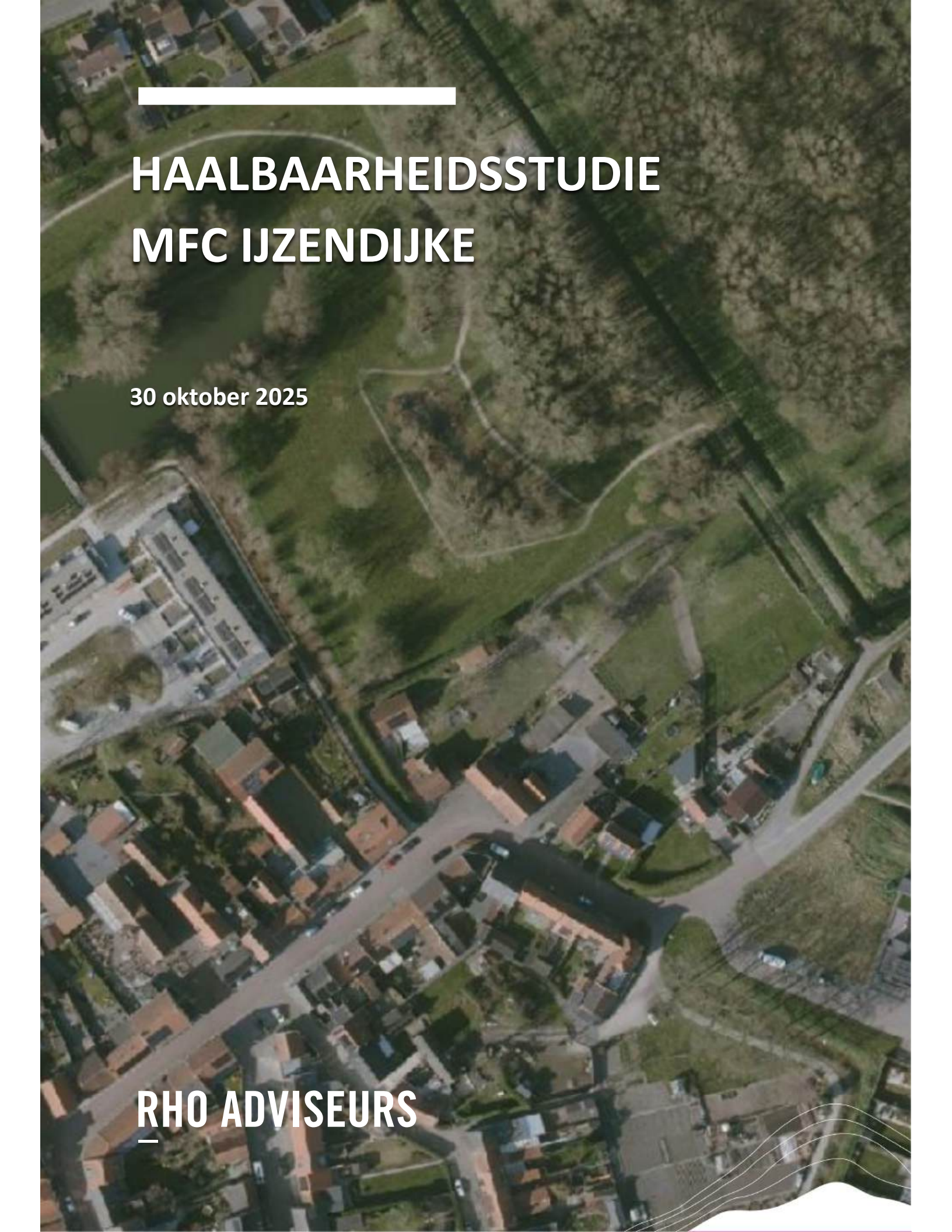


An aerial photograph of a residential area. In the foreground, there's a road intersection with several houses and parked cars. Beyond the road, a large, open green field stretches towards the background, bordered by trees and a line of houses. The overall scene is a mix of urban development and natural green space.

HAALBAARHEIDSTUDIE MFC IJZENDIJKE

30 oktober 2025

RHO ADVISEURS

A series of white, wavy, horizontal lines that sweep across the bottom right corner of the page, adding a modern, graphic touch to the design.



PROJECT	20250604 IJzendijke - Multifunctioneel Centrum - Ontwerp en procedure
OPDRACHTGEVER	Gemeente Sluis
PROJECTLEIDER	mr. ir. H. Wenting
PROJECTNUMMER	20250604
DATUM	30 oktober 2025
AUTEURS	B.M. Lap, H. Wenting, S. Pot, M. van Loon

DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
2.	Conclusies, aanbevelingen en vervolgacties	5
3.	Huidige situatie en beoogde ontwikkeling	7
4.	Beleidstoets	9
5.	Resultaten participatie	12
6.	Stedenbouwkundige haalbaarheid	13
7.	Quickscan omgevingsaspecten	16

Bijlagen

Bijlage 1. Beknopte verslagen van de bijeenkomsten

Bijlage 2. De stedenbouwkundige verkenning

Bijlage 3. Memo verkeer MFC IJzendijke

Bijlage 4. Standaardwaarden en grenswaarden geluid per geluidbronsoort voor een nieuw geluidgevoelig gebouw

Bijlage 5. Risicobronnen en aandachtsgebieden

1. INLEIDING

In december 2024 heeft de gemeenteraad van Sluis ingestemd met een voorlopige locatiekeuze voor de nieuwbouw van een Multifunctioneel Centrum (MFC) in IJzendijke. De locatie nabij het Bunkerbos is aangewezen als beoogde nieuwbouwlocatie. Hierbij is sprake van verschillende varianten. Variant 1 is de locatie zoals vastgesteld door de raad in december 2024 (zie figuur 1.1). Variant 2 betreft de voorkeurslocatie met een mogelijke uitbreiding van Landbouwstraat 1 en 7 (zie eveneens figuur 1.1).

Rho adviseurs is gevraagd om een haalbaarheidsstudie voor de beoogde ontwikkeling op te stellen, waarbij de haalbaarheid met betrekking tot de verschillende omgevingsaspecten wordt onderzocht en onderbouwd en waarbij ook inzicht wordt gegeven in hoe een MFC op deze locatie eruit kan zien en wat daarvan de ruimtelijke consequenties zijn. Op basis van deze haalbaarheidsstudie kan de gemeenteraad in december een definitief besluit nemen voor een MFC op de beoogde locatie. Hierbij zijn zowel het gebied van variant 1 als variant 2 in het onderzoek meegenomen (de onderzoekslocatie). Het Molenbolwerk valt buiten de scope van het onderzoek. Nieuw onderzoek is nodig als de raad afwijkt van haar voorkeurslocatie.

Deze rapportage bevat de haalbaarheidsstudie. In de rapportage is de voorkeurslocatie getoetst aan het beleid van verschillende overheidsinstanties. Vervolgens zijn de resultaten weergegeven van de ophaalsessies met de omwonenden. De stedenbouwkundige haalbaarheid is in beeld gebracht en de voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de relevante omgevingsaspecten. De conclusies en aanbevelingen die voortkomen uit de verschillende studies zijn in het volgende hoofdstuk weergegeven.



Variant 1, incl. aankoop perceel Waterpoortstraat 2

Variant 2, incl. aankoop Waterpoortstraat 2 en Landbouwstraat 1 en 3

Figuur 1.1: De voorkeurslocatie (topografische ondergrond: Esri and Map contributors)

2. CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN VERVOLGACTIES

Conclusies

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de nieuwbouw van een MFC tussen de kern IJzendijke en het Bunkerbos in. In dit rapport is de haalbaarheid van een MFC op deze locatie onderzocht. Het is een locatie nabij gronden met natuur-, landschapelijke en cultuurhistorische waarden en dichtbij bestaande woningen. Dit maakt dat de realisatie van een MFC op deze locatie een uitdaging is.

Uit de beleidstoets, de participatie, de stedenbouwkundige haalbaarheid en de quickscan naar omgevingsaspecten blijkt dat de aspecten natuur, cultuurhistorie en verkeer, in het bijzonder de afwikkeling van het verkeer van en naar het MFC, belangrijke aandachtspunten zijn in de verdere uitwerking van de plannen. In de verdere uitwerking moet worden onderzocht hoe de verkeersveiligheid zoveel mogelijk kan worden geborgd en hoe het gebruik van de auto kan worden teruggedrongen.

Uit onderzoek blijkt dat het gehele gebied verdacht is op het voorkomen van ontplofbare oorlogsresten en dat er sterke aanwijzingen zijn dat in de grond dergelijke resten zich bevinden. Er moet eerst vervolgonderzoek plaatsvinden voordat het archeologisch en het bodemonderzoek in het veld kunnen worden uitgevoerd. Niettemin hoeft het voorkomen van niet ontplofte oorlogsresten, van archeologische waarden en van bodemverontreinigingen geen belemmering te vormen voor de voorgenomen ontwikkeling. Het ruimen van eventuele ontplofbare oorlogsresten, het veiligstellen van archeologische waarden en het saneren van bodemverontreinigingen kunnen (aanzienlijke) kosten met zich meebrengen. Als de gemeente bereid is om hiervoor de benodigde financiële middelen in te zetten, dan zijn deze sectorale aspecten geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het gebied. Overigens zijn de kosten grotendeels declarabel bij de rijksoverheid.

Er is ook onderzocht of er aanwijzingen zijn van de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten op de voorkeurslocatie en in de directe nabijheid daarvan. Nader onderzoek is noodzakelijk, maar dit onderzoek en eventuele vervolgstappen zullen er niet voor zorgen dat de ontwikkeling niet kan plaatsvinden. Het is wel van invloed op de planning en doorlooptijd van de planvoorbereiding.

Haalbaar
Onder bepaalde voorwaarden haalbaar
Een hoge inspanning en/of onderzoeklast die mogelijk invloed hebben op de invulling en haalbaarheid van het plan
Knelpunten die de haalbaarheid van het plan beïnvloeden

Aspecten	Haalbaarheid	Aspecten	Haalbaarheid
Rijksbeleid		Ontplofbare oorlogsresten	
Provinciaal beleid (natuur, landschap en erfgoed)		Luchtkwaliteit	
Gemeentelijk beleid		Trillingen	
Participatie		Ecologie: soortenbescherming	
Stedenbouwkundig		Ecologie: gebiedsbescherming	
Ladder duurzame verstedelijking		Ecologie: houtopstanden	
Verkeer (mobiliteit)		Water	
Verkeer (parkeren)		Geur	
Geluid door wegen		Gezondheid	
Geluid door activiteiten		Licht- en windhinder	
Cultuurhistorie		Schaduw	
Bodem		Klimaat en duurzaamheid	
Omgevingsveiligheid		MER	



De onderzoeken die zijn benoemd zijn niet uniek voor deze locatie. Ook op andere locaties moeten in het kader van de ruimtelijke procedure en de uitwerking onderzoeken naar archeologie en ontplofbare oorlogsresten worden uitgevoerd.

Aanbevelingen

1. Betrek de omwonenden bij de ontwerpessies voor het gebouw en het terrein. Het is een forse ontwikkeling nabij bestaande woningen. Het is daarom belangrijk om de belangen van de omwonenden zo goed mogelijk mee te nemen.
2. In stedenbouwkundige opzet is indicatief het gebouw gepositioneerd met 2 varianten. De massa klopt, maar de positie en de vorm van het gebouw kunnen nog worden geoptimaliseerd. We adviseren om bij de verdere uitwerking ook te kijken naar de mogelijkheden voor één of meerdere losstaande gebouwen. Dit past beter bij de schaal van de omliggende bebouwing, evenals bij die van de volledige voormalige vestingstad.
3. Breng goed in beeld wat de wezenlijke kenmerken en waarden van het Bunkerbos zijn en zorg dat het MFC geen nadelige gevolgen heeft voor de bedoelde kenmerken en waarden.
4. Onderzoek of er in de uitwerking een verwijzing kan worden gemaakt naar de voormalige vestingwal.
5. Stel in het kader van het ontwerp een lichtplan op, omdat lichthinder naar het bos en de omwonenden zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

Vervolgacties

Als gekozen wordt voor de ontwikkeling van het MFC op de voorkeurslocatie dan zullen de onderstaande acties nog moeten plaatsvinden in het kader van de ruimtelijke procedure en de verdere uitwerking van het plan. Deze acties gelden voor iedere ruimtelijke ontwikkeling.

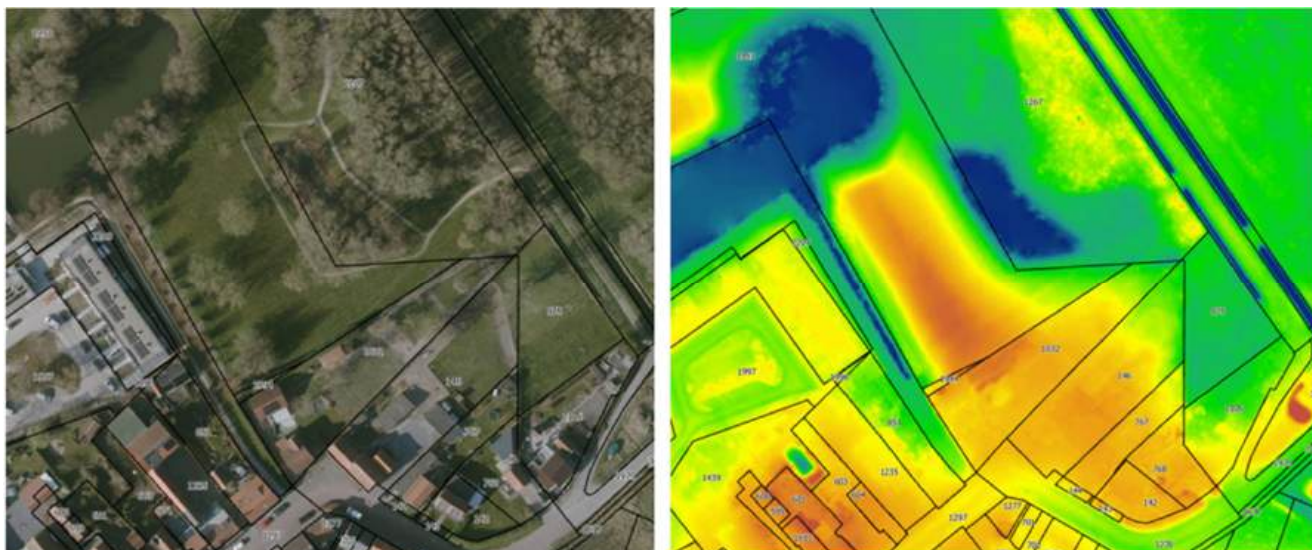
- het uitwerken van de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking;
- het uitwerken van verkeerskundige oplossingen/ aanpassen van bestaande infrastructuur;
- het uitvoeren van een jaarrond ecologisch vervolgonderzoek;
- het actualiseren van de stikstofberekeningen (aanleg- en gebruiksfase) aan de hand van een concreet bouw- en inrichtingsplan;
- het opstellen van een mer-beoordeling en het nemen van een besluit daarover;
- het uitvoeren van akoestisch onderzoek naar de effecten van het MFC aan de hand van een concreet bouw- en inrichtingsplan;
- het inventariseren van de benodigde aanvullende vergunningen (bijvoorbeeld voor het afgraven van gronden of voor het plaatsen van een brug voor langzaam verkeer bij het water ten noordwesten van het gebied).
- Het voeren van overleg met overleginstanties als de provincie, het waterschap, de regionale omgevingsdienst, de brandweer.
- Het betrekken van de gemeentelijke adviescommissie omgevingskwaliteit voor welstandsaspecten.

3. HUIDIGE SITUATIE EN BEOOGDE ONTWIKKELING

Huidige situatie en omgeving

De onderzoekslocatie (variant 1 en 2) ligt aan de noordoostzijde van IJzendijke en heeft een oppervlakte van ongeveer 1,4 hectare. De locatie omvat een gedeelte van de groengordel rondom de vestingstad en de woonpercelen Waterpoortstraat 2 die op 19 december 2024 door de gemeente is aangekocht en de percelen Landbouwstraat 1 en 7 die onder voorbehoud zijn aangekocht. De noordgrens ligt in het verlengde van de zuidoever van het vestingwater. Aan de zuidwestzijde wordt de locatie begrensd door een smalle waterloop. Aan de andere zijde daarvan ligt een fietspad en bevinden zich woningen, die worden ontsloten vanaf het Walplein. Vanuit deze woningen is uitzicht op de voorkeurslocatie. Noordoostelijk is een natuurgebied aanwezig, plaatselijk bekend als het Bunkerbos. Aan de zuidzijde grenst de locatie aan woonpercelen.

Het gebied wordt gekenmerkt door aanzienlijke hoogteverschillen, in de zuidwestelijke helft loopt dit op tot ongeveer 3 meter boven NAP. Het hart van het gebied is 2 meter lager. Hier is ruimte voor waterberging voor een diepte van ongeveer 50 cm.



Figuur 3.1 Links: luchtfoto (bron: Beeldmateriaal NL, 2025) en rechts hoogtekaart (bron: AHN)

Beoogde ontwikkeling

Het MFC moet ruimte bieden aan nieuwe huisvesting van de 2 basisscholen in IJzendijke (basisscholen Molenbolwerk en De Schuttershoek), aan kinder- en buitenschoolse opvang (Zeker Zo Leuk en Dikkertje Dap), die nu alle op andere locaties in IJzendijke zijn gevestigd, aan een sportzaal en aan een dorps huis waar ook sociaal-culturele activiteiten kunnen plaatsvinden. De sportzaal is bedoeld als gymzaal voor de scholen, maar kan ook worden gebruikt door andere gebruikers ten behoeve van sport.

De scholen moeten ruimte bieden aan 175 kinderen van 4 t/m 12 jaar. Dit is gebaseerd op een recent opgestelde prognose door ABF-Research voor het aantal basisschoolleerlingen in de gemeente Sluis. Hierin is de leerlingenprognose tot 2050 opgenomen. De leerlingenprognose laat zien dat de leerlingenaantallen in IJzendijke tot 2050 iets oplopen.

Het leerlingenaantal per 1 oktober bestaat uit 56 leerlingen op de OBS de Schuttershoek en 106 op de RKBS Molenbolwerk. In 2050 is dat respectievelijk 59 en 123.

Te rekenen valt met een norm van 5,03 m² per leerling en 200 m² vaste voet per school. . Uitgaande van 175 leerlingen x 5.03 m² + 400 m² vaste voet bedraagt het oppervlak afgerond 1.280 m².

Het programma is in tabel 1 weergegeven. Het programma voor de kinderopvang is gebaseerd op de huidige locatie in IJzendijke. Deze betreft totaal een oppervlak van 500 m². Per 1 oktober 2025 wonen er 274 kinderen in IJzendijke. Dit betekent een theoretisch aantal van 100 kinderen van 0-4 jaar die mogelijk gebruik maken van de kinder- en/of buitenschoolse opvang.

De sportzaal en het dorps huis zijn gebaseerd op het MFC in Aardenburg.

De exacte oppervlakte zal worden herijkt bij het opstellen van het Programma van Eisen in 2026.

