ligging van het stadscentrum en de spreiding van de functies wonen, werken en diensten rondom het centrum tevens resulteren in doorgaand verkeer ten opzichte van de stadscentra.

Ten opzichte van stadscentra zijn drie typen doorgaand verkeer mogelijk; intern-intern, intern-extern en extern-extern doorgaand verkeer.



*Figuur 2: Drie typen 'Doorgaand Verkeer', schematisch*

Intern-intern doorgaand verkeer: Hiermee wordt bedoeld het verkeer binnen de stad zelf dat geen herkomst of bestemming heeft in het stadscentrum en toch door het centrum rijdt.

Intern-extern doorgaand verkeer: Hiermee wordt bedoeld het verkeer tussen verschillende stadsdelen en het gebied buiten de stad dat geen herkomst of bestemming heeft in het stadscentrum en toch door het centrum rijdt.

Extern-extern doorgaand verkeer: Hiermee wordt bedoeld het verkeer dat geen relatie heeft met de stad en geen herkomst of bestemming heeft in het stadscentrum en toch door het centrum rijdt.

Welk type en welke hoeveelheid doorgaand verkeer ten opzichte van het stadscentrum ongewenst zijn, is afhankelijk van de specifieke situatie.

Over extern-extern doorgaand verkeer is men vaak eenduidig, dit verkeer wordt als ongewenst aangeduid. De stromen van dit type zijn echter niet in elke gemeente significant. Veelal betreft dit verkeer tussen rijkswegen, wat een route door de stad kiest bij congestie op het hoofdwegennet. Over de boordeling van intern-intern en intern-extern doorgaand verkeer bestaan meer variaties. Omdat deze typen doorgaand verkeer hun nut hebben voor de stad zullen ze moeten worden gefaciliteerd, echter liever niet op de wegen rond het stadscentrum.

Doorgaand verkeer wordt nog veelal als ongewenst of als ‘sluip’-verkeer bestempeld. Onderzoek naar doorgaand verkeer wordt meestal pas gedaan als maatregelen voor het managen van bestemmingsverkeer onvoldoende in staat zijn de doorstroming rond stadscentra te verbeteren. In de praktijk wordt tevens de oorzaak van verkeer, de vraag waarom men zich verplaatst over een bepaalde route, onderbelicht. Dat men zich verplaatst wordt als feit aangenomen, vervolgens worden maatregelen getroffen om het verplaatsingsgedrag (modaliteitkeuze of routekeuze) te beïnvloeden. Belangrijke notie is dat doorgaand verkeer ten opzichte van één gebied bestemmingsverkeer is voor een ander gebied. Mobiliteit is gewenst! Ideaal zou zijn dat het bestemmingsverkeer van één gebied niet de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid van het andere gebied belemmert.

De problematiek rond doorgaand verkeer komt in de praktijk veelal neer op de vele functies die de wegen rond het centrum moeten vervullen. De wegen rond het centrum dienen vaak voor zowel het verzamelen en verdelen van het verkeer van het centrum (functie van gebiedsontsluitingsweg op wijkniveau) als voor het verdelen en verzamelen van het verkeer van verschillende stadsdelen (functie van gebiedsontsluitingsweg op stadsniveau). Bovendien moeten deze wegen de bereikbaarheid (functie van erftoegangsweg) verzorgen van de verschillende activiteiten voor voetgangers, fietsers, automobilisten (parkeren) en openbaar vervoer. Daarbij is de beschikbare capaciteit/fysieke ruimte in centra voor alle verschillende functies (wonen, werken, winkelen, groen, recreatie, verkeer, etc.) beperkt. Het is denkbaar dat wanneer de wegen bijvoorbeeld de functie van gebiedsontsluitingsweg op stadsniveau zouden verliezen, dus wanneer het doorgaand verkeer ontmoedigd zou worden, er ruimte ontstaat voor de overige functies.

