



Raadsbrief beantwoording vragen schriftelijk overleg Partij voor de Dieren – Geluidsoverlast IJsselallee

Datum 29 september 2026

Onderwerp Beantwoording vragen schriftelijk overleg van Partij voor de Dieren over
Raadsbrief Geluidsoverlast IJsselallee

Versienummer 1

Portefeuillehouder Paul Guldemon

Bijlagen

Bijlage 1 –

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van de schriftelijk overleg vragen over de Raadsbrief Geluidsoverlast IJsselallee.



Datum 29 september 2026

Inleiding

De fractie Partij voor de Dieren heeft op 26 augustus 2026 schriftelijke vragen gesteld over: Raadsbrief Geluidsoverlast IJsselallee. De raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de beantwoording van de vragen.

Over de scope van het onderzoek

Vraag 1: In het akoestisch onderzoek staat dat in overleg met de gemeente is onderzocht wat de gevolgen zijn van geluidsdempend asfalt en extra geluidsafscherming. Andere maatregelen, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, zijn als niet realistisch terzijde geschoven. Is het buiten beschouwing laten van deze bronmaatregelen een randvoorwaarde die het college vooraf aan Tauw heeft meegegeven? Zo ja, op basis van welke afweging?

Antwoord: Bij het uitzetten van het akoestisch onderzoek bij Tauw is afgestemd dat Tauw de maatregelen van het geluidsdempend asfalt en extra geluidsafscherming zou gaan onderzoeken. Het buiten beschouwing laten van het verlagen van de maximale snelheid is daarbij niet als randvoorwaarde meegegeven. De maatregel is in het stadium van het opzetten van het onderzoek niet als haalbaar/wenselijk ingeschat en om die reden is die niet in het akoestisch onderzoek meegenomen.

De reden daarvoor is dat we vanuit het Actieplan Geluid 2024-2029 de huidige geluidsbelasting op de woningen weten. De overschrijdingen van de plandrempel (65 dB) en de aandachtstrempel (60 – 64 dB) zijn niet zo groot dat het overwegen van de verlaging van de maximale snelheid, gezien alle andere belangen, een reële maatregel is. We hebben daarom geluidsdempend asfalt en extra geluidsafscherming onderzocht en niet de verlaging van de maximale snelheid.

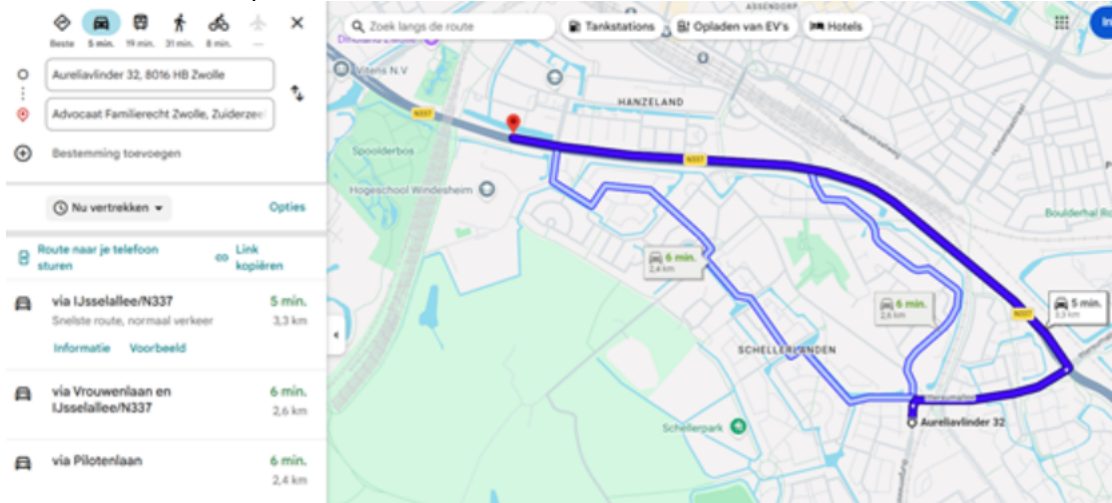
Vraag 2: Waarop baseert het college de conclusie dat een snelheidsverlaging de doorstroming van de IJsselallee onaanvaardbaar zou belemmeren? Indien dit niet is onderzocht, is het college bereid dit alsnog te onderzoeken?