Tabel 1. Ruimtebehoefte diverse gebouwfuncties MFC IJzendijke

Functie	Gebruiker	netto (m2)	bruto (m2 BVO)
School	OBS Schuttershoek		495
	RKBS Molenbolwerk		785
subtotaal			1.280
kinderopvang	KDV/BSO	500	
sportzaal		870	
dorps huis		455	
subtotaal		1.825	
omrekening netto naar bruto (x1.2)			2.190
TOTAAL			3.470

Op basis van ervaringen bij het MFC Aardenburg en op basis van inbreng van omwonenden stelt de gemeente de volgende eisen aan het MFC IJzendijke en de inrichting van het gebied:

- Een sportzaal moet een binnenhoogte hebben van 5 meter.
- Overige ruimten bestaan uit maximaal 2 bouwlagen.
- Het bebouwde oppervlak dat nodig is voor de verschillende functies bedraagt bij enkellaags bouwen ongeveer 3.500 m². Bij een 2^e bouwlaag zal dit respectievelijk ongeveer 3.000 m² zijn.
- De onderbouwklassen van de scholen, de kinder- en buitenschoolse opvang en de ruimten in het dorps huis moeten op de begane grond worden gerealiseerd. De bovenbouwklassen kunnen op de 2^{de} bouwlaag.
- Er moet gemiddeld 6 m² per leerling aan buitenterrein worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende en goed bereikbare parkeergelegenheid aanwezig zijn.
- De oppervlakte van het parkeerterrein inclusief 'zoen- en zoefstrook' voor brengen en afhalen van kinderen bedraagt maximaal 2.500 m².
- De verschillende functies moeten zoveel mogelijk in één gebouw worden gerealiseerd. Bij voorkeur ook geen apart gebouw voor de fietsenstalling (de Leidraad fietsparkeren wordt hiervoor toegepast).
- Het gebouw dient gasloos en zoveel mogelijk energieneutraal te zijn.
- Het terrein moet overzichtelijk en veilig zijn aangesloten voor voetgangers en fietsers.
- Het MFC moet worden ingepast in het groen.
- De doorgang naar het park moet in stand blijven.

4. BELEIDSTOETS

RIJKSNIVEAU

Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, brengt aan de hand van een toekomstperspectief 2050 de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. In de NOVI is aangegeven dat het kabinet een land wil waar het onder andere goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland. Ook moet er een goede balans zijn tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water.

De beoogde ontwikkeling is op nationaal niveau dermate kleinschalig dat het geen invloed heeft op de nationale belangen. Wel draagt het MFC bij aan een vitaal dorp. In het ontwerp moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden en cultuurhistorische waarden van het gebied.

Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

In het Bkl staan algemene regels waarmee wordt aangegeven hoe een bestuursorgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel uit het Bkl voor zorgvuldig ruimtegebruik. In het Bkl staan ook instructieregels ten aanzien van milieuaspecten. Hieraan wordt in hoofdstuk 7 getoetst.

PROVINCIAAL NIVEAU

Omgevingsverordening Zeeland

In de 'Omgevingsverordening Zeeland' stelt de provincie regels ten aanzien van de doelen en ambities die zij stelt in haar omgevingsvisie. Op de voorkeurslocatie zijn verschillende gebiedsaanduidingen van toepassing. Zo ligt de voorkeurslocatie in het gebied dat is aangewezen als 'stedelijk gebied'. De omgevingsverordening stelt geen regels ten aanzien van de realisatie van een maatschappelijke voorziening binnen 'stedelijk gebied'. Daarnaast is de voorkeurslocatie aangewezen als 'afwegingszone natuurgebied' en als 'landschap en erfgoed – vlakelement'.

Natuur

Het Bunkerbos en de groenstrook langs de Nieuwedijk zijn aangewezen als 'bestaande natuur'. De voorkeurslocatie zelf valt binnen het gebied dat is aangewezen als 'afwegingszone natuurgebied'. Er moet een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurgebied en er moet aanneemelijk worden gemaakt dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft voor de bedoelde kenmerken en waarden.

Er is onderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden in het gebied. De resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 7. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het plan.

Landschap en erfgoed

Het groen op de voorkeurslocatie aan de zijde van het Bunkerbos is aangewezen als 'landschap en erfgoed – vlakelement'. In de Omgevingsverordening is vastgelegd dat inzicht wordt gegeven in de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden. De beoogde ontwikkeling mag in principe de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden of elementen niet significant aantasten en het mag niet leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte van de gronden.

Bij de verdere uitwerking van het plan vormt het aspect landschap en erfgoed een belangrijke randvoorwaarde.



Figuur 4.1 Landschap en erfgoed (bron: Omgevingsverordening Zeeland)

Waterschapsverordening Waterschap Scheldestromen

In de waterschapsverordening stelt het Waterschap Scheldestromen regels met betrekking tot haar beheergebied. Afhankelijk van de uiteindelijk inrichting van de ontsluiting van het terrein, kan het nodig zijn dat de sloot voor een klein deel wordt gedempt. Voor ontgrondingen en afgravingen of veranderingen aan de sloot is een omgevingsvergunning nodig.

De voorkeurslocatie bestaat uit groen en woonpercelen. In de voorgenomen situatie neemt het verhard oppervlak toe. In het geval dat de hoeveelheid te lozen hemelwater op oppervlaktewaterlichamen afkomstig van verharde oppervlakten meer kan bedragen dan 15m³ per etmaal dan is hiervoor eveneens een vergunning nodig van het waterschap.

GEMEENTELIJKE REGELGEVING EN BELEID

Omgevingsplan gemeente Sluis

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het tijdelijk deel van het omgevingsplan van de gemeente Sluis. Het tijdelijk deel bestaat uit (ruimtelijke) regels uit verschillende vervallen instrumenten, zoals het bestemmingsplan, en rijksregels over activiteiten (aangeduid als 'de Bruidsschat'). De ontwikkeling is niet mogelijk op basis van de regels uit het bestemmingsplan 'Kom IJzendijke' (vastgesteld 11-05-2023). Het gebied is bestemd als 'Groen', 'Water' en 'Wonen' en een beperkt deel ook Waarde-Archeologie 1A (dubbelbestemming; zie arcering). Een MFC is op grond van deze bestemmingen niet toegestaan. Om een MFC mogelijk te maken is of een wijziging (van het tijdelijk deel van het) omgevingsplan nodig of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (afgekort: BOPA).

Op grond van de Omgevingswet maken de regels uit de bruidsschat ook deel uit van het tijdelijke omgevingsplan van de gemeente. Dit is een set regels die voorheen op rijksniveau werden gesteld. Voor de ontwikkeling geldt dat rekening moet worden gehouden met de volgende onderwerpen:

- **Bluswatervoorziening:** een bouwwerk moet een toereikende bluswatervoorziening hebben, tenzij de aard, de ligging of het gebruik van het bouwwerk dat niet vereist (artikel 22.12).
- **Bodemkwaliteit:** de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit wordt alleen verleend als de toelaatbare kwaliteit van de bodem niet wordt overschreden (artikel 22.28, lid 1, onder c). Dit aspect komt nader aan bod in de quickscan milieu (hoofdstuk 7).



Figuur 4.2 Fragment bestemmingsplan IJzendijke met begrenzing studiegebied

Beleidsplan Sociaal Domein gemeente Sluis 2020-2024

In de vijf grootste kernen van de gemeente (Aardenburg, Breskens, Oostburg, Sluis en IJzendijke) streeft de gemeente naar sportaccommodaties, die ook een functie voor de kleinere dorpskernen krijgen. De sportzaal, die onderdeel is van het toekomstig MFC IJzendijke, is ook daarvoor bedoeld.

Krachtig Verbonden Visiedocument 2021-2025

Dit document is een visie op hoofdlijnen waarmee de gemeente de koers bepaalt voor het ruimtelijk-economisch en sociaal-maatschappelijk beleid. In deze visie is de wens aangegeven om per kern één ontmoetingsplek en in de vijf grootste kernen een clustering van maatschappelijke voorzieningen in een MFC te realiseren. IJzendijke is een aangewezen kern voor een te realiseren MFC.

Masterplan IJzendijke

Het MFC IJzendijke was onderdeel van Project Vitaal IJzendijke. Doelstellingen van dit project waren:

- Het dichter bijeenbrengen van wonen, zorg en voorzieningen in de kern IJzendijke, om efficiënter gebruik te maken van voorzieningen en om reisbewegingen van bewoners te beperken.
- Het verbeteren van de toekomstbestendigheid van voorzieningen zoals het onderwijs, kinderopvang, sportaccommodaties, maatschappelijk vastgoed en zorgwoningen.
- Het versterken van de leefbaarheid: zorgen dat IJzendijke aantrekkelijk blijft om te wonen, werken, ondernemen, en voorzieningen dichtbij heeft.

In het kader van het Masterplan is onderzocht op welke wijze de verschillende functies (wonen, maatschappelijk, detailhandel en cultureel) het beste een plek kunnen krijgen in IJzendijke om te kunnen voldoen aan bovengenoemde doelstellingen. Hiervoor zijn verschillende varianten onderzocht. De locatie naast het Bunkerbos maakte geen onderdeel uit van het Masterplan

5. RESULTATEN PARTICIPATIE

Inleiding

Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Overheden mogen zelf bepalen hoe ze hun participatiebeleid vormgeven. Hun visie op participatie en hun uitgangspunten kunnen ze in dat beleid opnemen. Bijvoorbeeld over de toegankelijkheid, representativiteit en betrokkenheid van ondervertegenwoordigde groepen. Bij een wijziging van het omgevingsplan is participatie in ieder geval verplicht.

Er zijn verschillende overleggen en bijeenkomsten met belanghebbenden georganiseerd. Het gaat daarbij onder andere om de partijen die zich zullen huisvesten in het MFC, direct omwonenden, de Dorpsraad IJzendijke en overige inwoners van IJzendijke.

De scholen en de kinderopvang spreken unaniem hun voorkeur uit voor de locatie nabij het Bunkerbos. Omdat deze partijen allen beroepskrachten in dienst hebben die het meeste belang hebben bij de locatie, heeft de gemeente de locatie nabij het Bunkerbos als beste keuze aangemerkt.

Informatiebijeenkomsten

Er hebben 3 informatiebijeenkomsten plaatsgevonden:

- een informatiebijeenkomst voor direct omwonenden (10 februari 2025, ongeveer 40 personen);
- een algemene informatiebijeenkomst (19 maart 2025, ongeveer 200 personen);
- Een informatiebijeenkomst voor direct omwonenden (17 september 2025, 18 omwonenden).

Uit verkregen inspraakreacties, de informatiebijeenkomsten en anderzijds verkregen reacties, blijkt dat er onder de dorpsbewoners van IJzendijke verdeeldheid is over de beoogde nieuwbouwlocaties in IJzendijke.

Een aantal omwonenden maakt zich ernstige zorgen over de ontwikkeling van het MFC op de voorgenomen locatie. Er zijn veel vragen en opmerkingen over het te realiseren programma, over het verkeer (verkeersgeneratie en -afwikkeling en parkeren) en in samenhang daarmee met verkeersveiligheid op de smalle straten in IJzendijke, de leefbaarheid en de mogelijke invulling van het gebied (waar in het gebied wordt het MFC-gebouw gebouwd, hoe wordt het ontsloten) en over het behoud van het groene karakter. Beknopte verslagen van de bijeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1.

De vragen met betrekking tot het programma hebben geleid tot een aanvullende onderbouwing in hoofdstuk 3. Het onderzoek naar verkeer heeft een verdiepingsslag gehad en het behoud van het groene karakter vormt een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitwerking en is dan ook als aanbeveling opgenomen. In de stedenbouwkundige uitwerking is ook rekening gehouden met de belangen van de omwonenden.

6. STEDENBOUWKUNDIGE HAALBAARHEID

Stedenbouwkundige verkenning

Er is een stedenbouwkundige verkenning uitgevoerd naar de onderzoekslocatie. In deze analyse is inzicht gegeven in belangrijke aandachtspunten en kansen, de vorming van het concept en de ruimtelijke consequenties. Ook zijn er inspirerende voorbeelden gegeven. De stedenbouwkundige verkenning is gedeeld met de omwonenden op de informatieavond op 17 september.

Uit de analyse zijn de volgende uitgangspunten voortgekomen die leidend zijn bij de uitwerking van de schetsmodellen:

1. hoofdontsluiting in de bocht Waterpoortstraat-Landbouwstraat, horizontaal of verticaal georiënteerd;
2. landschappelijke lijnen en het groen van de vestingstructuur zoveel mogelijk handhaven;
3. verticale voetgangers-as versterken;
4. een informelere achterzijde met een overgang naar het groen;
5. bestaande waterpartijen zoveel mogelijk handhaven;
6. aandacht voor overgang tussen nieuwbouw en omliggende (achtertuinen van) woningen;
7. parkeren gecentreerd bij de toegang voor een veilige route en om voertuigbewegingen te beperken;
8. extra ontsluiting voor langzaamverkeer routes;
9. verbinding met het naastgelegen bunkerbos;
10. schoolpleinen aan de (zuid-)oostzijde van de schoolgebouwen.



Figuur 6.1: Uitgangspuntenkaart

De stedenbouwkundige verkenning is opgenomen in bijlage 2.

Stedenbouwkundige haalbaarheid

Voor de inpassing van het nieuwe MFC in IJzendijke zijn er zowel ruimtelijke uitdagingen als kansen. Op basis van de uitgangspunten uit de ruimtelijke analyse kan een fundament gelegd worden voor een kwalitatieve inpassing.

De ligging van het plangebied op hogere schaal is kwalitatief goed. Het bevindt zich net buiten de voormalige vesting, maar wel centraal genoeg. Aan één zijde is er een duidelijke aansluiting voor voertuigen; aan de overige zijden is een verbinding voor langzaam verkeer mogelijk.

De groenstructuur in en rondom het plangebied biedt kansen, maar vormt ook een uitdaging. Een relatie met het Bunkerbos is wenselijk, zodat gebruikers van het MFC hier kunnen recreëren. Wel ontstaat er een wateropgave wanneer bestaand wateroppervlak wordt gedempt, iets wat onvermijdelijk lijkt gezien het beoogde programma. De voormalige vestingwal doorkruist de voorkeurslocatie, en bij het realiseren van een nieuw volume zal het eventueel later terugbrengen van de vestingwal niet langer mogelijk zijn. Er kan daarom gedacht worden aan het inpassen van een deel van het volume onder een talud. Hiermee wordt een cultuurhistorische verwijzing gemaakt en de overgang tussen de tussenwoningen en het plangebied verzacht. Dit biedt bovendien een creatieve oplossing om de geluidhinder van de basisscholen te beperken.

Eerder in de ruimtelijke analyse is gewerkt met een aantal volumes, zowel aaneengeschaakt als losstaand. De gemeente heeft als uitgangspunt gesteld dat de verschillende functies zoveel mogelijk in één gebouw moeten worden gerealiseerd. De benodigde 3.500 m² die in de uitwerking in een enkel volume is gevat, is inpasbaar, maar we adviseren om bij de verdere uitwerking ook te kijken naar de mogelijkheden voor één of meerdere losstaande gebouwen. Dit past beter bij de schaal van de omliggende bebouwing, evenals bij die van de volledige voormalige vestingstad.

Om de resterende ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, is het belangrijk om aandacht te besteden aan de nieuwe overgang tussen de voorkeurslocatie en de naastgelegen percelen. Dit kan bijvoorbeeld door middel van hoge heesters. Ook de parkeerplaats vereist een groene, maar efficiënte inpassing. Om dit te realiseren is een inpassing op de aangekochte kavels cruciaal. Daarmee wordt het bestaande groen zoveel mogelijk gespaard.

Door een groene overgang tussen de voorkeurslocatie en de naastgelegen percelen wordt ook de privacy van de omwonenden zoveel mogelijk geborgd.

Schetsmodellen

Op basis van bovenstaande, verder onderzoek en de input van omwonenden zijn 2 schetsmodellen uitgewerkt, zie figuur 6.2 en 6.3. Er is vooralsnog gekozen voor een U-vormig gebouw, omdat dat bij omwonenden op de informatieavond op 17 september gezien werd als een aansprekend voorbeeld. De vorm en de exacte locatie van het gebouw moeten echter in een volgende fase verder worden uitgewerkt.

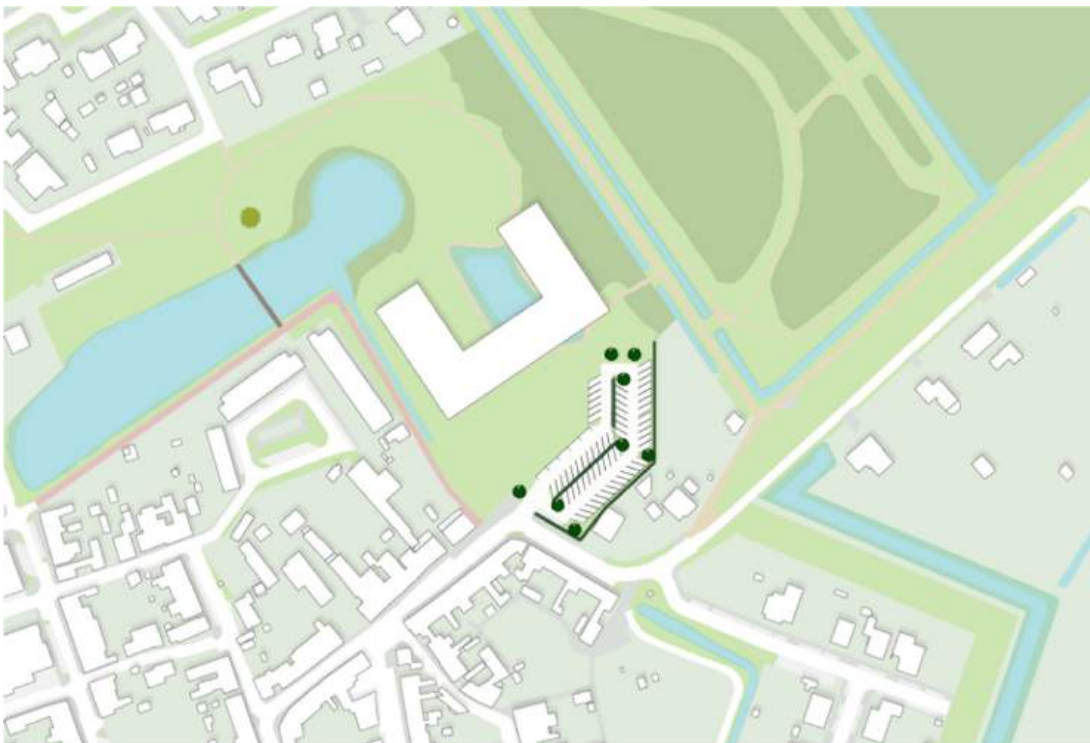
De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn op basis van de stedenbouwkundige analyse, verder onderzoek en de input van omwonenden verder aangescherpt:

1. hoofdontsluiting vindt plaats in de bocht, in het verlengde van de Waterpoortstraat.
2. landschappelijke lijnen en het groen van de vestingstructuur zoveel mogelijk handhaven.
3. een informelere achterzijde met een overgang naar het groen.
4. bestaande watergang aan de westzijde handhaven en zo mogelijk versterken.
5. aandacht voor overgang tussen nieuwbouw en omliggende (achtertuinen van) woningen inclusief waarborgen privacy bewoners bestaande woningen.
6. parkeren gecentreerd bij de toegang voor een veilige route en om voertuigbewegingen te beperken.
7. extra ontsluiting voor routes langzaamverkeer.
8. verbinding met het naastgelegen bunkerbos.
9. schoolpleinen aan de zuid of oostzijde van de schoolgebouwen.