Interessant zijn de verschillende schaalniveaus waarop de problematiek rond doorgaand verkeer zich afspeelt. Problemen in relatie tot doorgaand verkeer uiteten zich op een bepaald schaalniveau (stadswijk). De onderliggende oorzaken van het doorgaand verkeer zijn te vinden in de wisselwerking tussen het ruimtelijk netwerk en het verkeersnetwerk en in het gebruik van dat verkeersnetwerk op een hoger schaalniveau (stad). Maatregelen hebben dan als doel het verbeteren van de wisselwerking tussen het ruimtelijk netwerk en het verkeersnetwerk en/of het verbeteren van het gebruik van het verkeersnetwerk op dit hoger schaalniveau (stad). Maatregelen (herinrichting van een weg of het herzien van een locatie voor een bepaalde functie) worden genomen op het schaalniveau waar tevens de problemen geconstateerd zijn (stadswijk).

De problematiek rond doorgaand verkeer betreft daarmee *raakvlakmanagement* tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit op verschillende schaalniveaus.

### **3. Doorgaand Verkeer; oplossingsrichtingen**

#### **Een kwestie van routekeuze**

De opgave ten opzichte van doorgaand verkeer betreft het verbeteren van de samenhang tussen de ruimtelijke structuur en het verkeersnetwerk. De meeste congestieproblemen in stedelijke gebieden worden geconstateerd tijdens spitsuren. De vraag naar mobiliteit is dan een stuk groter dan het aanbod/capaciteit van de infrastructuur. Dit impliceert dat

problematisch geacht doorgaand verkeer ten opzichte van één gebied voor een belangrijk deel woon-werk verkeer betreft tussen andere gebieden. Bij de analyse van de wisselwerking tussen het ruimtelijk netwerk en het verkeersnetwerk is nuttig het type ofwel de herkomst en bestemming van het ongewenst doorgaand verkeer te bepalen. Hiermee wordt de doelgroep van eventueel te nemen maatregelen duidelijk en is eenvoudiger keuze te maken voor het type en locatie van de maatregelen.

Overheden kunnen met allerlei verschillende maatregelen de tijdstipkeuze, modaliteitkeuze of routekeuze van het gemotoriseerd verkeer trachten te beïnvloeden. Door allerlei randvoorwaarden (werktijden, schooltijden, wel/niet aanwezigheid van toereikend openbaar vervoer, etc.) is de keuzevrijheid van mensen voor wat betreft hun verplaatsingsgedrag en vervoerwijze echter beperkt en door beleidmakers wellicht overschat. Een bepalende factor voor het succes van maatregelen is dat er inderdaad wat te kiezen valt, dus dat er alternatieven zijn van gelijkwaardige kwaliteit.

Een volgende gedachtegang kan met betrekking tot het doorgaand verkeer worden gemaakt. Het feit dat problematisch geacht doorgaand verkeer tijdens spitsuren veelal woon-werk verkeer betreft, betekent dat het beïnvloeden van de tijdstipkeuze moeilijk is. Het beïnvloeden van de modaliteitkeuze van het doorgaand verkeer is tevens lastig. De relatief grote reisafstanden kunnen moeilijk met de fiets worden overbrugd. Het openbaar vervoer systeem is meestal ontoereikend voor het doorgaand verkeer ten opzichte van stadscentra. Het openbaar vervoer systeem heeft vaak een radiaal karakter met als centraal punt het stadscentrum. De reistijden naar het centrum zijn relatief kort, terwijl de reistijden tussen overige stadsdelen onderling vaak niet kunnen concurreren met de reistijden van de auto. Dit betekent dat de routekeuze van het gemotoriseerd doorgaand verkeer voor eventuele sturing overblijft. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de vraag of inderdaad een keuze tussen meerdere routes mogelijk is. Het doorgaand verkeer kan niet zondermeer geweerd worden, maar moet ergens in het verkeerssysteem gefaciliteerd worden. Voorgestelde gewenste routes voor het doorgaand verkeer moeten kunnen concurreren, qua reistijd en reiskosten, met ongewenste routes door het stadscentrum. Pas dan kunnen beleid en eventuele maatregelen verantwoord worden naar de gebruikers toe.