Antwoord: De effecten van een snelheidsverlaging op de IJsselallee zijn niet afzonderlijk onderzocht. Wel is in het kader van de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle onderzocht wat de effecten zijn van een snelheidsverlaging naar 50 km/u op de Ceintuurbaan. De Ceintuurbaan en de IJsselallee maken beide onderdeel uit van de Zwolse Ring. De uitkomsten van dat onderzoek geven daarom een indicatie van de effecten die ook bij een snelheidsverlaging op de IJsselallee kunnen optreden.

Uit het onderzoek naar de Ceintuurbaan blijkt dat een lagere snelheid leidt tot een langere reistijd via de Ring, waardoor alternatieve routes door woonwijken aantrekkelijker worden. Voor de IJsselallee verwachten we een vergelijkbaar effect. Op verschillende relaties zijn routes door omliggende wijken qua afstand en reistijd concurrerend met de route via de IJsselallee. Een voorbeeld is hieronder te zien. De route vanaf de burg. De Vos van Steenwijklaan naar de A28 is via de IJsselallee maar net iets korter dan 2 routes die door de woonwijk lopen. Een verlaging van de maximumsnelheid zal deze routes aantrekkelijker maken.



Datum 29 september 2026



Het belangrijkste aandachtspunt is daarmee niet zozeer een afname van de capaciteit van de IJsselallee zelf, maar het risico op verschuiving van verkeer naar wegen in omliggende woonwijken. Deze wegen zijn daar niet voor bedoeld en kennen woningen op relatief korte afstand van de weg. Een dergelijke verschuiving kan negatieve gevolgen hebben voor verkeersveiligheid, geluidbelasting en leefkwaliteit in deze wijken.

Dit past niet bij de in het Ruimtelijk Toekomstperspectief en de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle gekozen verkeersstructuur. Daarin heeft de Ring juist een belangrijke functie voor het afwikkelen van autoverkeer, zodat verkeer zoveel mogelijk buiten de woonwijken wordt gehouden. Daarnaast vervult de IJsselallee een belangrijke functie voor de regionale bereikbaarheid van Zwolle.

Het college ziet daarom op basis van de beschikbare onderzoeken en het vastgestelde mobiliteitsbeleid onvoldoende aanleiding om een afzonderlijk onderzoek naar een snelheidsverlaging op de IJsselallee uit te voeren.

Over snelheidsverlaging als bronmaatregel

Vraag 3: Is het college bereid om te laten onderzoeken welke geluidsreductie een (gedeeltelijke) verlaging van de maximumsnelheid van 70 km/u naar 60 of 50 km/u oplevert, zowel als zelfstandige maatregel als in combinatie met andere maatregelen?

Antwoord: Nee. Het college ziet een snelheidsverlaging op de IJsselallee niet als een kansrijke oplossingsrichting voor de geconstateerde geluidbelasting.

Een snelheidsverlaging kan lokaal leiden tot een afname van het verkeersgeluid. Daar staat tegenover dat een langere reistijd via de IJsselallee alternatieve routes door omliggende woonwijken aantrekkelijker kan maken. Een beoordeling van deze maatregel zou daarom niet alleen naar de geluidsreductie langs de IJsselallee moeten kijken, maar ook naar veranderingen in verkeersstromen en de daarmee samenhangende geluidseffecten, verkeersveiligheid en leefkwaliteit op het omliggende wegennet.



Datum 29 september 2026

Op basis van de ervaringen en onderzoeken binnen de Netwerkaanpak Mobiliteit verwacht het college dat daarmee het risico bestaat dat een deel van de problematiek wordt verplaatst van de IJsselallee naar omliggende woonwijken.

Daarnaast past een dergelijke maatregel niet bij de gekozen verkeersstructuur, waarbij autoverkeer zoveel mogelijk via de Ring wordt afgewikkeld en de verkeersdruk in de woonwijken juist wordt beperkt. Het college ziet daarom geen aanleiding om de geluidseffecten van een snelheidsverlaging afzonderlijk te laten onderzoeken.