We adviseren deze uitgangspunten te hanteren bij de verdere uitwerking.



Figuur 6.2: Schetsmodel 1



Figuur 6.3: Schetsmodel 2

7. QUICKSCAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk zijn de relevante omgevingsaspecten vermeld en beoordeeld. In de beoordeling is de verwachting uitgesproken over de mogelijke knelpunten, aandachtspunten of randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling. Daarbij is een zogenaamd ‘stoplichtmodel’ gehanteerd. Aspecten waarvoor geen knelpunten worden verwacht of met een lage onderzoekslast zijn in de kolom met conclusies over de uitvoerbaarheid **groen** gemarkeerd. Daarbij is onderscheid gemaakt in aspecten waarvan op voorhand kan worden geconcludeerd dat ze geen belemmering zijn en aspecten waarvan eveneens wordt verwacht dat ze geen belemmering vormen, maar waar nog wel aan bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld uitvoeren beperkte toets) moet worden voldaan. Aspecten met een hoge onderzoekslast of met belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling worden **oranje** gemarkeerd. Aspecten met een hoog risico of knelpunten die de haalbaarheid van het plan raken krijgen een **rode** markerings.

Ofwel:

	Geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling
	De ontwikkeling is onder bepaalde voorwaarden uitvoerbaar.
	Aspecten met een hoge onderzoekslast die mogelijk invloed hebben op de invulling en haalbaarheid van het plan.
	Aspecten met knelpunten die de haalbaarheid van het plan beïnvloeden

Tabel 7.1: Overzichtstabel omgevingsaspecten

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
Ladder duurzame verstedelijking <i>Beknopte Ladderonderbouwing</i>	Volgens artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van de rijksoverheid moet voor de ontwikkeling of de uitbreiding van o.a. kantoren, een detailhandelvoorziening of een andere stedelijke ontwikkeling de zogenoemde Ladder voor duurzame verstedelijking worden doorlopen. Dit is een instructieregel van het Rijk voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. Beoordeeld moet worden of er echt behoefte is aan de ontwikkeling en of de ontwikkeling binnen het stedelijk gebied kan. Bij een bruto-vloeroppervlakte van 500 m ² is in beginsel sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.	Het MFC is een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dat betekent dat de laddertoets moet worden doorlopen. Doordat bestaande maatschappelijke gebouwen zijn verouderd en niet genoeg ruimte bieden, is er al jaren behoefte aan een MFC in IJzendijke. De locatie vloeit voort uit een afweging van 14 locaties. De voorgenenomen locatie is een van de locaties binnen bestaand stedelijk gebied. De combinatie scholen en dorps huis stelt bijzondere locatie-eisen en de locatie naast het Bunkerbos voldoet aan deze eisen.	Er worden vooralsnog geen belemmeringen verwacht. In het vervolgtraject is een aanvullende onderbouwing m.b.t. zorgvuldig ruimtegebruik nodig.



Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		In een vervolgtraject moet worden onderbouwd wat er gebeurt met de vrijkomende locaties. Het nieuwe MFC mag niet leiden tot leegstand elders.	
Verkeer <i>Mobiliteitstoets</i>	De Omgevingswet en het Bkl stellen geen specifieke regels op dit gebied. Wel dient met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties inzicht te worden gegeven in de ontsluiting (autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer), de verkeersgeneratie en de daarmee samenhangende effecten (verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid).	<p>Inleiding</p> <p>Een uitgebreide verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 3. Het aspect verkeer is een van de belangrijkste aandachtspunten voor de ontwikkeling van de voorgenomen locatie. De locatie ligt ten opzichte van de ontsluitingswegen van IJzendijke niet ideaal en de wegen ernaartoe zijn over het geheel genomen smal. De wegen van en naar de locatie zijn alle erftoegangswegen. Daar staat tegenover dat de locatie vooral een lokale voorziening is met plaatselijk verkeer. Een belangrijk deel van de kinderen zal bovendien lopend of met de fiets naar school gaan.</p> <p>Autoverkeer</p> <p>Uit verkeerstellingen die in verschillende perioden in 2025 zijn uitgevoerd (zie bijlage 3) blijkt dat wegen nog niet hun maximumcapaciteit hebben bereikt. Op basis van het voorgenomen programma is de verkeersgeneratie van het MFC berekend. Als er geen maatregelen worden getroffen, dan is de verwachting dat het meeste autoverkeer van en naar het MFC via de route Waterpoortstraat – Nassastraat zal rijden. Deze route kan het verkeer verwerken, maar verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is een aandachtspunt. Maatregelen zijn gewenst om de verkeersveiligheid te waarborgen.</p> <p>Voor het MFC zijn minimaal twee aanrijroutes noodzakelijk. Een deel van het verkeer zal rijden via de Nieuwedijk. Deze weg is erg smal en kan niet of maar heel beperkt wordt verbreed. Deze weg zit wel aan de maximumcapaciteit.</p>	Ja, mits er maatregelen worden getroffen met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		<p>Een toename van het verkeer zal zorgen voor meer conflictsituaties waarbij de fietser de zwakke verkeersdeelnemer is. Een substantiële toename op deze weg is ongewenst. Maatregelen zijn gewenst, waarbij in eerste instantie wordt gedacht aan het ondergeschikt maken van de Nieuwedijk aan de route Landbouwstraat- Kruithuisstraat.</p> <p>De Kruithuisstraat - Molenveste is gezien het breedteprofiel het meest geschikt als af- en aanrijroute voor het MFC.</p> <p>De locatie wordt voor autoverkeer ontsloten via de Landbouwstraat. Reële alternatieven zijn er niet. Hoe de ontsluiting het beste kan plaatsvinden moet verder worden uitgewerkt.</p> <p>Naast verkeerskundige, stedenbouwkundige en civieltechnische overwegingen dient het waarborgen van een aangename woonbeleving ter plaatse van de woningen Waterpoortstraat en Landbouwstraat 7 daarin te worden betrokken. Dat laatste kan door het aanhouden van zo veel mogelijk afstand, het treffen van een geluidwerende voorziening of een combinatie daarvan.</p> <p>Langzaam verkeer</p> <p>Zoals eerder geschreven, zal een belangrijk deel van de kinderen (samen met volwassenen) lopend of met de fiets naar school gaan. Dat heeft ook de voorkeur boven het brengen met de auto. Naar verwachting zullen de meeste kinderen daarbij gebruik maken van dezelfde routes als het autoverkeer.</p> <p>Vanuit noordelijke en oostelijke richting zijn voor langzaam verkeer aanvullende en veilige</p>	

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		<p>mogelijkheden om de locatie te bereiken, namelijk via de wandel- en fietspaden in de richting van de Rollestraat (plan Maurits) en via het fietspad achterlangs het Walplein richting de Mauritsweg. Het is mogelijk om een directe verbinding te maken door middel van een wandel en/of fietsbruggetje over de sloot die evenwijdig loopt aan de woningen Walplein 15-25. De meest logische locatie is in het verlengde van het fietspad achter de woningen aan de noordzijde van het Walplein. Voor de bewoners aan het noord- en oostzijde van Walplein heeft dit beperkt negatieve gevolgen (het wordt immers drukker met fietsers en wandelaars).</p> <p>Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het gewenst om de bocht in de landbouwstraat richting de Nieuwedijk aan te pakken (zie ook onder autoverkeer). Het uitzicht komende vanuit het buitengebied richting de Landbouwstaat is beperkt en onoverzichtelijk, mede omdat er nog een (achter)ontsluiting is van volkstuinen en achtererven van percelen aan de Kazernestraat en Varkensmarkt.</p> <p>Overigens valt ook zonder de ontwikkeling van het MFC aanpassing van de kruising Landbouwstraat-Kruihuisstraat-Nieuwedijk te overwegen.</p> <p>Openbaar vervoer</p> <p>IJzendijke is opgenomen in het buslijnnennet van Connexion. De enige halte bevindt zich aan de zuidzijde van het stadje, nabij de aansluiting met de provinciale weg N61 (de Middenweg). De loopafstand tot het MFC is ten minste 1,1 km of 15 minuten. Aanvaardbaar is een loopafstand van 200 tot maximaal 500 meter.</p>	

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		In de gemeente Sluis is het openbaar vervoer geregeld sinds september 2025 met zogenoemde HUB haltes. Hierdoor is het MFC voor iedereen zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer.	
Verkeer <i>Parkeren</i>	<p>De Omgevingswet en het Bkl stellen geen specifieke regels op dit gebied. Wel dient met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties inzicht te worden gegeven dat voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen. Daarvoor kan worden aangesloten bij parkeercijfers van het kennisplatform CROW. Voor parkeren op een zogenoemde “zoen- en zoefstrook” wordt teruggesproken op ervaringscijfers bij het MFC Aardenburg.</p> <p>Ook is het parkeerbeleid gemeente Sluis 2021 (dat is vastgelegd in Parapluherziening parkeren gemeente Sluis) van belang. Daarin geldt als uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen dat parkeren plaatsvindt op eigen terrein. Als vuistregel geldt voor een standaard parkeerplaats (2,5 meter breed, 5 meter diep) met bijbehorende rijbaan geldt een oppervlakte van ten minste 25 m². Voor mindervaliden of parkeren bij een school is meer oppervlakte nodig omdat de parkeerplaatsen breder en dieper zijn. Dan komt de benodigde ruimte uit op ongeveer 40 m² per parkeerplaats. In geval van een groene inrichting kan ook nog meer ruimte nodig zijn.</p>	<p>In bijlage 3 is voor de ontwikkeling van het MFC een parkeerbehoefte berekend van maximaal 59 parkeerplaatsen. Als hiervan wordt uitgegaan bedraagt het ruimtebeslag van het parkeerterrein 1.500 m² tot 2.500 m².</p> <p>In de praktijk wordt een parkeerplaats gedurende de dag niet volledig bezet. Voor de sportzaal en het dorps huis kan overleg worden gerekend met lagere aanwezigheidspercentages. In dat geval komt de parkeerbehoefte op een maatgevende werkdag op 43 parkeerplaatsen.</p> <p>De voorkeurslocatie is groot genoeg om de parkeerbehoefte volledig in het gebied zelf op te lossen.</p>	Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.
Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen <i>Akoestisch onderzoek</i>	<p>Ligging in een geluidaanbachtgebied</p> <p>Volgens artikel 5.78s, tweede lid, Bkl moet het geluid door een weg, spoorweg of industrieterrein op geluidgevoelige gebouwen binnen een geluidaanbachtgebied aanvaardbaar zijn. Hiervoor gelden standaardwaarden en grenswaarden geluid per geluidbronsoort (zie bijlage 4). Een overschrijding is onder bepaalde voorwaarden mogelijk als er geen geluidbeperkende maatregelen kunnen</p>	<p>Ligging in een geluidaanbachtgebied</p> <p>Gebouwen met een onderwijsfunctie en een bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedden zijn geluidgevoelige gebouwen (artikel 3.21 Bkl). Een dorps huis is dat niet.</p> <p>Voor wegen die bestaan uit een of twee rijstroken en waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/u of minder geldt, bedraagt de breedte van het geluidaanbachtgebied 100 m. Het grootste deel van de</p>	Het aspect geluid door wegen vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
	<p>worden getroffen om aan de standaardwaarden te voldoen.</p> <p>Indirecte effecten Indirecte effecten kunnen worden veroorzaakt door een toename van de verkeersintensiteit op een weg veroorzaakt door een ruimtelijke ontwikkeling. De toename van de geluidbelasting mag in beginsel niet meer zijn dan 1,5 dB.</p> <p>De indirecte effecten vanwege veranderend verkeer hoeven alleen te worden beoordeeld voor gemeentewegen, waterschapswegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1.000 mvt/etmaal, niet zijnde een woonerf.</p> <p>Als een bestaande weg moet worden aangepast dat dient door middel van een akoestisch onderzoek/reconstructie-onderzoek te worden aangetoond dat de aanleg van de nieuwe kruising en het aanpassen van de bestaande infrastructuur voldoet aan de instructieregels uit het Bkl en dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).</p>	<p>voorgenomen locatie ligt binnen de geluidaandachtsgebieden van de Waterpoortstraat en de Landbouwstraat en voor een klein deel binnen die van de Nieuwedijk. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 km/uur.</p> <p>In de omgeving van de voorkeurslocatie liggen gemeentewegen, zoals de Waterpoortstraat, de Landbouwstaat en de Nieuwedijk. Als deze wegen zijn relatief rustige wegen met niet meer dan 1.000 voertuigen per etmaal. Het berekenen van indirecte effecten is weliswaar niet verplicht, maar uit oogpunt van ETFAL toch uitgevoerd.</p> <p>Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het MFC IJzendijke ter plaatse van de omliggende woningen van derden vanwege wegverkeerslawaaï en omgevingslawaaï. Ten aanzien van wegverkeerslawaaï is geconcludeerd dat kan worden voldaan aan de standaardwaarde van 53 dB zoals deze volgt uit de instructieregels van het Bkl.</p>	
<p>Geluid door activiteiten</p> <p><i>Akoestisch onderzoek</i></p>	<p>Bedrijfsmatige activiteiten in de omgeving Het geluid van activiteiten buiten de voorkeurslocatie op nieuwe geluidgevoelige gebouwen moet worden beoordeeld in het kader van een evenwichtige toedeling en mogelijke belemmeringen voor die activiteiten. Momenteel</p>	<p>Bedrijfsmatige activiteiten in de omgeving In de omgeving zijn geen bedrijven aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden.</p>	<p>Het MFC zal zorgen voor een toename van geluid afkomstig van de school(kinderen).</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
	<p>zijn de regels van de Bruidsschat van toepassing op de activiteit.</p> <p>Schoolplein Gezien de woningen in de omgeving is specifieke aandacht noodzakelijk vanwege scholen als geluidbron, in het bijzonder het geluid van spelende kinderen. In het Bkl worden geen regels gesteld aan onversterkt menselijk stemgeluid, maar in het kader van de ETFAL-afweging is de situering van de buitenspeelplaats en de fietsenstalling van belang om zoveel mogelijk overlast van en op een school te beperken.</p> <p>Dorpshuis Het toetsingskader voor geluid afkomstig uit/van een dorpshuis is paragraaf 5.1.4.2. geluid door activiteiten van het Bkl.</p> <p>Bunkerbos Dit bos is een aangewezen natuurgebied. Voorafgaand aan het toestaan van nieuwe activiteiten dient een afweging te worden gemaakt waarbij de natuurwaarden van dit naastgelegen natuurgebied moeten worden betrokken.</p>	<p>Om enig idee te krijgen van de effecten van de school is in het hiervoor genoemde akoestisch onderzoek gerekend met 2 inrichtingsvarianten: één waarbij het schoolplein wordt richting de woningen afgeschermd door het gebouw en één waarbij het schoolplein een kwartslag is gedraaid. De varianten zijn fictief en suggereren geen voorkeur voor de inrichting van het gebied¹. Het omgevingslawaaï betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de geluiduitstraling van 180 spelende kinderen die voor 8 uur in de dagperiode buiten kunnen spelen en daarbij 50% van de tijd stemgeluid kunnen produceren; • installatiegeluid van dakinstallaties; • geluid van dichtslaande portieren bij gebruik van de parkeerplaats. <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat in de variant waarbij het schoolplein richting de woningen wordt afgeschermd door het gebouw voldaan kan worden aan de geluidseisen uit de instructieregels van het Bkl. Dat is niet zonder meer het geval in de andere variant, Dat brengt beperkingen met zich mee.</p> <p>Door maatregelen toe te passen is het vaak mogelijk om een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat op een school te creëren of om geluidsoverlast op de omgeving te voorkomen. Denk hierbij aan de volgende maatregelen:</p>	<p>Aanvullend onderzoek naar de natuurwaarden in het Bunkerbos is noodzakelijk.</p> <p>Door een slimme inrichting van het gebied en het toepassen van maatregelen is het mogelijk om een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat op een school te creëren of om geluidsoverlast op de omgeving te voorkomen.</p>

¹ De varianten zijn 'voorlopers' van de in figuur 6.2. en 6.3 getoonde schetsmodellen.
22/39