Het doel van de maatregelen naar de automobilist toe is het beïnvloeden van de routekeuze van het doorgaand verkeer. Hiertoe kunnen routes buiten het centrum om aantrekkelijker worden gemaakt. Tegelijkertijd kan het gebruik van routes door/langs het centrum voor doorgaand verkeer lastiger worden gemaakt. Op verschillende schaalniveaus kunnen maatregelen uitgevoerd worden om het gebruik van wegen af te stemmen met de beoogde functie. Circulatiemaatregelen kunnen worden ingezet op hogere schaalniveaus. Op lagere schaalniveaus kunnen schakels en kruisingen worden heringericht. Tevens heeft vooral de combinatie van maatregelen het meeste effect op het beïnvloeden van de routekeuze. Het doel is niet zozeer om de intensiteiten van het verkeer te verkleinen maar het verkeer her te verdelen over het netwerk. Het doorgaand verkeer verdwijnt niet maar wordt op een andere route gefaciliteerd. Aandachtspunt is dus dat er een balans moet zijn in ontmoediging van de ene route en bevordering van de andere route.

(Verkeers)maatregelen die het meest interessant zijn, betreffen het beïnvloeden van de doorstroming. Dit betreft bijvoorbeeld op lagere schalen het herinrichten van het dwarsprofiel van een weg (smaller/breder, drempels, langsparkeren, etc.) en op hogere schalen maatregelen die de circulatie beïnvloeden (eenrichtingsverkeer, koppelen en afstemmen van

verkeersregelinstallaties, dynamisch verkeersmanagement, etc.). Al deze maatregelen zijn ondanks verschillen in de ruimtelijke inrichting van steden breed toepasbaar.

### **Ideaal verkeersnetwerk?**

Verkeersnetwerken kunnen uiteenlopende structuren hebben (bijvoorbeeld raster, ring-radiaal, etc.), met elk een specifieke toepassing. Bestaat er nu een 'ideaal' verkeersnetwerk voor het managen van doorgaand verkeer?

Uit verscheidene literatuurbronnen en uit de vergelijking van de verkeers- en vervoerplannen van de zes bestudeerde gemeentes (Apeldoorn, Arnhem, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Den Haag) komen volgende overeenkomsten naar voren:

In relatie tot de ruimtelijke structuur van de Nederlandse steden krijgt een verkeersnetwerk met een hiërarchische ring- of tangentenstructuur vaak de voorkeur. Bij een dergelijke wegenstructuur wordt onderscheid gemaakt in een aantal ringen of tangenten, die elk het verkeer op een ander schaalniveau afwikkelen. Rijkswegen ontsluiten de stad. Een 'stadsring' ontsluit de verschillende stadsdelen of stadswijken. Een 'centrumring' ontsluit het centrum. Vermijdbaar verkeer op de 'centrumring' moet waar mogelijk via de 'stadsring' afgewikkeld worden en soortgelijk verkeer op de 'stadsring' via het tangentenstelsel aan de rand van de stad. De afwikkelingskwaliteit van de buitenste ring of tangens moet hoger zijn dan de kwaliteit van de volgende ring, etc. Het doel is om het verkeer zolang mogelijk op een hogere schaal ring te behouden. Met dit type verkeersnetwerk zijn de doorgaande routes als het ware de hoofdroutes en het bestemmingsverkeer dient fysiek af te buigen of af te slaan. Zo wordt getracht het bestemmingsverkeer naar het stadscentrum te scheiden van het doorgaand verkeer ten opzichte van het centrum.

## **4. Wegwijzer Doorgaand Verkeer**

Als resultaat van het onderzoek is getracht een generiek toepasbare methodiek te ontwikkelen waarmee specifieke problemen van een stadscentrum omtrent doorgaand verkeer gekoppeld kunnen worden aan gepaste (pakketten van) maatregelen, gericht op het verbeteren van het functioneren van stadscentra. Op basis van overeenkomsten in de aanleiding, oorzaak, doelstellingen en oplossingen voor de problematiek tussen de zes beschouwde Nederlandse (middel)grote steden, is geconstateerd dat een algemeen generiek toepasbare methodiek inderdaad te ontwerpen is. De 'beperkte' set van steden is te verantwoorden, omdat steden gekozen zijn met duidelijke verschillen in de ruimtelijke inrichting voor een zo breed mogelijk beeld van de problematiek.

Het eindresultaat van het onderzoek betreft een tweeledige *wegwijzer*. Het eerste deel van deze *wegwijzer* behandelt de achtergrond van de problematiek rond doorgaand verkeer ten opzichte van stadscentra. Aan bod komen de definitie van doorgaand verkeer, de achterliggende oorzaken en mogelijke maatregelen voor het managen ervan.

Het tweede deel van de *wegwijzer* behandelt de invulling van een achttal 'standaard' processtappen (aanleiding, opstarten project, probleemverkenning, doelstelling, analyse, keuze maatregelen, toetsing/terugkoppeling en rapportering). Per stap worden belangrijke details die aan bod moeten komen bij de problematiek rond doorgaand verkeer benadrukt. De



ontworpen methodiek is geen sjabloon, van: ‘zo moet het en niet anders’. Het is een gids, een leidraad die met de nodige flexibiliteit en creativiteit gehanteerd kan worden, al naar gelang de specifieke situatie het vereist.

Opgemerkt wordt dat de inhoudelijke en procesmatige aspecten die behandeld worden in de methodiek niet afhankelijk zijn van de schaal van de kern/stad, wat de toepasbaarheid van de methodiek ten goede komt. Bij een toenemende schaal van een kern nemen de aantallen actoren, belangen, en complexiteit van de problematiek echter wel toe en worden de dataverzameling en data-analyse uitvoeriger.

De methodiek geeft geen totaaloverzicht van (verkeers)maatregelen waaruit gekozen kan worden, slechts enkele voorbeelden, omdat de specifieke situaties binnen steden te divers zijn. Wel wordt met de methodiek getracht de oorzaken van doorgaand verkeer te benoemen om zo het doel van eventuele maatregelen te kunnen vaststellen. Met een duidelijk doel voor ogen kunnen vervolgens (verkeers)maatregelen worden geïnventariseerd.

De inhoudelijke aspecten die in de methodiek de aandacht krijgen zijn:

- Het in kaart brengen van knelpunten met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid in het ruimtelijk en verkeersnetwerk.
- Het vaststellen van de doelstellingen voor de ontwikkeling van de stad of stadscentrum.
- Het beoordelen van de wisselwerking tussen het ruimtelijk en verkeersnetwerk.
- Het benoemen van wegen in het verkeersnetwerk waar het gebruik niet overeenkomt met de beoogde functie.
- Het identificeren van herkomst-bestemming relaties die ongewenst doorgaand verkeer veroorzaken ten opzichte van het stadscentrum.
- Het definiëren van gewenste en ongewenste routes voor het doorgaand verkeer.
- Het inventariseren van (verkeers)maatregelen die de afstemming bevorderen tussen de functie van een weg en het gebruik ervan.

De procesmatige aspecten die in de methodiek de aandacht krijgen zijn:

- Het initiëren en waarborgen van meer samenwerking tussen de disciplines ruimtelijke ordening en verkeer.

Zoals in voorgaande hoofdstukken uiteengezet is de problematiek rond doorgaand verkeer complex omdat het de wisselwerking betreft tussen het ruimtelijk netwerk en het verkeersnetwerk op verschillende schaalniveaus. Daarbij verloopt de samenwerking tussen de disciplines ruimtelijke ordening en verkeer in de praktijk niet altijd even soepel. In de methodiek is daarom getracht een aantal aspecten toe te voegen ter verbetering van deze samenwerking. Aanbevolen wordt onderzoek naar de problematiek rond doorgaand verkeer te doen vanuit een samenwerkingsverband tussen verschillende disciplines.