Vraag 4: Welk effect zou de verlaging van de maximumsnelheid naar 60 of 50 km/u hebben op de doorstroming en capaciteit van de IJsselallee?

Antwoord: De effecten van een snelheidsverlaging naar 60 of 50 km/u op de capaciteit en doorstroming van de IJsselallee zijn niet afzonderlijk doorgerekend.

Een lagere maximumsnelheid betekent niet automatisch dat de verkeerskundige capaciteit van de weg in dezelfde mate afneemt. De feitelijke capaciteit wordt mede bepaald door onder andere de kruispunten, verkeersregelinstallaties en verkeersintensiteiten. Wel neemt bij een lagere maximumsnelheid de reistijd over de IJsselallee toe.

Zoals aangegeven bij vraag 2 kan die langere reistijd ertoe leiden dat alternatieve routes door omliggende woonwijken aantrekkelijker worden. Juist dit netwerkeffect is voor het college een belangrijk bezwaar tegen een snelheidsverlaging. De IJsselallee is onderdeel van de Ring en heeft een belangrijke functie voor zowel de stedelijke als regionale bereikbaarheid en voor het zoveel mogelijk buiten de woonwijken houden van doorgaand autoverkeer.

Voor een verdere toelichting op deze effecten verwijzen wij naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 5: Welke kosten zouden gemoeid zijn met een snelheidsverlaging naar 60 of 50 km/u en hoe staan deze kosten in verhouding tot de indicatieve kosten van de onderzochte schermmaatregelen en structurele meerkosten van geluidsdempend asfalt?

Antwoord: De kosten van een snelheidsverlaging naar 60 of 50 km/u zijn niet geraamd, omdat deze maatregel niet als kansrijke oplossingsrichting is onderzocht. Een betrouwbare vergelijking met de indicatieve kosten van de onderzochte geluidsschermen en de structurele meerkosten van geluidsdempend asfalt kan daarom op dit moment niet worden gemaakt.

De directe kosten van uitsluitend het aanpassen van de maximumsnelheid, zoals het wijzigen van bebording, zouden naar verwachting aanzienlijk lager zijn dan de kosten van het plaatsen van geluidsschermen of het structureel toepassen van geluidsdempend asfalt. Een snelheidsverlaging kan echter niet uitsluitend op basis van deze directe uitvoeringskosten worden beoordeeld.

Voor een snelheidsverlaging zou ook moeten worden beoordeeld of de huidige inrichting van de IJsselallee, de kruispunten, verkeersregelinstallaties, markering en overige verkeersvoorzieningen passend zijn bij de gewijzigde maximumsnelheid. Daarnaast zouden de effecten op het omliggende wegennet moeten worden onderzocht. Indien extra maatregelen nodig zijn om ongewenst uitwijkverkeer door woonwijken te voorkomen, brengt dit aanvullende kosten met zich mee.



Datum 29 september 2026

Een vergelijking uitsluitend op basis van de kosten van het aanpassen van de maximumsnelheid tegenover de kosten van geluidsschermen of geluidsdempend asfalt zou daarom geen volledig beeld geven. Daarbij speelt bovendien dat de onderzochte geluidmaatregelen zijn gericht op het verminderen van de geluidbelasting langs de IJsselallee, terwijl een snelheidsverlaging ook gevolgen kan hebben voor de verkeersstromen en daarmee voor geluid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit elders in de stad. Om die redenen heeft het college geen afzonderlijke kostenraming voor een snelheidsverlaging opgesteld.

Over duurzaamheid en milieu-impact

Vraag 6: Zoals in de aanleiding genoemd, bestaat de duurzaamheidsparaagraaf uit slechts één zin. Kan het college inzichtelijk maken wat de milieu-impact is van het toepassen van SMA-NL 8G+ (geluidsdempend asfalt), vergeleken met SMA-NL 11B (het huidige asfalt), rekening houdend met de kortere levensduur en dus frequentere vervanging?