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		<ul style="list-style-type: none"> • leslokalen zo ver mogelijk van de geluidbron situeren; • vergroten van de afstand tussen de school en omliggende gevoelige functies; • rekening houden met de ligging van de buitenspeelplaats en fietsenstalling; • beperken buitenspeeltijden; • beperken omvang groep die buiten speelt. <p>Nadelige geluideffecten op het Bunkerbos zijn niet op voorhand uit te sluiten. Aanbevolen wordt meer gegevens te verzamelen over de natuurwaarden van het Bunkerbos (zie ook onder aspect “Ecologie: soortenbescherming Quickscan ecologie en mogelijk vervolgonderzoek”).</p>	
Cultuurhistorie <i>Kwalitatieve motivering</i>	<p>Op grond van Europees beleid en het Bkl (artikel 5.130) moet voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek worden gedaan naar de aanwezigheid van cultureel erfgoed. In de ontwikkeling van plannen moet daarmee zoveel mogelijk rekening worden gehouden.</p> <p>Onder cultureel erfgoed valt: cultuurhistorie, monumenten, karakteristieke panden, beschermde gezichten, monumentale bomen, landschap, archeologie, etc. De gemeente Sluis heeft in 2017 archeologiebeleid vastgesteld.</p>	<p>Op basis van de cultuurhistorische waardenkaart van provincie Zeeland zijn cultuurhistorische waarden aangegeven: stedelijk vestingwerk IJzendijke, stadswallen. De relictten zijn in de voorkeurslocatie niet meer herkenbaar aanwezig. De waardering vormt geen belemmering voor de invulling van het gebied. We adviseren om bij de verdere uitwerking de cultuurhistorische waarden als leidraad aan te houden.</p> <p>IJzendijke heeft geen officieel rijksbeschermd stadsgezicht. In de voorkeurslocatie staan langs de watergang achter de woningen aan het Walplein bomen die min of meer de contour van het voormalig stedelijk vestingwerk volgen. Van een beschermde status is geen sprake.</p> <p>In het plangebied liggen geen wettelijk beschermde archeologische rijksmonumenten.</p>	<p>Ja, mits archeologisch onderzoek is uitgevoerd waarin voldoende is gemotiveerd dat archeologische waarden niet worden aangetast.</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		<p>In het gemeentelijk archeologiebeleid geldt vanwege de vestingstad IJzendijke uit de 16e-17e eeuw een archeologische verwachtingswaarde. Een beperkt deel van het gebied maakt hiervan deel uit (zie arcering in figuur 4.2). Archeologisch onderzoek is noodzakelijk. In het advies van Edufact van 5 februari 2025 wordt geadviseerd voor het gehele plangebied een bureauonderzoek met verkennende boringen uit te voeren. De opdracht daarvoor is verstrekt aan Artefact. Vanwege de resultaten van het explosievenonderzoek (zie hierna) kan het onderzoek pas plaatsvinden nadat het gebied is vrijgegeven van niet-gesprongen explosieven.</p> <p>De verwachting is echter niet dat de aanwezigheid van archeologische waarden een belemmering zal vormen voor de ontwikkeling van het gebied. Als de gemeente (of de bevoegde overheid) besluit dat een vindplaats behoudenswaardig is, kan deze in situ, in de (water)bodem, worden behouden. Als behoud in situ niet mogelijk is, dan moet onderzoek worden uitgevoerd gericht op het ex-situ veiligstellen van de resten die bij de graafwerkzaamheden worden verstoord.</p>	
Bodem <i>Verkendend bodemonderzoek</i>	<p>Omdat in het MFC personen meer dan 2 uur per dag aanwezig zullen zijn, is het in het Bkl aangemerkt als een bodemgevoelig gebouw.</p> <p>Voor de planologische besluitvorming moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik.</p>	<p>Bij de vergunning voor het bouwen moet een actueel bodemonderzoek ingediend worden, afgestemd op de meest recente inzichten en beoordelingskaders.</p> <p>In verband met de uitvoerbaarheid van het plan wordt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd nadat het gebied is vrijgegeven van niet-gesprongen explosieven.</p>	<p>Eventuele bodemverontreinigingen kunnen wel (aanzienlijke) kosten met zich meebrengen. Dat hoeft echter geen belemmering te vormen voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied.</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
Omgevingsveiligheid <i>Kwalitatieve motivering</i>	<p>Omgevingsveiligheid omvat de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Voor externe veiligheidsrisico's zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Bkl.</p>	<p>De MFC kan worden gezien als een 'beperkt kwetsbaar gebouw'. In de motivering bij het planologisch besluit moet daarom worden aangegeven hoe rekening wordt gehouden met risico's, waaronder branden, rampen en andere crisissituaties.</p> <p>Op basis van de gegevens uit Atlas Leefomgeving blijkt dat heel IJzendijke ligt binnen 2 gifwolkaandachtsgebieden vanwege de Westerschelde containerterminal bij Terneuzen (zie bijlage 5). Omdat het MFC vooral betrekking heeft op een verplaatsing van functies binnen IJzendijke wordt er vanuit gegaan dat geen extra onderzoek noodzakelijk is, maar dat volstaan kan worden met een beknopte verantwoording. Het gaat hierbij om de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied.</p>	<p>Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.</p>
Ontplobbare oorlogsresten <i>Vervolgonderzoek</i>	<p>Er kunnen ontplofbare oorlogsresten in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven door gevechtshandelingen of dumpingen. Er ontstaat bij het spontaan aantreffen en beroeren van ontplofbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico. Het ongecontroleerd tot uitwerking komen van ontplofbare oorlogsresten kan bij de uitvoering van werkzaamheden leiden tot (dodelijk) letsel en (zware) materiële schade. Spontane vondsten van ontplofbare oorlogsresten kunnen resulteren in meerwerkkosten door stagnatie van de civieltechnische werkzaamheden.</p>	<p>Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het grondgebied van de gemeente Sluis toneel geweest van heftige gevechten voor en tijdens de Slag om de Schelde. Het risico op aantreffen van ontplofbare oorlogsresten is hierdoor groter dan op een willekeurige locatie elders in Nederland.</p> <p>Daarvoor is de Rijksbijdrageregeling "Bommenregeling" in het leven geroepen. Deze maakt dat kosten, die de gemeenten maken, voor opsporing van ontplofbare oorlogsresten deels declarabel zijn bij de Rijksoverheid.</p> <p>De kosten voor het onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten zijn voor 68% declarabel. De overige 32% moeten door gemeenten zelf gedragen worden.</p> <p>Naar de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten is door AVG een vooronderzoek conflictperiode</p>	<p>De ruiming van eventuele niet ontplofte oorlogsresten kan (aanzienlijke) kosten met zich meebrengen. Dat hoeft echter geen belemmering te vormen voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied.</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		(1940-1945) uitgevoerd. Uit de resultaten daarvan blijkt dat het gehele gebied verdacht is en dat er sterke aanwijzingen zijn voor niet ontplofte oorlogsresten. Er moet eerst vervolgonderzoek plaatsvinden voordat het gebied kan worden vrijgegeven.	
Luchtkwaliteit <i>Kwalitatieve motivering</i>	<p>Hoofdstuk 5 van het Bkl bevat in paragraaf 5.1.4.1 instructieregels voor de kwaliteit van de buitenlucht. In het kader van het beschermen van de gezondheid en het milieu dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de buitenlucht. Bij het toelaten van een nieuwe ontwikkeling moet in een aantal situaties worden getoetst aan omgevingswaarden voor lucht. In een beperkt aantal gevallen is onderzoek nodig.</p> <p>In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient een afweging van de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkeling plaats te vinden. Hiervoor is geen specifiek onderzoek noodzakelijk, maar kan gebruik worden gemaakt van beschikbare basisinformatie.</p>	<p>Uit informatie van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit en Atlas Leefomgeving blijkt dat de gemeente Sluis niet aangewezen als aandachtsgebied voor stikstofdioxide en fijnstof.</p> <p>De concentraties ter hoogte van de voorkeurslocatie liggen onder de geldende luchtkwaliteitsnormen. Een toets aan de omgevingswaarden voor de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.</p>	<p>Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.</p>
Trillingen <i>Kwalitatieve motivering</i>	<p>In § 5.1.4.4 van het Bkl zijn de instructieregels met betrekking tot trillingen opgenomen. Daarbij gaat het onder andere om het toelaten van een trillinggevoelig gebouw waarop trillingen in een frequentie van 1 tot 80 Hz worden veroorzaakt door een activiteit. Deze instructieregels gelden niet voor trillingen door doorgaand of bouwverkeer op o.a. wegen. Gemeenten kunnen in die gevallen zelf bepalen of en zo ja, welke regels zij voor trillingen van activiteiten in het omgevingsplan opnemen in het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties.</p>	<p>Scholen en gebouwen voor kinderopvang, waar jonge kinderen kunnen slapen zijn aangewezen als trillinggevoelig gebouwen. In de omgeving zijn geen milieubelastende activiteiten die mogelijk trillinghinder veroorzaken ter plaatse van de voorkeurslocatie.</p> <p>De bouw van het MFC kan ook zorgen voor trillingen. Afhankelijk van de bouwmethode en de grondgesteldheid kan dit effecten hebben op de omgeving. In het kader van een vergunningprocedure zal hieraan aandacht worden besteed.</p> <p>Zwaar bouwverkeer zal bij voorkeur niet door de smalle straten van de oude stad (route via Waterpoortstraat) moeten rijden. Verkeerskundig gaat de</p>	<p>Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.</p> <p>Het is een aandachtspunt tijdens de bouw.</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		voorkeur uit naar een route via de Kruithuisstraat of (met begeleiding) via de Nieuwedijk. Voordat er met zwaar materieel wordt gereden zullen de aanliggende panden worden opgenomen. Eventuele schade als gevolg van het vrachtverkeer kan daarmee na afloop relatief eenvoudig worden vastgesteld.	
Ecologie: soortenbescherming <i>Quickscan ecologie en mogelijk vervolgonderzoek</i>	<p>Ter bescherming van de natuur zijn in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Bkl diverse regels opgenomen. Het gaat hierbij onder andere om regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten, diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden.</p> <p>Voor sommige flora- en fauna-activiteiten is een omgevingsvergunning nodig.</p> <p>In alle gevallen geldt de specifieke zorgplicht voor het verichten van een flora- en fauna-activiteit die er kort samengevat op neerkomt dat maatregelen moeten worden getroffen om nadelige gevolgen voor beschermde soorten te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken (artikel 11.27 Bal).</p>	<p>Er is onderzocht of er aanwijzingen zijn van de aanwezigheid van beschermde soorten op de voorkeurslocatie en in de directe nabijheid daarvan. In de rapportage van deze ecologische quickscan (Realisatie multifunctioneel centrum (MFC) in IJzendijke: 'quickscan', Magrid, 10 oktober 2025) wordt aanbevolen nader onderzoek te doen naar de aanwezige natuurwaarden, met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaarrond onderzoek naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in het projectgebied (te slopen woningen en te kappen bomen) conform het 'Vleermuisprotocol 2021'. • Inventarisatie van broedvogels in de voorkeurslocatie en in NNN-gebied 'Bunkerbos' • Inventarisatie van broedende huismussen conform het 'Kennisdokument Huismus'. <p>Deze onderzoeken en vervolgstappen zullen er niet voor zorgen dat de ontwikkeling niet kan plaatsvinden maar zijn wel van invloed op de planning en doorlooptijd van de planvoorbereiding.</p>	<p>Belemmeringen ten aanzien van soortenbescherming worden vooralsnog niet verwacht. Wel is aanvullend onderzoek noodzakelijk.</p>
Ecologie: gebiedsbescherming	In het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Bkl zijn ook regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden. Daarnaast bevat het Bkl regels over het Natuur Netwerk Nederland.		<p>Belemmeringen ten aanzien van stikstofdepositie worden niet verwacht.</p>

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
Stikstofonderzoek	<p>Natura 2000-gebieden</p> <p>Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan in beginsel alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.</p> <p>Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Zo kunnen de realisatie van het plan en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie leiden tot een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jr stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Dit moet worden onderzocht met het programma AERIUS-Calculator.</p>	<p>Natura 2000-gebieden</p> <p>De voorkeurslocatie maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen net over de landsgrens op een afstand van ruim 4 km. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied In Nederland, Westerschelde - Saeftinghe, ligt op circa 5,8 kilometer.</p> <p>Voor de aanleg- of bouwfase moet een stikstofberekening worden uitgevoerd. Hiervoor zijn gegevens nodig over de inzet van materieel voor de bouw van het gebouw, de inrichting van de ruimte (aanleggen infrastructuur en grondverzet). Een stikstofbijdrage vanwege de bouwfase wordt niet verwacht. Mocht er sprake zijn van een depositie, dan gaat dat om een tijdelijke bijdrage die goed te onderbouwen is.</p> <p>Als voor de gebruiksfase wordt uitgegaan van een gasloos gebouw dan is alleen de verkeergeneratie van belang. Uit een berekening van de daarmee samenhangende stikstofdepositie blijkt dat er geen resultaten zijn (anders gezegd: geen toename of effect).</p>	
Aanvullende inventarisatie afwegingszone	<p>Natuurnetwerk Nederland (NNN)</p> <p>Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kan gevolgen hebben voor NNN-gebieden. De gebieden die het NNN vormen zijn aangewezen in de provinciale omgevingsverordening. De wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebied moeten worden beschermd, in stand worden gehouden, verbeterd en ontwikkeld.</p> <p>Rondom bepaalde natuurgebieden geldt een 'afwegingszone' van 100 meter voor nieuwe ontwikkelingen.</p>	<p>Natuurnetwerk Nederland (NNN)</p> <p>De voorkeurslocatie maakt geen deel uit het Natuur Netwerk Nederland. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering zijn daarmee uitgesloten.</p> <p>Het naastgelegen Bunkerbos maakt wel deel uit van dit netwerk. Rondom dit natuurgebied geldt een 'afwegingszone' van 100 meter. In de motivering bij een ruimtelijk besluit binnen deze zone zal een beschrijving moeten worden gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurgebied en aanmerkelijk gemaakt dat geen activiteit wordt toegelaten</p>	Deze onderzoeken en vervolgstappen zullen er niet voor zorgen dat de ontwikkeling niet kan plaatsvinden, maar kunnen wel van invloed zijn op inrichting van het gebied en op de planning en doorlooptijd

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		<p>die nadelige gevolgen heeft voor de bedoelde kenmerken en waarden.</p> <p>In de eerdergenoemde Quicksan van Magrid is geconstateerd dat slechts zeer weinig gegevens over de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van het Bunkerbos beschikbaar zijn. Nadelige effecten op dit gebied zijn niet op voorhand uit te sluiten (geluid, licht, verstoring, wegvallen van foerageergebied en verbindingzones). Aanbevolen wordt meer gegevens te verzamelen over de natuurwaarden van het Bunkerbos, zoals een broedvogelinventarisatie.</p>	van de planvoorbereiding.
Ecologie <i>Houtopstanden (bos)</i>	Bij de uitvoering van dit project is sprake van het rooien van bomen en struiken. Mogelijk geldt op grond van het Bal (afdeling 11.31.) een meldings- en herplantplicht.	De voorkeurslocatie valt binnen de bebouwde kom, zoals gedefinieerd in de Omgevingswet. Dit betekent dat de rijksregels over vellen en herbeplanten hier niet gelden.	Er is geen sprake van een meldingsplicht van te kappen bomen, noch van een herplantplicht.
Water <i>waterbergingsberekening en kwalitatieve onderbouwing, afstemming met het waterschap</i>	<p>Bij het nemen van een ruimtelijk besluit moet de gemeente voor het waterbelang de opvattingen van de waterbeheerder betrekken (paragraaf 5.1.3 Bkl) en toetsen aan de instructies van de Omgevingsverordening Zeeland. Daarvoor kunnen o.a. de volgende aspecten van belang zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • watercompensatie in verband met toenemende verharding; • waterkwaliteit, bebouwing niet wenselijk in verband met waterwinning; • waterketen, relatie met de afvoer van afvalwater, (industriële) lozingen en of lozing oppervlaktewater. <p>Vroegtijdig afstemming met het waterschap Scheldestromen is nodig. De gemeente kan zelf aanvullende eisen stellen, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie.</p>	<p>De voorkeurslocatie is grotendeels onverhard. De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename aan verharding en mogelijk het dempen van een waterberging in het hart van het gebied. Compensatiemaatregelen zijn nodig.</p> <p>Tussen de voorkeurslocatie en het fietspad achter de woningen aan het Walplein ligt een secundaire waterloop die in beheer is van het waterschap. Voor aanpassing van deze waterloop of de aanleg van een brug voor langzaam verkeer is instemming nodig van het waterschap.</p> <p>Ook kan afstemming met het waterschap plaatsvinden wat betreft het grondpeil in de huidige situatie en het gewenste peil.</p> <p>Bij de inrichting van het gebied is aandacht nodig voor klimaatadaptatie (aspecten als</p>	Er worden geen knelpunten verwacht als rekening wordt gehouden met de eventueel benodigde compensatiemaatregelen en eventueel aanvullende eisen vanuit het waterschap.

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		overstromingsrisico's, wateroverlast en hittestress). In de omgeving van de voorkeurslocatie is regelmatig sprake van wateroverlast.	
Geur <i>Kwalitatieve motivering</i>	Bij het nemen van een ruimtelijk besluit moet rekening worden met de geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen (artikel 5.92 lid 1 Bkl).	De MFC is een geurgevoelige gebouw. Er zijn geen activiteiten in de nabijheid van de voorkeurslocatie waarvan de MFC geurhinder kan ondervinden. Aan de geuremissie van een eventuele horecavoorziening in het dorpscentrum worden eisen gesteld.	Het aspect geur vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC.
Gezondheid <i>Kwalitatieve motivering</i>	Een van de doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. In het Bkl zijn nog andere onderwerpen opgenomen die een relatie hebben met gezondheid (artikel 5.162 Bkl).	Het is nodig om in de motivering van het nieuwe planologische besluit een paragraaf gezondheid op te nemen, waarin wordt gemotiveerd op welke wijze binnen het plan of project invulling wordt gegeven aan de gezonde leefomgeving. Daarbij kan op onderdelen gebruik worden gemaakt van de sectorale onderzoeken/analyses en de daaruit voortvloeiende maatregelen en randvoorwaarden. Daarnaast kan ook de sociale kant van gezondheid een plaats krijgen in deze paragraaf. In een te maken ontwerp wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen met een handicap (artikel 5.162 Bkl).	Het aspect gezondheid vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC. Het kan een aandachtspunt zijn in het ontwerp.
Licht- en windhinder <i>Lichtplan</i>	Licht- en windhinder zijn aspecten van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet). De gemeente zal moeten motiveren dat sprake is van Etfal. De rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. Daarom heeft de gemeente de vrijheid om deze zelf in te vullen.	Nadelige lichteffecten op het Bunkerbos zijn niet op voorhand uit te sluiten. Wij adviseren bij de inrichting van het gebied nadrukkelijk aandacht te besteden aan het aspect verlichting. Enerzijds moet sprake zijn van een veilige en waarneembare situatie in de donkere uren, anderzijds moet onnodige verlichting en lichthinder worden voorkomen. Met een lichtplan kan dit eenvoudig worden beoordeeld.	De aspecten licht- en windhinder vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC. Het zijn aandachtspunten in het ontwerp.

Aspect	Beoordelingskader	Beoordeling	Conclusie uitvoerbaarheid
		Windhinder treedt vooral op rond hoge gebouwen (meer dan 15 of 30 meter, afhankelijk van de situatie). De gemeente kan in die gevallen kiezen voor een verplichting voor een windonderzoek volgens de NEN 8100. Het MFC krijgt een maximum bouwhoogte van ongeveer 7 meter, dus een dergelijk onderzoek is niet nodig	
Klimaat	In het kader van de Omgevingswet moet ook aandacht worden besteed over hoe wordt omgaan met het veranderende klimaat en in samenhang daarmee met een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving.	In de verdere uitwerking moet hierop worden ingespeeld door in te zetten op een natuurinclusief plan, met ruimte voor waterberging en vergroting van biodiversiteit. Hiermee kan onder andere hittestress en wateroverlast worden tegengaan.	Het aspect klimaat vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC. Het is een aandachtspunt in het ontwerp.
Duurzaamheid <i>Kwalitatieve motivering</i>	Geen specifiek toetsingskader. Duurzaamheid is een van de doelen in de Omgevingswet waarmee rekening moet worden gehouden.	Het is van belang om in beeld te brengen wat het plan voor invloed heeft op duurzaamheid, hierbij kan gedacht worden aan: efficiënt ruimtegebruik, energie-efficiënte gebouwen, het gebruik van duurzame materialen en een groene ruimte.	Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het MFC. Het is een aandachtspunt in het ontwerp.
Mer-beoordeling <i>Onderzoeken of sprake is van een MER-plicht</i>	In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven voor welke projecten en de daarvoor benodigde besluiten een mer-(beoordelings)plicht geldt. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 zijn mer-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De criteria om dit vast te stellen zijn genoemd in bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU (richtlijn mer).	De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van een MFC met parkeerterrein. Categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' is van toepassing. Er moet in het vervolgtraject een mer-beoordeling worden opgesteld. Er is geen sprake van een MER—plicht. Er worden geen belemmeringen verwacht.	Het aspect MER vormt geen belemmering voor de haalbaarheid





Bijlage 1 Resultaten informatiebijeenkomsten

BIJEENKOMST OMWONENDEN, D.D. 10 FEBRUARI 2025;





PARTICIPATIE INFOAVOND 19 MAART MFC IJZENDIJKE



Opgehaalde resultaten participatie

- Infoavond 19 maart
 - Locatie Mauritshof IJzendijke
 - Aanwezig: Gemeente Sluis 11 personen, alle geïnteresseerden IJzendijke
-
- MFC niet in het groen, genoeg andere locaties die voor alle partijen goed zijn. Second best voor ieder
 - Bereikbaarheid voor senioren naar MFC, afstand etc.
 - MFC in bunkerbos, zorg dat er voldoende groen blijft en zorg voor voldoende parkeergelegenheid en veilige aanrijdroute voor kinderen die te voet of op de fiets naar school gaan.
 - Voldoende parking. Voor hoogbouw toplocatie, niet doen als in Aardenburg en alle bewoners rond mfc geen privacy meer hebben. Maak niet 2x dezelfde fout
 - Biljartkamer in mfc maken, er wordt op drie locaties gebiljart, hoe gaan we om met panden op huidige locaties?
 - Dorpsraad vertegenwoordigd niet alle bewoners. Mensen die voor de gekozen locatie zijn durven zich niet uitspreken vanwege brutale asociale tegenspraak van tegenstemmers
 - Zorg voor voldoende parkeerplaatsen
 - Kunt u uitleggen waar het geld van de N61 compensatie is gebleven?
 - Bushalte nu bij N61, nieuwe mfc aan andere kant van het dorp, hoe gaan we met ouderen om?
 - MFC zoals voorgesteld moet gewoon doorgaan
 - Grote gymzaal erbij die voor vele sporten toegankelijk zijn. Verenigingen kans geven maar de hoogte prioriteit zijn scholen en kinderopvang. Terrein kunnen afsluiten voor vernielingen.
 - Economie niet mee overwogen of onderzocht. Kan dat alsnog? Ondernemersvereniging
 - Wat gebeurt er met de huidige scholen? Is het een optie om de openbare school om te bouwen voor een seniorensoos?
 - Onderzoek doen onder alle bewoners van IJzendijke
 - Mauritshof is beste locatie
 - Locatie Mauritshof, goed bereikbaar, groene omgeving, dichtbij sportverenigingen, veel ruimte en mogelijkheden
 - Mauritshof beste locatie, molenbolwerk 2°
 - Heel goed idee die postits (niet dus)
 - Wordt dit onderzocht of is het al besloten
 - Mauritshof mooie locatie dichtbij alle sportfaciliteiten
 - De wegen ernaartoe zijn zeker wel bekend als werd gezegd van niet.
 - Geen personeel geen reden om de 2° locatie niet te onderzoeken. Die paar maanden dat het dan langer duurt maakt niet uit.
 - Locatie Mauritshof, geen opoffering natuur, ruimte, naast sportvelden, bij evt toekomstige uitbreiding IJzendijke weer centraal in het dorp



- Stemming onder inwoners doen
- Mauritshof optie
- Buitengebied meegenomen in keuze locatie?
- Scholen moeten fuseren, enquête houden onder inwoners
- Bushalte in relatie tot fijnstof?
- Geen fietsenstalling? Of inpandig?
- Plan b< ontsluiting kleine straten tbv doorstroming
- Oranjestraat 40 te koop, boer achter wil verkopen.
- Geen sportzaal maar sporthal
- Zorgen over doorstroming, bouwfase, scheuren in huizen
- Waterpoortstraat is gevaarlijke bocht
- Ik vind de locatie van Adri van Minnen zeer geschikt, grote ruimte met zelfs een bovenverdieping, gebouw heb je dan al. Denk daar maar eens goed over na
- Alternatieve locatie Mauritshof
- Waarom geen landbouwgrond gebruiken om mfc te bouwen. Er kan ook makkelijk wegen worden aangelegd.
- Verkeer rollestraat wordt dit een doorgaande route?
- Natuurcompensatie. Groene speeltuin , groene inpassing, geen natuur, Hoeveel m2 wordt opgeofferd aan parkeerterrein? Er is al veel gebetonneerd ruimte, Hiervoor moet geen groen oppervlak opgeofferd worden
- In een democratisch proces is draagvlak uiteindelijk het belangrijkste.
- Een A centrale locatie lokt veel autobewegingen uit
- Mauritshof, dichtbij tennis en voetbal

RHO ADVISEURS - VERSLAG

DATUM	18 september 2025	PROJECT	MFC IJzendijke - haalbaarheidsstudie
KENMERK	20250604	OPDRACHTGEVER	gemeente Sluis
VAN	Ben Lap/Hetty Wenting	AANWEZIG	Rho adviseurs (3 personen), gemeente Sluis (7 personen), direct omwonenden

RESULTATEN OPHAALSESSIE INFORMATIEAVOND 2025-09-17

Algemeen

- Rho: we merken dat een grote groep van de omwonenden zich ernstige zorgen maakt over de ontwikkeling van het MFC. Toch willen we graag met de aanwezigen in gesprek om te horen waren de bezwaren zitten en over een eventuele invulling van het gebied. Hieronder zijn per onderwerp de opmerkingen, vragen en verzoeken van de bewoners opgenomen.

Programma

- Er zijn veel vragen over het programma. Op een aantal punten is verduidelijking nodig.
- Inzichtelijk maken hoe groot de parkeeropgave is in het studiegebied. Mensen hebben er nu geen gevoel bij.
- De benodigde oppervlakten die nodig zijn voor de gebouwen, voor parkeren 2.500 m² en buitenterrein 3.000 m² onderbouwen.
- Toelichting nodig op prognose aantal leerlingen
- Hoeveel m² zijn nodig voor het aanleggen van een parkeerplaats?
Antwoord dat wij hebben gegeven die avond: vuistregel is 25 m² (parkeerplaats en bijbehoren stukje rijweg). Reactie bewoners: dan hebben we het over (2.500 m² / 25 m² =) 100 parkeerplaatsen. De vuistregel is exclusief een groene inrichting en gaat uit van een standaard breedte van een parkeerplaats. De maximaal parkeerbehoefte is circa 60 parkeerplaatsen. Dit komt uit op een minimaal oppervlak van 1.500 m². Uitgaande van een groene inrichting en ruimere parkeerplekken die gewenst zijn bij scholen en voor minder validen, komt men op een maximaal oppervlak van 2.500 m². Dit komt ook overeen met de ervaringscijfers van het MFC in Aardenburg.
- Sporthal, sportzaal of gymzaal, wat is het nu? Het gaat om een sportzaal. De zaal wordt gebruikt als gymnasium voor de scholen en is ook voor andere gebruikers ten behoeve van sport.

Situering en uiterlijk gebouwen

- De gebouwen graag zo ver mogelijk van de bestaande woningen situeren.
Geantwoord dat dat misschien wel betekent dat de onbebouwde/ openbare ruimten, zoals het parkeren en de schoolpleinen dan aan de zijde/ in de richting van de woningen komen te liggen, met mogelijk meer geluidsoverlast dan wanneer het gebouw of de gebouwen ertussen staan. Reactie bewoners: dat is ook niet aantrekkelijk.
- De meest positieve reacties hebben betrekking op het ontwerpen van het gebouw in het landschap (zie dia in de presentatie).

Verkeer

- De ontwikkeling zorgt voor 560 extra verkeersbewegingen. Bewoners vragen hoe Rho aan dit aantal komt. Zij verwijzen naar het MFC in Sluis waar ook heel veel verkeer van en naartoe rijdt. Antwoord: de verkeersbewegingen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW en ervaringen elders. Aanvullend vinden er verkeersstellingen bij de MFC's in Aardenburg en Sluis plaats. Deze gegevens worden meegenomen in de verdere uitwerking.

- De bewoners maken zich zorgen over de toename van het verkeer op de smalle straatjes in IJzendijke en over de Nieuwedijk. De wegen zijn in hun ogen niet berekend op een forse toename. Antwoord: onze verkeerskundige heeft geconcludeerd dat de wegen het wel aankunnen, maar dat veiligheid een aandachtspunt is. Bewoners wijzen op de vele straatjes van rechts, is daar ook aandacht voor? Vraag van Rho: dat is nu dus ook al een aandachtspunt?
- Vraag van bewoners of al wordt gedacht aan instellen éénrichtingsverkeer. Antwoord: nee dat is bij Rho nog helemaal geen onderwerp van bespreking geweest. Vraag terug aan bewoners: willen jullie éénrichtingsverkeer? Unaniem antwoord: nee!
- Bewoners vrezen voor het bouwverkeer en de trillingen die dat veroorzaakt. De huizen zijn oud en zullen hiervan schade ondervinden.
- Discussie gevoerd hoeveel verkeer door IJzendijke rijdt en hoeveel van de Nieuwedijk gebruik zal maken. Rho: Dat is lastig te bepalen en komt neer op een deskundigenoordeel en aannames. Rho heeft de vraag aan bewoners gesteld hoe zij dat zien. Is de verhouding 80-20% of rijden er meer mensen over de Nieuwedijk en moet je dat willen? Antwoord bewoners: mensen die 's-ochtends hun kinderen komen brengen rijden door de Waterpoortstraat en veel daarvan rijden vervolgens via de Nieuwedijk naar hun werk in de richting van Terneuzen. Rho: De Nieuwedijk is erg smal en niet bedoeld of geschikt als belangrijke uitvalsroute. Als je weg zou aanpassen, dan is het risico dat meer mensen van de route gebruik gaan maken. Waterschap heeft kencijfers voor de capaciteit van plattelandswegen met bijbehorende wegbreedtes. Als de weg te intensief wordt gebruikt, dan moeten mensen die elkaar passeren met de auto de berm in. Bewoners: dat willen we niet.
- De bocht/kruising Nieuwdijk – Landbouwstraat is een aandachtspunt. Er wordt over nagedacht of de Nieuwedijk niet ondergeschikt kan worden gemaakt aan de route Landbouwstraat- Kruithuisstraat, bijvoorbeeld met een haakse aansluiting. Een bewoner denkt dat daardoor een racebaan gaat ontstaan op de Landbouwstraat- Kruithuisstraat. Rho: als de kruising wordt aangepast, dan dit ook als aandachtspunt meenemen.
- Geen brug met wandelroute over de watergang achterlangs de woningen aan het Walplein.

Invulling van het gebied

- Bewoners vinden het lastig dat aan hen wordt gevraagd om vanavond, zonder enige voorbereiding, mee te denken over de invulling van het gebied en vragen of het mogelijk is om een week de tijd te krijgen om een gezamenlijke reactie te geven. Men wil die reactie ook direct met Rho kortsluiten. Antwoord Rho: Rho heeft een opdracht van de gemeente en alle contacten zullen via de gemeente moeten verlopen.
- Bewoners Landbouwstraat: als het MFC naast hun perceel komt, dan moet bij de inrichting rekening worden gehouden met de woningen aan deze zijde en er moet worden gezorgd voor een zorgvuldige inpassing. Voorstel van één van de bewoners is een dijkje met daarop bos. Zonder zo'n voorziening zal veel overlast worden ervaren, onder andere door kinderen die voetballen tegen de gevel van haar woning. Antwoord: uiteraard worden deze belangen bij een voorgenomen invulling meegenomen.
- Een bewoonster van een tussenwoning aan het Walplein wijst op de mogelijke overlast als zij het MFC recht achter haar woning krijgt. Zeker omdat het projectgebied aanmerkelijk hoger ligt dan het peil van haar woning en achtertuin.
- Bewoonster Waterpoortstraat 4 vreest veel overlast als de ontsluiting wordt gerealiseerd over het perceel Waterpoortstraat 2 dat de gemeente al heeft aangekocht. Antwoord Rho: het gebied moet worden ontsloten. Meest logisch is óf in het verlengde van de Landbouwstraat (over genoemd perceel) óf in het verlengde van de Waterpoortstraat (over perceel Landbouwstraat 1).
- Water. Rho heeft gewezen op de laagte in het gebied waar water kan worden geborgen. Als dat moet wijken, dan moet het verlies aan waterberging worden gecompenseerd. Wat vinden de bewoners van een verbreding van de watergang achter de woningen aan het Walplein? Reactie bewoners: interessant. De bomen (wilgen die daarlangs staan) zijn volgens een gemeentelijke inventarisatie niet behoudenswaardig en kunnen worden gekapt en vervangen/verplaatst.

- (Een aantal) bewoners vragen om heel veel groen in de toekomstige invulling van het gebied.
- En of meer bewoners vragen om de sportzaal en school ondergronds te bouwen en om te voorkomen dat je vanuit de bocht Waterpoortstraat-Landbouwstraat zicht hebt op de school.
- Al het blauw (water) zijn gevaarlijke plekken.

Vervolgstappen

- Er is behoefte aan een beeld van de vervolgstappen na de beslissing van de raad in december.
- Aangegeven dat er nog een planologische procedure moeten worden doorlopen om het MFC op deze locatie mogelijk te maken met mogelijkheden voor het indienen van zienswijzen en eventueel beroep.
- Parallel hieraan kan de inrichting van het gebied worden uitgewerkt. Wij bevelen aan om ontwerp sessies acties met bewoners op te pakken.
- Een aantal onderzoeken zal na december nog doorlopen zoals ecologie en waarschijnlijk ook bodem en archeologie. De resultaten van de onderzoeken kunnen ertoe leiden dat er maatregelen moeten worden genomen, dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd en/of dat het ontwerp moet worden aangepast. Deze onderzoeken leiden er zeer waarschijnlijk niet toe dat een MFC op deze locatie onhaalbaar is.



Bijlage 2 Stedenbouwkundige verkenning



An aerial photograph of a residential area with a pond and forest. The image is overlaid with a semi-transparent purple filter. A white horizontal bar is positioned above the title text. The title text is in large, bold, white capital letters. The date is in a smaller, white font. The logo is in the bottom left corner, and decorative white lines are in the bottom right corner.

MULTIFUNCTIONEEL CENTRUM IJZENDIJKE

STEDENBOUWKUNDIGE VERKENNING

4 september 2025

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM: 4 september 2025

PROJECT: Multifunctioneel Centrum IJzendijke

PROJECTNUMMER: 20250604

OPDRACHTGEVER: Gemeente Sluis

REFERTE: Sytse Pot, Hetty Wenting

RHO ADVISEURS - Rotterdam

Weena 505, Rotterdam (Delftse Poort)
Postbus 150 / 3000 AD Rotterdam

T: 010-2018663 / 010-201 85 33

E: Sytse.pot@rho.nl

W: rho.nl

INLEIDING

AANLEIDING

De locatie naast het Bunkerbos is in december 2024 aangewezen door de gemeenteraad van Sluis als nieuwbouwlocatie voor een multifunctioneel centrum. In deze ruimtelijke analyse wordt inzicht gegeven in belangrijke aandachtspunten, kansen, vorming van het concept en de daarvan ruimtelijke consequenties.

LIGGING

De nieuwe planlocatie ligt aan de rand van IJzendijke, tussen het Bunkerbos en historische binnenstad. In de huidige situatie wordt de locatie enkel ontsloten via langzaamverkeersverbindingen. De locatie ligt eveneens binnen de structuur van (groen) contouren die naar het voormalige retranchement van IJzendijke verwijzen.



Afbeelding 1: ligging planlocatie 1:2000



HISTORISCHE ONTWIKKELING



Typerend voor de plaats IJzendijke is het retranchement rondom de stad die het tot een voormalig vesting maken. In de loop van de 19^{de} eeuw zijn de retranchementen geleidelijk afgebroken. Echter zijn deze in de tweede helft van de 19^{ste} eeuw weer gerestaureerd.



Na 1950 is er aan de zuidzijde buiten de contouren van de voormalige vesting uitbereid. In de noordoostelijke hoek is er binnen de contouren verdicht. In 1976 wordt het sportcomplex Mauritshof ontwikkeld. Later, vanaf 1998 wordt het wijkje aan de Mauritsweg gerealiseerd. Hierbij gaat alsnog de rond 1960 herstelde contouren van de vesting verloren.



Het zogenoemde 'Bunkerbos' wordt in 1999 aangelegd samen met de huidige landschappelijke inrichting van de planlocatie.

MORFOLOGIE

BUITEN BEELD

De planlocatie grenst voornamelijk aan achtertuinen. Bebouwing rondom het plangebied is georiënteerd richting de woonstraten. De andere zijde van het plangebied gaat over in het park. Met aan de ene zijde dichte heesters en aan de andere zijde een singel eveneens begroeid met heesters.

Met een nog onzekere aansluiting op de weg, is een oriëntatie en compositie nog niet bepaald. Belangrijk is het in ieder geval om een formele entree richting de ontsluiting te oriënteren. Richting andere randen, zoals het bunkerbos of park is een meer informele overgang gewenst.



Afbeelding 2: Morfologie schaal 1:1000



KRUISPUNT NIEUWEDIJK

AANDACHTSPUNT

Het naastgelegen kruispunt Nieuwedijk – Kruithuisstraat – Landbouwstraat vraagt in de huidige situatie om een verkeersveiligere inrichting. Dit geldt des te meer omdat de verkeersintensiteit niet alleen bestaat uit automobilisten, maar ook uit kwetsbare deelnemers zoals kinderen op weg naar het Multifunctionele centrum.

HUIDIGE SITUATIE

De flauwe bocht van het huidige kruispunt remt niet automobilisten niet voldoende af. In combinatie met het beperkte zicht leidt dit tot een onveilige situatie.

VOORSTEL NIEUWE SITUATIE

Het voorstel is om het kruispunt overzichtelijker te maken door de Nieuwedijk haaks te laten aansluiten op de kruising. Hierdoor komen de Landbouwstraat en de Kruithuisstraat in elkaars verlengde te liggen. Daarnaast is het van belang dat het verkeer voldoende wordt afgeremd en dat de entree van de 30 km/h-zone duidelijk wordt gemarkeerd.

VEILIG FIETSVERKEER

Bij de ontsluiting van het plangebied dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor langzaam verkeer. Om het kruispunt overzichtelijk te houden, wordt geadviseerd het fietspad in eerste instantie te bundelen met de auto-entree en deze vervolgens te scheiden.

Voor een uitgebreide verkeersanalyse: zie Notitie verkeer



Afbeelding 3: Huidige situatie kruispunt Nieuwedijk



Afbeelding 4: voorstel aanpassing kruispunt Nieuwedijk

GROEN - HOGE SCHAAAL

GROENE VESTING

Verschillende openbare groenruimtes vormen samen de contouren van de voormalige vestingwerken. Dit betreft zowel herstelde delen, die duidelijk herkenbaar zijn door het bijpassende reliëf, als groenruimtes op maaiveldhoogte. Daarnaast zijn er eind 20e eeuw parken gerealiseerd, zoals het Bunkerbos in het noorden en het park aan de zuidwestelijke rand.

Ter hoogte van het plangebied is de groenstructuur als onderdeel van de vestingwerken in het verleden minder eenduidig geweest. Er ligt echter een kans om deze groenstructuur op een hoger schaalniveau te versterken en de bestaande waterpartijen, als voormalig onderdeel van het retranschement, zoveel mogelijk te behouden.



- 1:5000
- Bunkerbos
 - Vesting park
 - Vesting singel
 - Ander openbaar groen
 - Andere waterpartijen
 - Boom

Afbeelding 5: blauw & Groen 1:5000

GROFNE SCHAKEL

Langs het plangebied liggen verschillende verbindingen voor langzaam verkeer. Deze maken deel uit van de routes tussen de wijken en het Bunkerbos. Daarnaast ligt er langs de waterpartij een recent gerealiseerd fietspad, dat een kwalitatieve aansluiting biedt op de stedenbouwkundige structuur van IJzendijke.



Afbeelding 6: blauw & Groen 1:1000



VESTINGCONTOUREN

IJzendijke heeft als vesting vele vormen gekend sinds de Tachtigjarige Oorlog. De contouren zijn in de loop der tijd meerdere malen veranderd. De momenteel zichtbare contouren bestaan voornamelijk uit gerestaureerde delen van de vesting.

Ter hoogte van de planlocatie zijn de vestingwerken niet altijd eenduidig gesloten geweest, mede doordat de Nieuwedijk destijds al een belangrijke verbinding vormde.



Bronnen:
<https://www.staatsspaanselinas.eu/nl/kenniscentrum/carto-grafie.htm>
<https://kaarten.zeeland.nl/map/cultuurhistorie>

Afbeelding 7: Vestingwerken 1:5000



BODEM

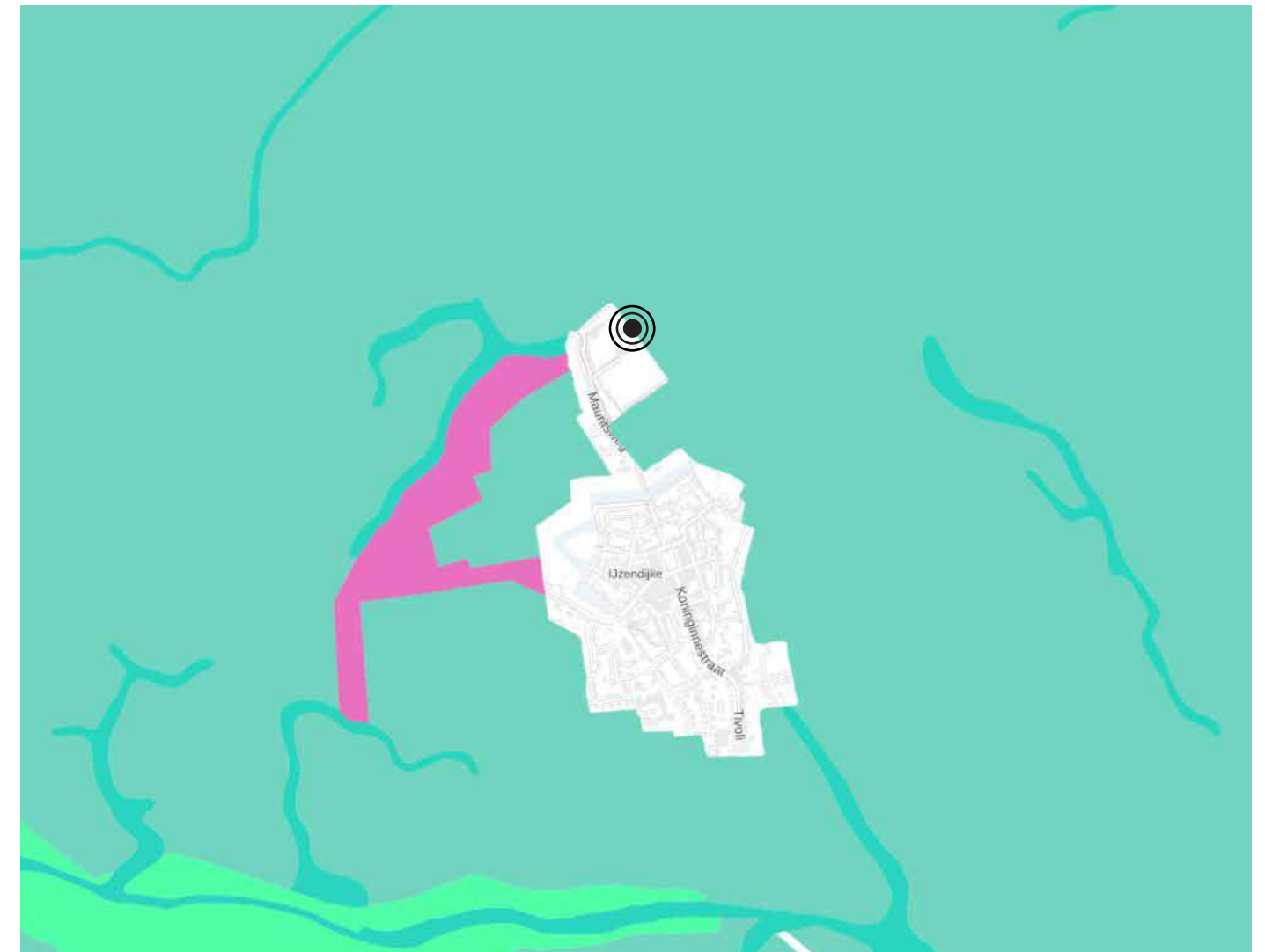


- Zeekleivlakte
- Kreekbedding
- Antropogeen element

Afbeelding 8: Basiskaart Natuurlijk Systeem Nederland (bron: <https://bodemdata.nl/themakaarten>)

NATUURLIJK SYSTEEM NEDERLAND

De Basiskaart Natuurlijk Systeem Nederland laat zien dat de planlocatie zich bevindt in een zeekleivlakte, die is gevormd door sedimentatie in een voormalig getijdengebied. Op de kaart zijn oude gangen van Kreekbeddingen zichtbaar. Deze natuurlijke structuren geven inzicht in de ontstaansgeschiedenis van het landschap en de bodemopbouw.



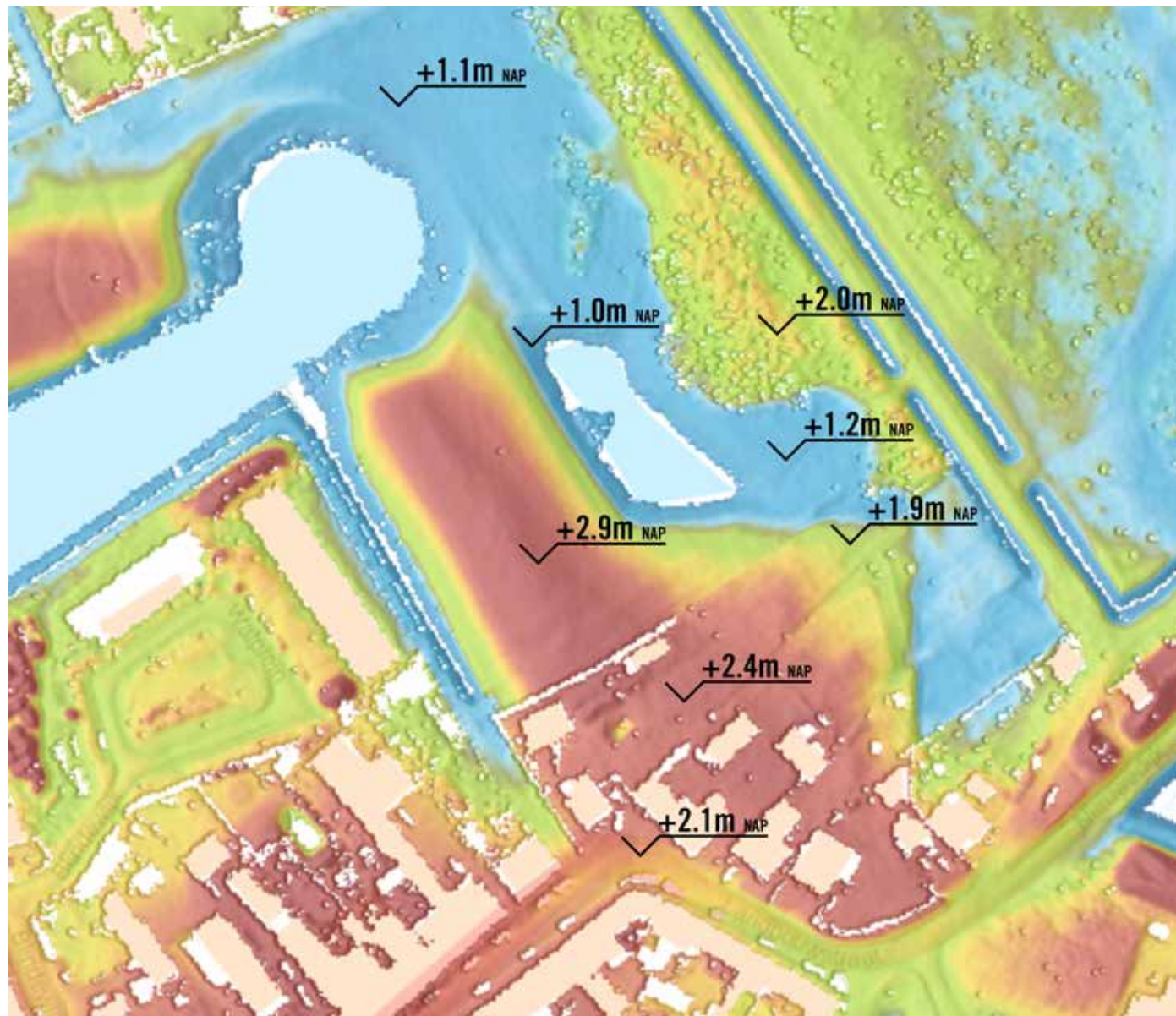
- Vlakte van getij-afzettingen
- Plateau-achtige storkhoop
- Getij-kreekbedding

Afbeelding 9: Geomorfologie (<https://bodemdata.nl/basiskaarten>)

GEOMORFOLOGIE

Het bodemlandschap bestaat als voormalig zeegebied voor het merendeel uit getij-afzettingen. Daarbinnen zijn ophogingen van Kreekkruggen te vinden. Door het inklinken van het omliggende landschap ontstaat er een hoogteverschil tussen het afgezette zand en de zeekleivlakte.

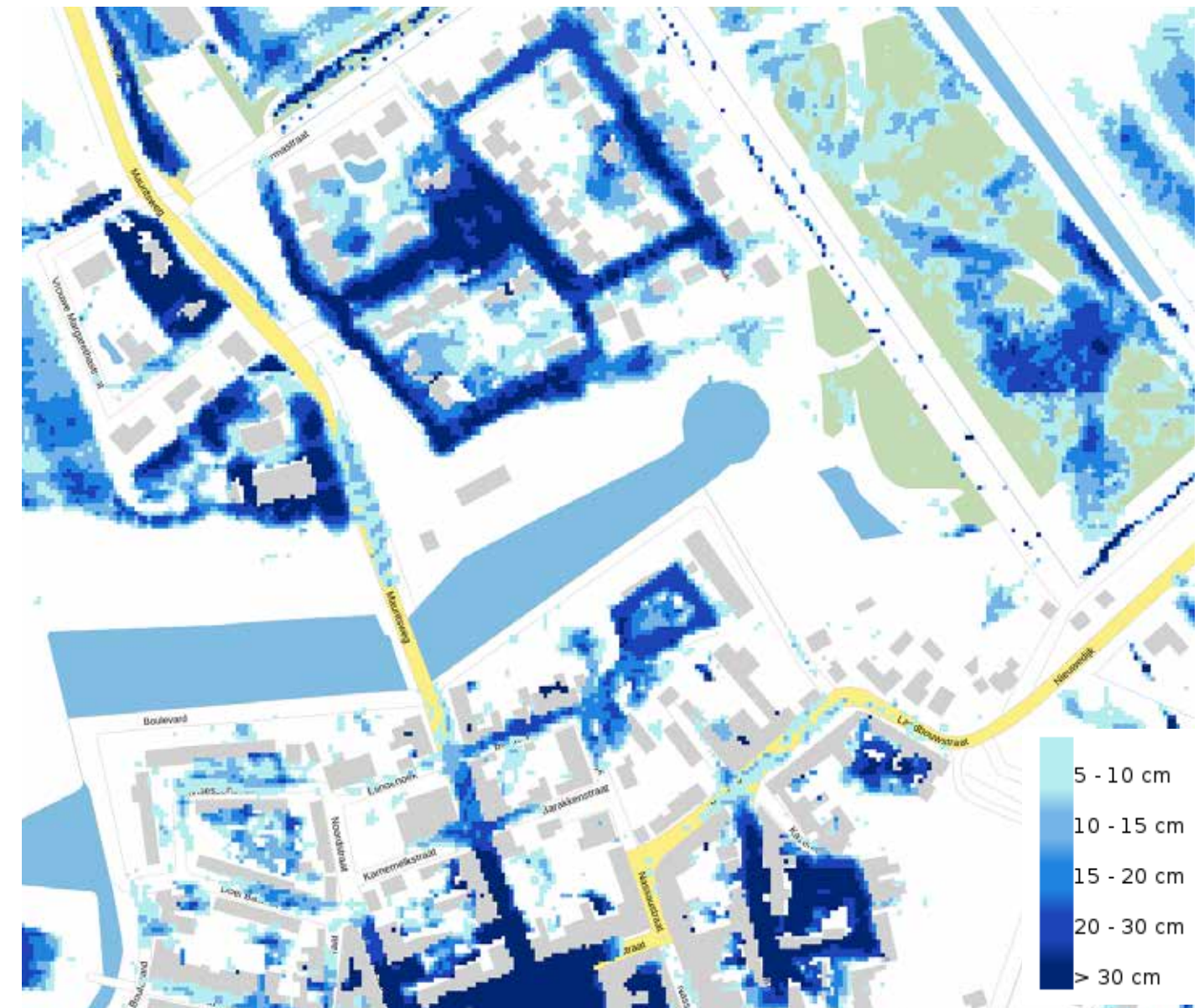
BODEM



Afbeelding 10: Hoogtekaart (bron: www.ahn.nl)

HOOGTEKAART

De contouren van een retranchement zijn in de huidige tijd terug te zien. Zowel het hoogteverschil van een vestingwal als een voormalige waterpartij, het hoogste punt van de complete vestingstructuur betreft +6.0m NAP.



Afbeelding 11: Wateroverlast bij hevige regenval (bron: www.klimaat-effectatlas.nl)

WATEROVERLAST

Verharde oppervlakten in omliggende straten veroorzaken voornamelijk wateroverlast. De planlocatie zelf wordt niet belemmerd door wateroverlast. Wel is het belangrijk om de huidige waterbergende capaciteiten te handhaven.

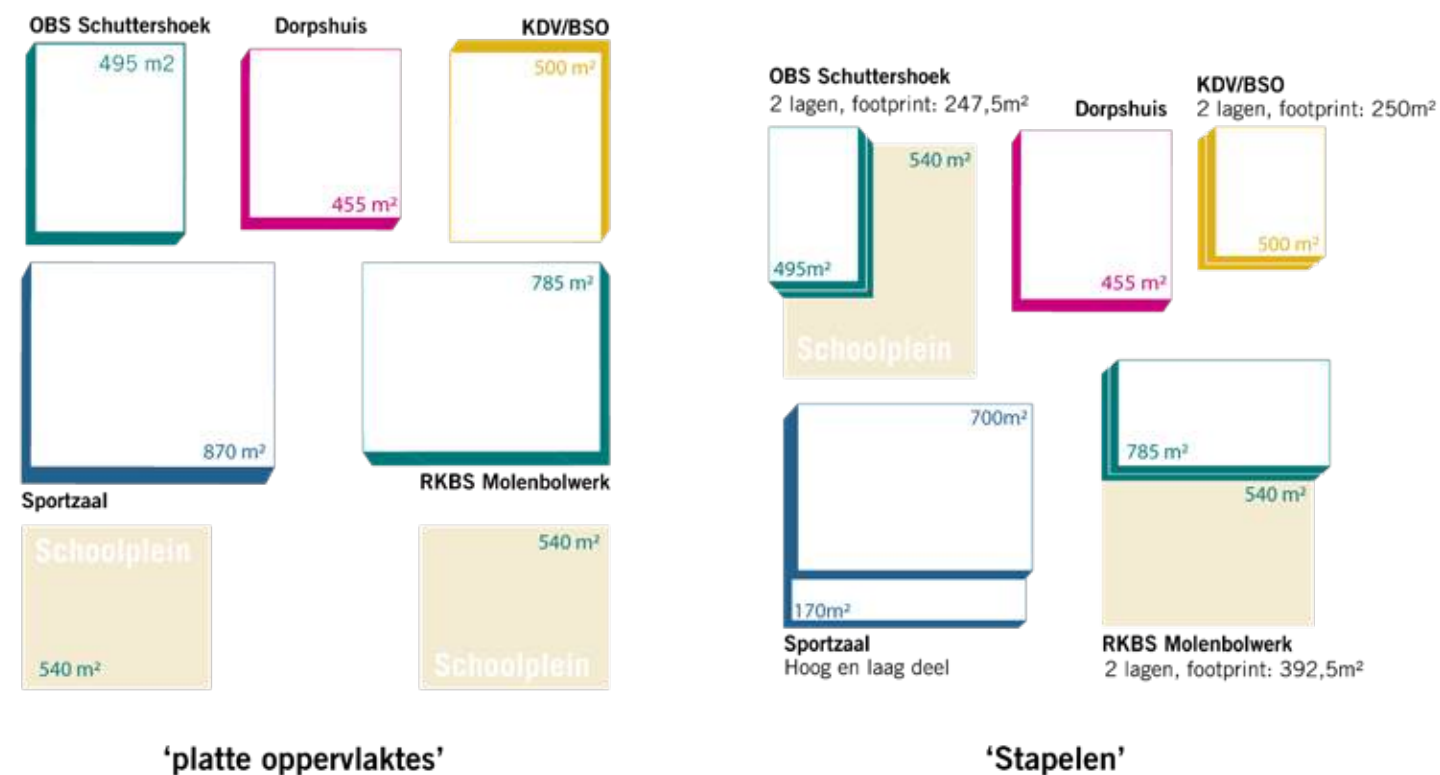
PROGRAMMA

Voor het nieuw te realiseren programma zijn de benodigde oppervlaktes vastgesteld. Daarnaast zijn er enkele richtlijnen verbonden aan de volumes. Zo mag de bebouwing maximaal uit twee lagen bestaan en moet de sportzaal een binnenhoogte van vijf meter hebben.

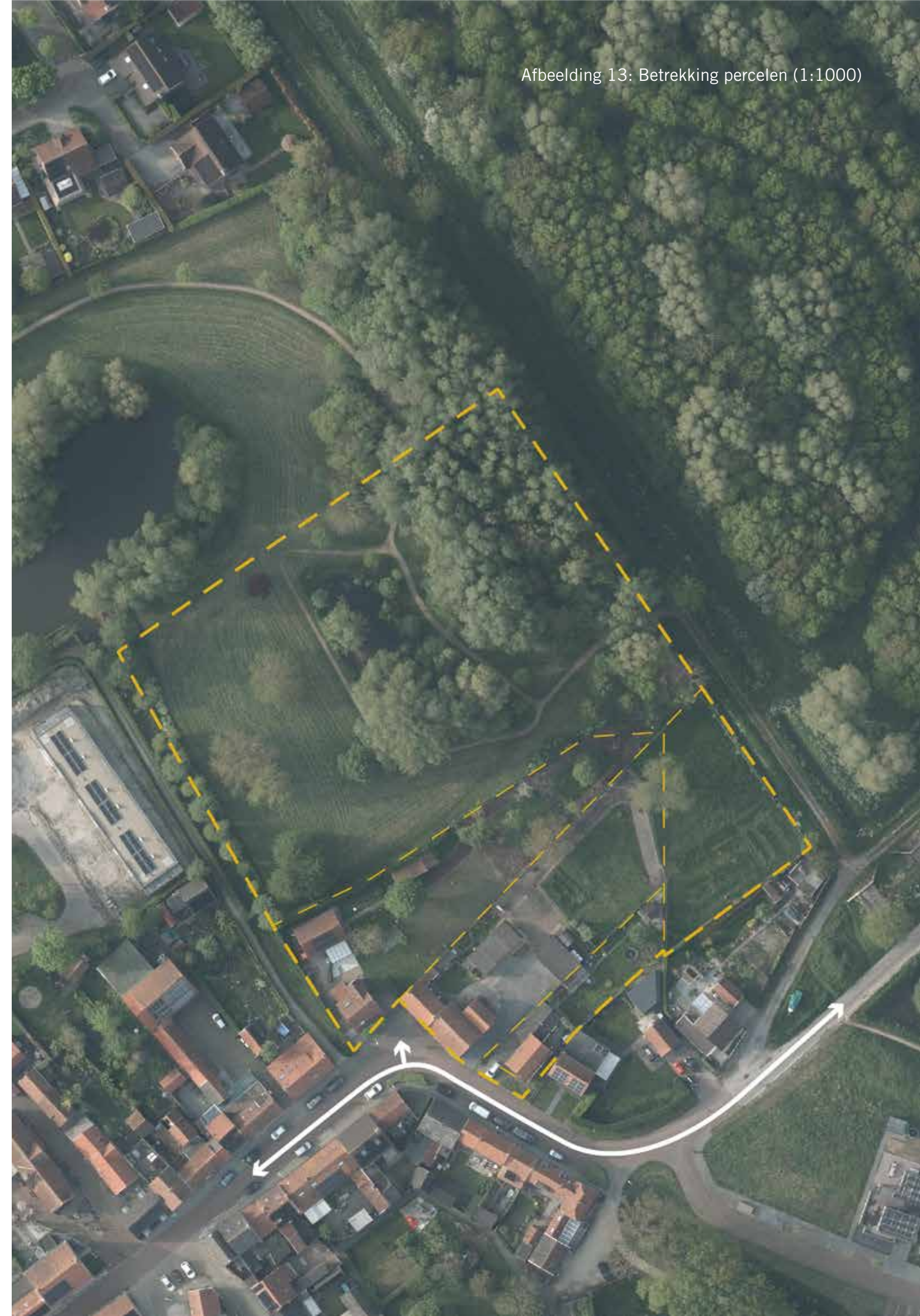
Ook is het benodigde aantal parkeervakken berekend, in totaal 43 tot 59 stuks. Voor de basisscholen is daarnaast een 'Zoen & Zoef-strook' voorzien. Deze biedt ruimte aan vier voertuigen en heeft een lengte van dertig meter.

BETREKKING PERCELEN

Het plangebied is in eigendom van de gemeente. Voor de beoogde hoofdontsluiting is echter de aankoop van het naastgelegen perceel noodzakelijk. Daarnaast is het mogelijk om ook de twee aangrenzende percelen te betrekken.



Afbeelding 12: Ruimtebeslag van programma (1:1000)



COMPOSITIE

Bijzondere kans

Een opgave waarbij vier maatschappelijke voorzieningen moeten worden ingepast op een cultuurhistorisch belangrijke locatie vraagt om een bijzonder ontwerp. Vanuit verschillende perspectieven, waaronder het landschappelijke, zijn vier denkrichtingen gedefinieerd:

Geclusterd naar binnen of buiten

De volumes zijn overwegend aan elkaar geschakeld. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen een centrale ontsluiting in het midden van de volumes of een oriëntatie naar de buitenzijde. Omdat de gymzaal door de basisscholen wordt gebruikt, is een interne ontsluiting aantrekkelijk.

Compositie rondom centrale plek

De bouwvolumes zijn georiënteerd op een centrale ruimte, die al dan niet een lengte-as kan vormen. Met een gedeelde parkeeroplossing ontstaat hier een sociaal veilige ruimte voor de gebruikers.

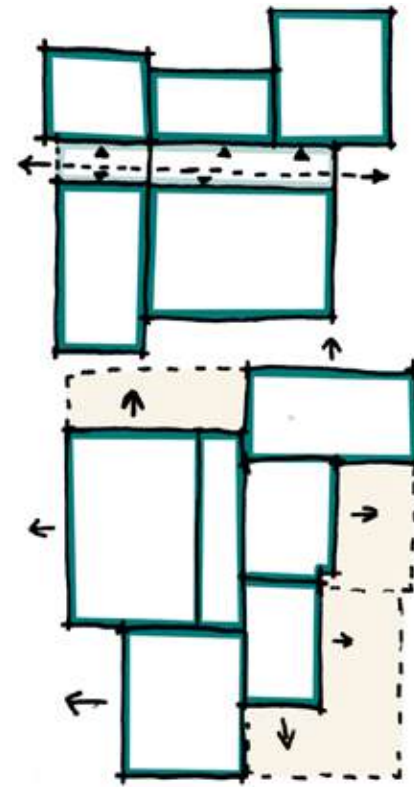
Cultuurhistorisch intact

Vanuit landschappelijk en cultuurhistorisch perspectief is het wenselijk de voormalige vestingstructuren te behouden. De bebouwing wordt buiten de vesting gepositioneerd en subtiel ingepast als onderdeel van het vrije schootsveld.

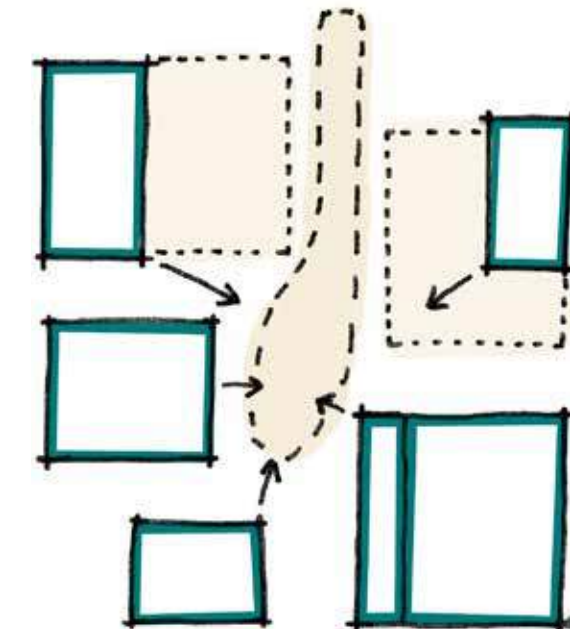
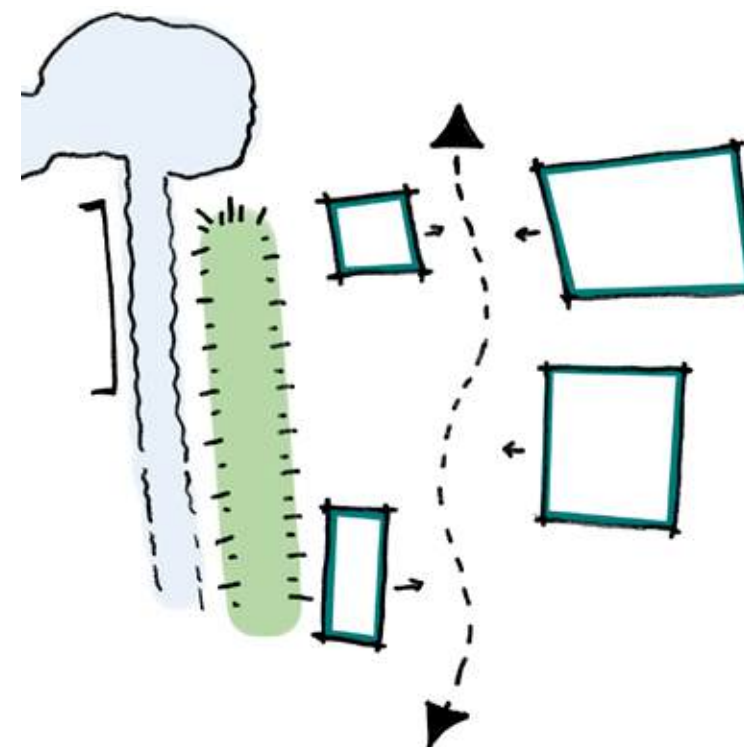
In de vestingwal

Met oog op geluidsproductie en ruimtebeslag kan het (gedeeltelijk) onderbrengen van bouwvolume in de vestingwal een charmante oplossing vormen.

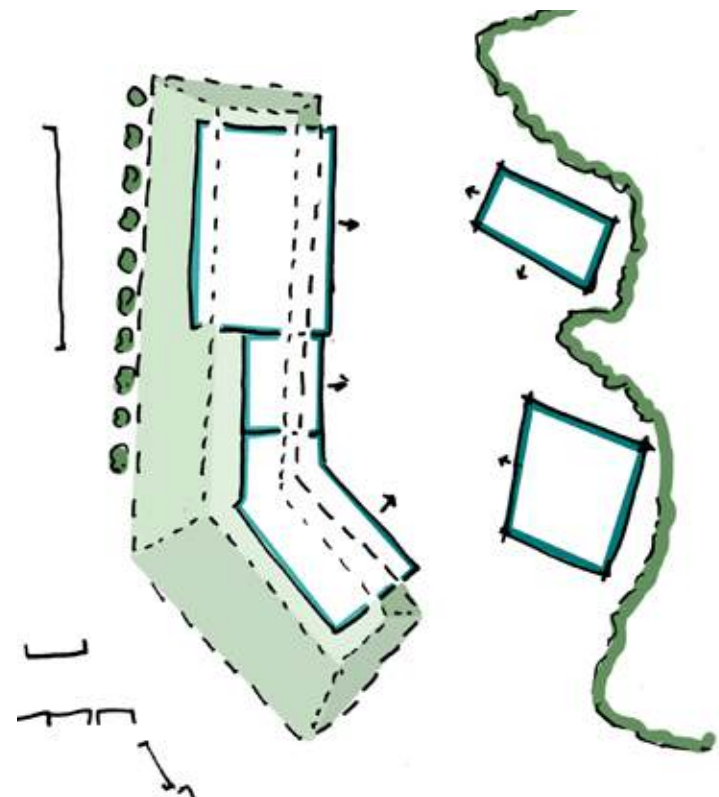
Geclusterd naar binnen of buiten



Compositie rondom centrale plek



Cultuurhistorisch intact



In de vestingwal

Afbeelding 14: mogelijke composities

UITSTRALING

Zichtbaarheid of op gaan in het landschap?

Ook voor de uitstraling zijn er verschillende denkrichtingen te onderscheiden. Aansluitend op de compositie kunnen hieraan keuzes in vormgeving en materiaalgebruik worden gekoppeld.

Zo kan worden gekozen voor zichtbaarheid door middel van een bijzondere uitstraling, of juist voor het opgaan in het landschap door organische vormen en natuurlijke materialen toe te passen.



Onderdeel van de vestingwal



verdekt in het landschap



kleinschalig in de vestingwal



Bijzondere uitstraling en zichtbaar voor het dorp



Tussen 'bijzondere uitstraling' en 'verdekt in landschap'



Groene speelpleinen



Houten schuurvolume buiten de vesting



Materialen onderscheiden verschillende volumes in compositie

SCHOOLPLEIN

In het programma komen als onderdeel van de basisscholen 2 schoolpleinen voor. In verband met mogelijke overlast, veiligheid en het klimaat op het plein is de oriëntatie van plein ten opzichte van het schoolvolume des te belangrijker.

Uitgaande van 2 bouwlagen in het geval van de schoolgebouwen is er een beknopte zonnestudie uitgevoerd om de consequenties van de oriëntatie van het plein aan de west en zuidzijde van het schoolvolume in te passen. In deze opstelling krijgt het schoolgebouw een duidelijke oriëntatie van de bestaande woningen af, en fungeert zo eveneens als geluidsbarrieré.

Zichtbaar op de verschillende data en tijdstippen, is dat het schoolplein voldoende zonlicht ervaart. De boomkronen naast het schoolplein reiken in de huidige situatie tot 19 meter.

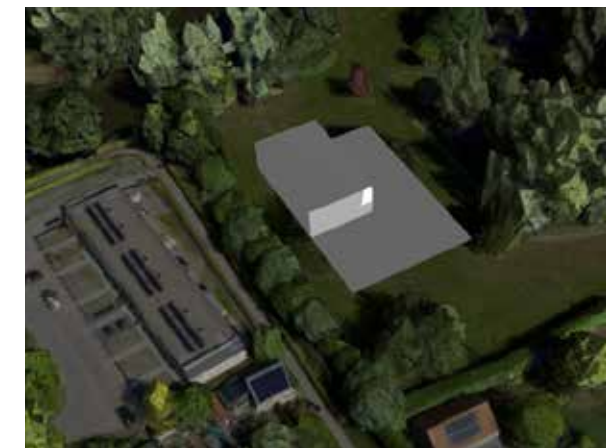
Belangrijk is ongeacht de positionering van het schoolplein te zorgen voor voldoende ogen op de schoolpleinen. Ten behoeve van (sociale) veiligheid.



22 maart 09:00



21 juni 09:00



22 december 09:00



22 maart 12:00



21 juni 12:00



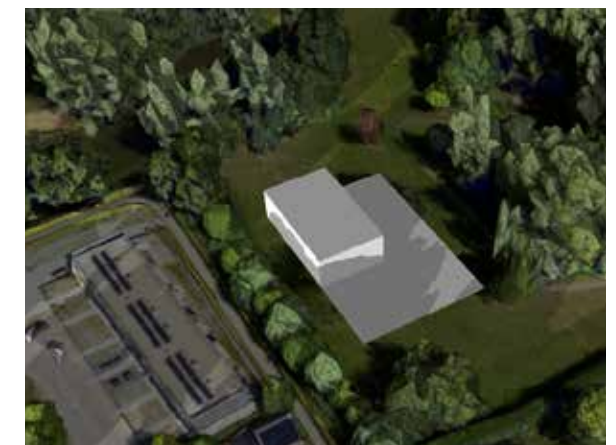
22 december 12:00



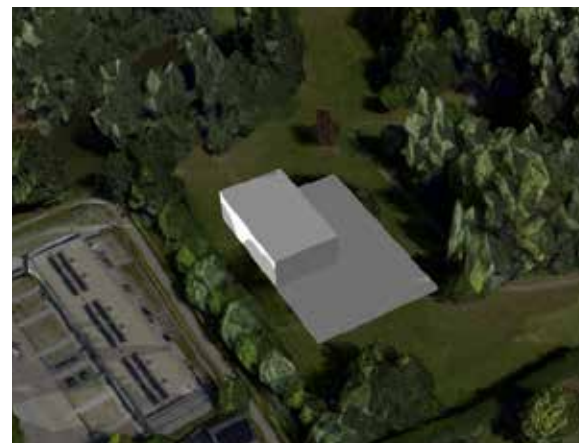
22 maart 15:00



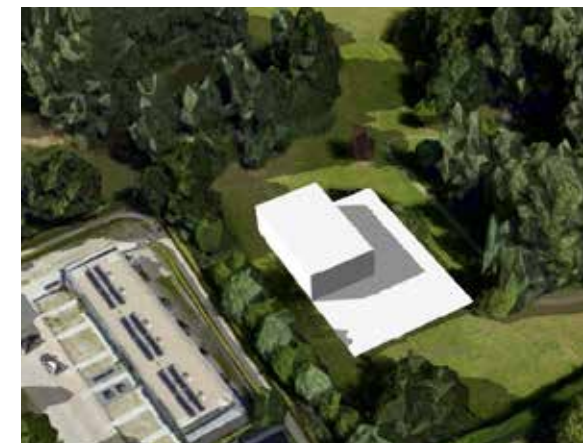
21 juni 15:00



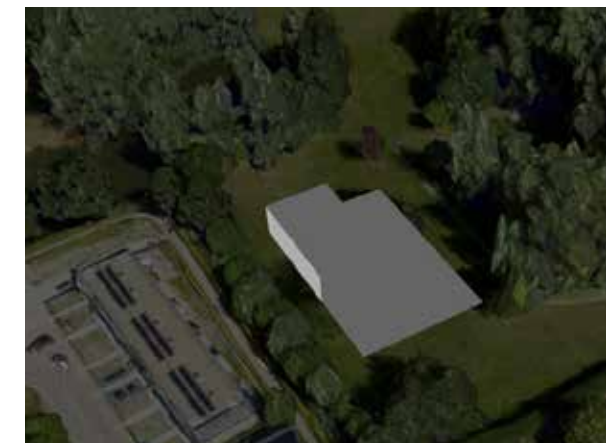
22 december 15:00



22 maart 18:00



21 juni 18:00

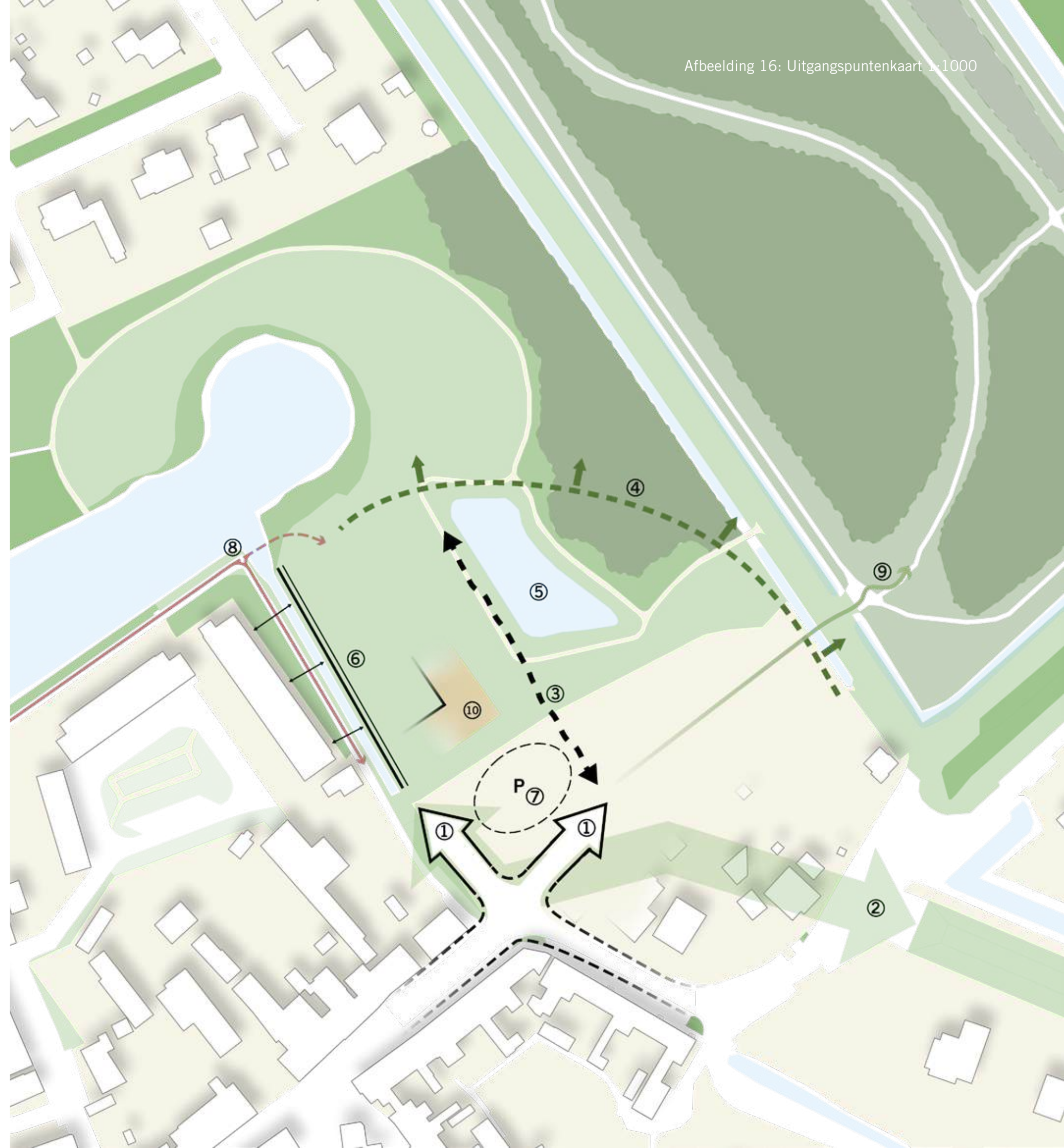


22 december 18:00

UITGANGSPUNTEN

Uit de voorgaande analyse zijn uitgangspunten voortgekomen die leidend zijn bij de uitwerking van de schetsmodellen:

1. Hoofdontsluiting vindt plaats in de bocht, horizontaal of verticaal georiënteerd;
2. Landschappelijke lijnen en het groen van de vestingstructuur worden zoveel mogelijk handhaven;
3. Verticale voetgangers-as versterken;
4. Een informelere achterzijde met een overgang naar het groen;
5. Bestaande waterpartijen zoveel mogelijk handhaven;
6. Aandacht voor overgang tussen nieuwbouw en omliggende (achtertuinen van) woningen;
7. Parkeren gecentreerd bij de toegang voor een veilige route en voertuigbewegingen te beperken;
8. Extra ontsluiting t.b.v langzaamverkeer routes;
9. Verbinding met het naastgelegen bunkerbos;
10. Schoolpleinen aan de (zuid-)oostzijde van de schoolgebouwen.





Bijlage 3 Memo verkeer MFC IJzendijke

DATUM 21 augustus 2025
KENMERK 20250604/222819/
VAN Matthijs van Loon

PROJECT 20250604 IJzendijke - Multifunctioneel Centrum - Ontwerp en procedure
OPDRACHTGEVER Gemeente Sluis

VERKEER MFC IJZENDIJKE

VERKEERSGENERATIE

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling wordt in eerste instantie aangesloten bij de kencijfers uit CROW-publicatie 744 'parkeerkencijfers 2025'. Voor het bepalen van de te hanteren kencijfers is op basis van CBS-data voor de gemeente Sluis een stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk' aangehouden. De ligging van de projectlocatie is gedefinieerd als 'rest bebouwde kom'. Tenslotte is op basis van de omgevingsadressendichtheid en het gemiddelde autobezit binnen IJzendijke conform het CBS per kencijfer het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden.

Niet voor alle beoogde functies zijn verkeerskencijfers beschikbaar vanuit CROW-744. Zo wordt als onderdeel van de beoogde ontwikkeling voorzien in de realisatie van een dorpshuis. Voor dorpshuizen of vergelijkbare functies zijn er in de meest recentelijke CROW-publicatie geen kencijfers beschikbaar. Indien wordt gekeken naar voorgaande publicaties zijn in CROW-publicatie 182 parkeerkencijfers terug te vinden voor de functie 'cultureel centrum/wijkgebouw', maar geen verkeerskencijfers. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het dorpshuis is daarom gekozen om op basis van de CROW-kencijfers de parkeerbehoefte te bepalen, om vervolgens op basis van de parkeerbehoefte een inschatting te maken van de bijbehorende verkeersgeneratie. Op basis van de eerder benoemde uitgangspunten geldt voor de functie 'cultureel centrum/wijkgebouw' een parkeerkencijfer van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Naar verwachting is het gebruik van het beoogde dorpshuis onder te verdelen in de ochtend-, middag- en avondperioden. Voor het hanteren van een worstcasebenadering wordt uitgegaan van een volledige bezetting gedurende alle drie perioden. Op basis daarvan wordt rekening gehouden met een bezetting van 3 voertuigen per parkeerplaats per dag. Rekening houdende met 2 voertuigbewegingen per voertuig in verband met aankomst en vertrek komt dit neer op 6 mvt/etmaal per parkeerplaats, oftewel $(6 \times 3 =)$ **18 mvt/etmaal per 100 m² bvo.**

Binnen de projectlocatie worden tevens 2 basisscholen gerealiseerd met gezamenlijk 200 leerlingen verdeeld over 11 leslokalen. Voor basisscholen zijn vanuit het CROW enkel parkeerkencijfers beschikbaar voor het personeel, maar geen verkeerskencijfers. Daarnaast is hierbij nog geen rekening gehouden met het haal- en brengverkeer van de leerlingen. Voor het personeel wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van de parkeerbehoefte. Voor een basisschool geldt een parkeerkencijfer van 0,75 parkeerplaatsen per leslokaal. Gezien dit de parkeerbehoefte van personeel betreft, wordt rekening gehouden met een bezetting van 1 voertuig per dag. Rekening houdende met 2 voertuigbewegingen per voertuig in verband met aankomst en vertrek komt dit neer op 2 mvt/etmaal per parkeerplaats, oftewel $(2 \times 0,75 =)$ **1,5 mvt/etmaal per leslokaal.**

Voor het haal en brengverkeer van de leerlingen wordt aangehouden dat van de 200 leerlingen 25% met de auto worden gebracht en gehaald. Dit komt neer op $(200 \times 0,25 =)$ 50 leerlingen die met de auto worden gebracht en gehaald. Zowel tijdens het halen als het brengen dient rekening te worden gehouden met voertuigbewegingen voor zowel aankomst als vertrek, wat leidt tot een verkeersgeneratie van 4 voertuigbewegingen per leerling die worden gebracht en gehaald per etmaal.



In tabel 1 is de totale verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling berekend.

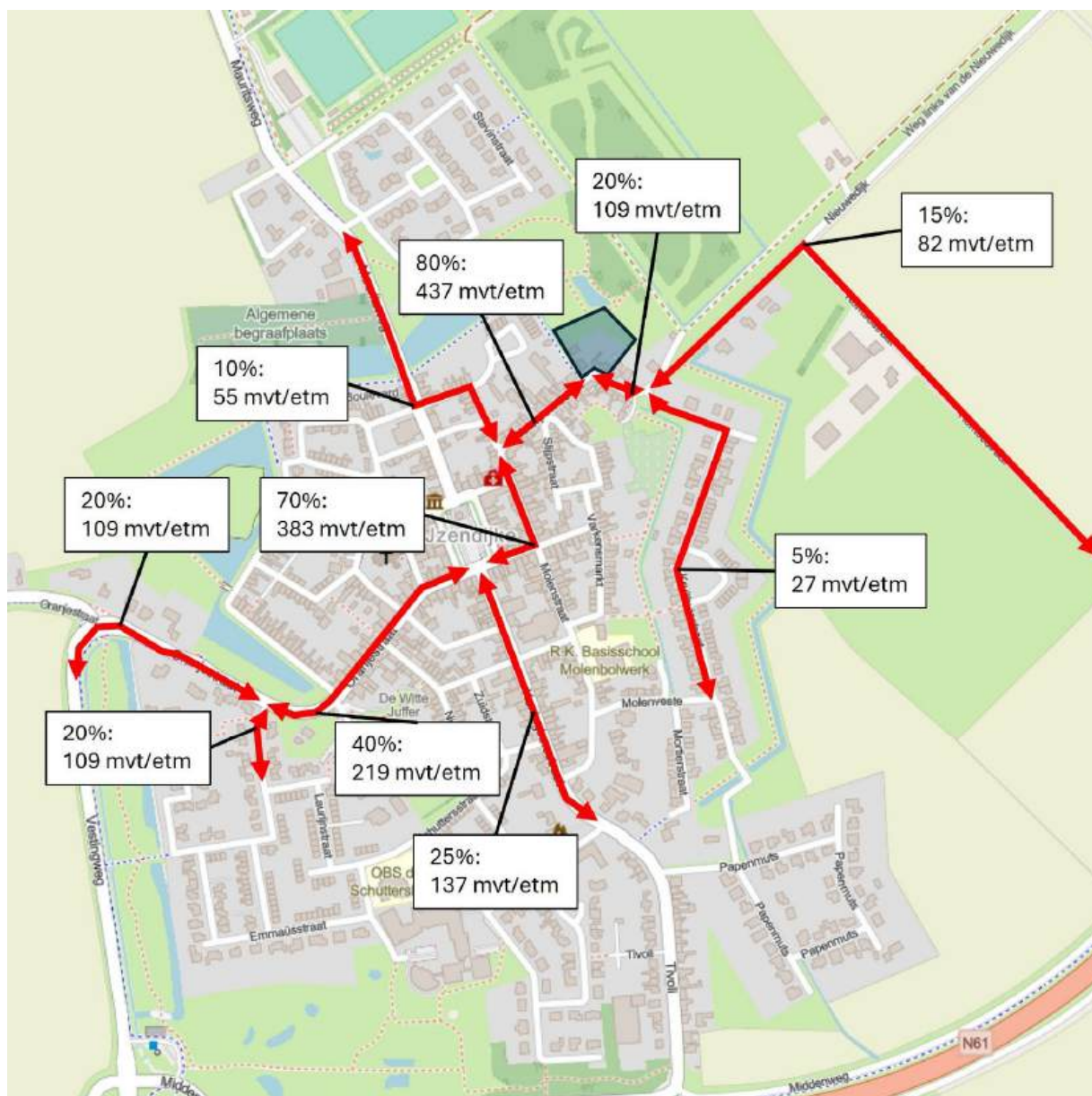
Tabel 1 Verkeersgeneratie MFC IJzendijke

Functie	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
Basisschool personeel	11 leslokalen	1,5 per leslokaal	16,5
Basisschool haal en brengverkeer	(200 x 0,25 =) 50 leerlingen	4 per leerling	200
Kinderopvang	500 m ²	35,7 per 100 m ² bvo	178,5
Sporthal	870 m ² bvo	10,1 per 100 m ² bvo	87,87
Dorpshuis	355 m ² bvo	18 per 100 m ² bvo	63,9
Totaal			546,77

In totaal zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 547 mvt/etmaal.

Verkeerstoedeling

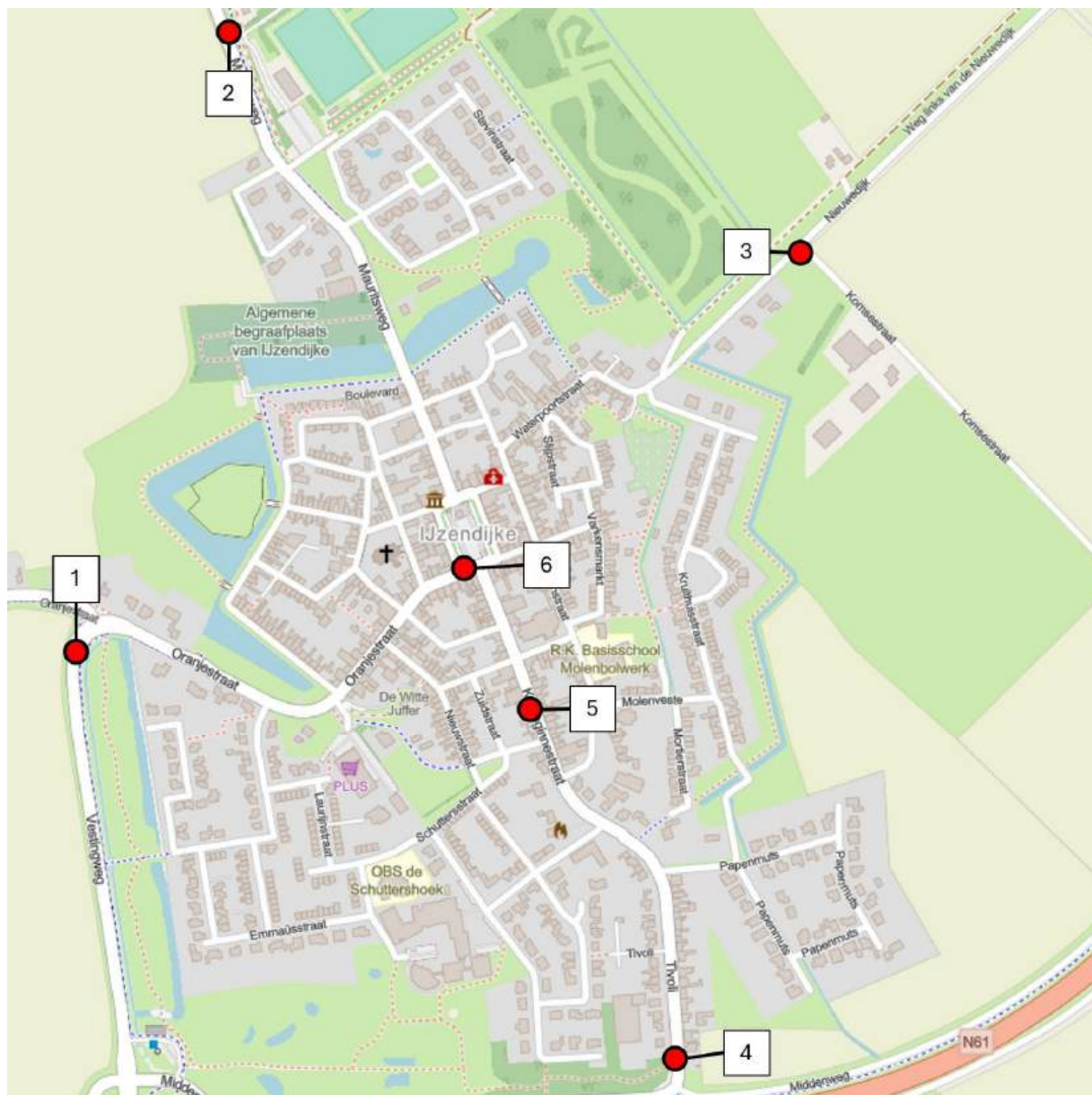
Voor het bepalen van de toedeling van het gegenereerde verkeer over het omliggende wegennet is met behulp van navigatietools de meest logische aanrijroutes naar relevante bestemmingen in de omgeving inzichtelijk gemaakt. In de onderstaande figuur is de gehanteerde verkeerstoedeling inzichtelijk gemaakt.



Figuur 1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

Verkeersintensiteiten

Voor het bepalen van de autonome intensiteiten binnen de kern IJzendijke is gebruik gemaakt van de resultaten van verkeerstellingen. In 2025 hebben zijn meerdere malen tellingen uitgevoerd op 6 wegvakken in IJzendijke gedurende de perioden januari t/m februari/maart, april en in de periode van juli t/m augustus. In figuur 2 is een overzicht weergegeven van de telpunten binnen de kern.



Figuur 2 Telpunten IJzendijke

In tabel 2 is een overzicht opgesteld van de maatgevende telresultaten en het effect van de planbijdrage per wegvak voor een gemiddelde weekdag.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten IJzendijke autonoom en beoogd

Wegvak	Tussen	Maatgevend moment	Intensiteit autonoom (mvt/etmaal)	Planbijdrage (mvt/etmaal)	Intensiteit beoogd (mvt/etmaal)	Planbijdrage (%)
1.Vestingweg	Willemsweg en Oranjestraat	April 2025	2.745	+109	2.854	4,0%
2.Mauritsweg	Boerenverdriet en Vrouwe Margarethastraat	Juli t/m augustus 2025	446	+55	501	12,3%
3.Nieuwedijk	Landbouwstraat en Komsestraat	April 2025	312	+82	394	26,3%
4.Tivoli	Middenweg en Papenmuts	April 2025	1.347	+137	1.484	10,1%
5.Koninginnesstraat	Schuttersstraat en Biesstraat	April 2025	539	+137	676	25,4%
6.Landpoortstraat	Kerkstraat en Markt	April 2025	1.407	+219	1.626	15,5%

Verkeersafwikkeling

Uit de telresultaten blijkt dat de verkeersintensiteiten binnen IJzendijke over het algemeen laag zijn. Alhoewel er geen telgegevens beschikbaar zijn direct ten hoogte van de beoogde aansluiting van de projectlocatie, kan op basis van de telresultaten worden gesteld dat de huidige verkeersintensiteiten op de ontsluitende wegen niet dermate hoog zijn dat de toevoeging van de planbijdrage kan leiden tot knelpunten in de doorstroming van het omliggende wegennet.

Verkeersveiligheid

De aansluiting van de beoogde ontwikkeling wordt voorzien op de hoek van de Waterpoortstraat en de Landbouwstraat. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanschaf van meerdere percelen om voldoende ruimte te bieden voor het inpassen van een haakse aansluiting op het bestaande wegennet, waarbij een gescheiden aansluiting kan worden gerealiseerd voor het langzaam verkeer en het gemotoriseerde verkeer. Bij de aanleg van de aansluiting dient wel rekening te worden gehouden met het naastgelegen fietspad dat na de bocht aansluit op de Waterpoortstraat. Voor het verbeteren van de overzichtelijkheid van het kruispunt wordt geadviseerd om dit fietspad te bundelen met de entree van de projectlocatie voor het langzaam verkeer en te verschuiven zodat wordt aangesloten op de Waterpoortstraat in het verlengde van de Landbouwstraat.

Indien er naast de directe aansluiting van het plangebied wordt gekeken naar de verdere inrichting van het omliggende wegennet, dan vormt de inrichting van het kruispunt Nieuwedijk – Kruithuisstraat – Landbouwstraat wel een aandachtspunt. In de huidige situatie loopt de Nieuwedijk via een flauwe bocht over in de Landbouwstraat, waarbij de Kruithuisstraat vlak voor de bocht aansluit op de Nieuwedijk (zie figuur 3). Hierbij loopt de maximumsnelheid tevens over van 60 km/u op de Nieuwedijk naar 30 km/u op de Landbouwstraat. Opgemerkt dient te worden hierbij is dat de bebording op de

Nieuwedijk tegenstrijdig is onderling, waardoor verwarring kan ontstaan waar het snelheidsregime overloopt van 30 km/u naar 60 km/u.

In verband met het snelheidsverschil tussen beide wegen is van belang dat het verkeer vanuit de Nieuwedijk voldoende wordt afgeremd voordat zij de Landbouwstraat oprijden. De flauwheid van de huidige bocht tussen beide wegen zorgt er echter voor dat het verkeer vanuit de Nieuwedijk niet volledig hoeft af te remmen om de Landbouwstraat op te rijden, wat kan leiden tot te hard rijdende voertuigen nabij de beoogde entree van het MFC. Daarbij is er in de bocht tevens een heg aanwezig die het zicht belemmert op tegemoetkomend verkeer tussen de Nieuwedijk en de Landbouwstraat, waardoor aankomende voertuigen niet tijdig kunnen anticiperen op het tegemoetkomende verkeer.



Figuur 3 Straatbeeld kruispunt Nieuwedijk - Kruithuisstraat - Landbouwstraat vanaf de Nieuwedijk (bron: Cyclomedia, 2025)

Geconstateerd wordt dat de huidige inrichting van het kruispunt Nieuwedijk – Kruithuisstraat – Landbouwstraat een knelpunt vormt op het gebied van verkeersveiligheid. Voor het voorkomen van verkeersonveilige situatie bij de realisatie van de beoogde ontwikkeling wordt geadviseerd om aanpassingen door te voeren aan de inrichting van het kruispunt om de overzichtelijkheid te verbeteren en om de snelheid van het verkeer vanaf de Nieuwedijk er beter uit te halen. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door de kruising aan te passen zodat de Nieuwedijk haaks aansluit op de kruising, waarbij de Kruithuisstraat en de Landbouwstraat in het verlengde van elkaar komen te liggen. In figuur 4 is een schets gegeven van de voorgestelde herinrichting van het kruispunt.



Figuur 4 Voorstel aanpassing kruispunt Nieuwedijk - Kruithuisstraat - Landbouwstraat

Bijlage 4 Standaardwaarden en grenswaarden geluid per geluidbronsort voor een nieuw geluidgevoelig gebouw

Geluidbronsort	Standaardwaarde L_{den} [dB] ²	Grenswaarde L_{den} [dB]
Provinciale wegen Rijkswegen	50	60
Gemeentewegen Waterschapswegen	53	70
Lokale spoorwegen Hoofdspoorwegen	55	65
Industrieterreinen	50 L_{den} /40 L_{night}	55 L_{den} /45 L_{night}

Bijlage 5 Risicobronnen en aandachtsgebieden