Antwoord: Deze vraag kunnen we niet met concrete waarden voor MKI (milieukostenindicatie) en CO₂-equivalenten beantwoorden. Daarvoor zijn actuele, productspecifieke milieudata van beide asfaltmengels nodig, aangevuld met gegevens over de milieubelasting van frezen, transport, uitvoering en hergebruik. Deze informatie hebben wij niet beschikbaar.

Het geluidsdempend asfalt dat door Tauw is onderzocht en in de raadsbrief is benoemd is SMA-NL 8G+. Het grootste gedeelte van de IJsselallee is nu SMA-NL 11B. Op hoofdlijnen kunnen we stellen dat de MKI-waarde (uitgedrukt in euro's per ton) van SMA-NL 8G+ circa 20% hoger ligt dan die SMA-NL 11B (gemodificeerd). Op kruisingsvlakken zal dit verschil naar verwachting verder toenemen door de kortere levensduur, wat leidt tot extra materiaalproductie en meer transport-, frees- en aanlegactiviteiten.

Vanuit milieu-, beheer- en bereikbaarheidsoptiek is het daarom doelmatiger om SMA-NL 8G+ primair toe te passen op de rechtstanden en SMA-NL 11B gemodificeerd te handhaven op zwaar belaste kruisingsvlakken. De geluidwinst van SMA-NL 8G+ moet daarbij afzonderlijk worden afgewogen tegen de hogere onderhoudsfrequentie en milieu-impact.

Vanwege onderhoudsfrequentie en milieu-impact is dus het uitgangspunt dat we op de rechtsstanden SMA-NL 8G+ toepassen en niet op de kruisingsvlakken. Waar het mogelijk is, passen we maatwerk toe.

Vraag 7: Indien het college bereid is om de impact van een verlaging van de maximumsnelheid te onderzoeken, is het college dan bereid om ook de milieu-impact (waaronder CO₂-equivalent en fijnstofuitstoot) van deze maatregel voor te leggen aan de raad, zodat de raad in zijn afweging de vergelijking met de andere maatregelen kan meenemen?

Antwoord: Zoals hierboven is aangegeven ziet het college onvoldoende meerwaarde om de impact van een verlaging van de snelheid te onderzoeken. In het algemeen kunnen we ingegaan op de verlaging van de maximale snelheid en het effect op CO₂ en fijnstof, zodat de raad de afweging kan maken.

Het verlagen van de snelheid op de IJsselallee zal ervoor zorgen dat er meer verkeer door de wijken zal gaan. In deze wijken ligt de snelheid lager en zal het verkeer meer stoppen en optrekken, dit zorgt voor meer uitstoot. Onderzoek heeft uitgewezen dat een constante snelheid van rond 70 km/u het



Datum 29 september 2026

meest ideaal is. Bij dit punt draait de motor het meest efficiënt, de versnelling hoog genoeg en de reistijd blijft beperkt. Bij lagere snelheden draait de motor minder efficiënt en produceert het meer CO₂. Dit laatste geldt ook voor de uitstoot van fijnstof. Katalysatoren in een auto werken minder effectief bij een lagere snelheid. Het verlagen van de maximale snelheid zal in dit geval zorgen voor meer CO₂ en fijnstof.

Door de elektrificatie van het vervoer zal de uitstoot van CO₂ en fijnstof verminderen. Voor geluid heeft deze elektrificatie nihil effect: de situatie van de IJsselallee blijft gelijk. Boven de 30 km/u is het bandengeluid van een voertuig dominant. Bij een constante snelheid van 70 km/u is het motorgeluid bijna verwaarloosbaar en is er nauwelijks tot geen verschil tussen het geluid van een fossiel aangedreven of een elektrisch voertuig. Het significant verschil zit hem in het optrekken en afremmen. Vanwege elektrificatie worden voertuigen o.a. steeds zwaarder. Om die reden kunnen voertuigen bredere banden hebben, waardoor het geluid kan toenemen. Aan de andere kant komen op de markt steeds meer stillere banden beschikbaar. In het algemeen geldt dat de elektrificatie van het vervoer en het daarmee zwaarder worden van de voertuigen netto gezien geen geluidseffect heeft.

Openbaarheid

Deze raadsbrief en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer