



# Reactienota Hoogbouwvisie Amersfoort

De contour en een ruimtelijk afwegingskader

juni 2019

*Stad met een hart*



## **Reactienota op de concept hoogbouwvisie.**

### **Inleiding**

Op 20 februari 2019 is een stadsgesprek over de concept hoogbouwvisie georganiseerd door de gemeente. De belangstelling voor dit stadsgesprek was heel groot. Er waren meer dan 200 mensen aanwezig. Na de presentatie van een inleidende film werden over de hoogbouwvisie aan 12 tafels werden gesprekken gevoerd over de concept hoogbouwvisie aan de hand van een aantal vragen:

- Vindt u de hoogbouwvisie een goed antwoord op de woningbouwopgave en verdichtingsopgave die Amersfoort heeft.
- Vindt u dat we de juiste gebieden hebben aangewezen waar hoogbouw mogelijk wordt.
- Denkt u dat we met de hoogbouweffect rapportage voldoende garantie hebben dat we de kwaliteit voor de omgeving kunnen bewaken.

De aanwezigen werden uitgenodigd om hun reacties per formulier of email in te dienen. Ook via andere kanalen zijn mensen uitgenodigd om hun reactie te geven op de concept hoogbouwvisie. Dit heeft geleid tot bijna 80 uitgebreide reacties.

In deze reacties wordt enthousiast en positief gereageerd op de bijeenkomst met het stadsgesprek. Er is ook waardering voor het opstellen van een hoogbouwvisie.

De reacties die we ontvangen hebben kunnen in een aantal categorieën ingedeeld worden.

### **Integraliteit van de hoogbouwvisie.**

Een aantal reacties vindt de concept hoogbouwvisie te weinig integraal. Er ontbreekt voldoende aandacht voor de relatie met de mobiliteit met betrekking tot de vraag of de huidige infrastructuur de verkeerstoename aan kan en hoe parkeren wordt opgelost. Deze vragen hebben overigens meer betrekking op de verdichtingsopgave, dan dat dat direct gerelateerd is aan het ontwikkelen van hoogbouw. In de definitieve hoogbouwvisie wordt meer toegelicht hoe we de integrale afweging maken voor de woningbouwopgaven in relatie tot mobiliteit.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Er wordt in de hoogbouwvisie meer uitleg gegeven over de samenhang tussen verdichting, hoogbouw en bereikbaarheid. Daarnaast zullen in alle gebiedsontwikkelingen de gevolgen van de eventuele extra woningen in beeld gebracht worden. In de hoogbouweffectrapportage is meer aandacht gevraagd voor het in beeld brengen van de gevolgen van de hoogbouw voor de toename van verkeer en de bereikbaarheid.*

### **Alternatieve locaties voor woningbouw**

Een aantal reacties vragen om te kiezen voor andere locaties voor de ontwikkeling van woningbouw of voor het uitbreiden van de stad en woningen aan de rand van de stad of in het buitengebied te plannen, bijvoorbeeld bij Station Hoevelaken. In een aantal reacties wordt de aanleg van de westelijke Rondweg als kans genoemd voor nieuwe woningbouwlocaties en met name voor hoogbouw. Alternatieve locaties die genoemd worden, zijn de Isselt, en de Hoef Oost. Onder andere een verdere herontwikkeling van de Isselt naar wonen wordt voorgesteld. In de plannen Langs Eem en Spoor is alleen de Kop van Isselt opgenomen voor de herontwikkeling naar wonen. Amersfoort heeft ook behoefte aan werklocaties zoals de Isselt en de Hoef Oost. In de omgevingsvisie kan de verdere

herontwikkeling van de Isselt aan de orde komen, maar de hoogbouwvisie beperkt zich nu tot de plannen zoals ze ook in het Deltaplan Wonen zijn opgenomen.

In de Structuurvisie Amersfoort 2030 en in het coalitieakkoord 2018-2022 is nadrukkelijk de keuze gemaakt voor inbreiding binnen de bebouwde kom. Als blijkt dat dat niet voldoende woningen op kan leveren kan uitbreiding onderzocht worden. Verschillende reacties geven suggesties voor alternatieve locaties waar hoogbouw mogelijk zou kunnen zijn of waar woningbouw ontwikkeld kan worden. In het Deltaplan Wonen worden de locaties in beeld gebracht waar woningbouw voor de komende 12 jaar mogelijk is.

Voor de rand van de stad, met name het zuid westelijk deel, wordt een verkenning gedaan naar de ruimtelijke kwaliteiten in dit gebied en mogelijkheden voor woningbouw.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Er zijn geen nieuwe locaties voor hoogbouw toegevoegd in de hoogbouwvisie.*

### **Behoefte aan woningen, woningtypen en doelgroepen.**

Op veel plekken in de stad zoeken we naar locaties voor verdichting om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. In een aantal reacties wordt de noodzaak van de woningbouwopgave ter discussie gesteld en gevraagd om een beeld van de demografische ontwikkelingen in Amersfoort. In het Deltaplan Wonen is de onderbouwing van deze woningbouwopgave verder toegelicht.

In de definitieve Hoogbouwvisie verwijzen we naar het Deltaplan Wonen voor de woningbouwopgave. Ook wordt in verschillende reacties de vraag naar verschillende woningtypen gesteld en of er wel behoefte aan wonen in appartementen en hoogbouw. Het Deltaplan Wonen geeft inzicht in de behoefte aan verschillende woningtypen en de vraag vanuit verschillende doelgroepen. Daaruit blijkt de vraag naar appartementen groot te zijn, maar niet iedereen is op zoek naar een appartement.

De zorg voor het ontstaan van segregatie wordt in reacties benoemd vanuit de gedachte dat de hoogbouw te duur wordt voor sociale woningbouw of dat de hoogbouw vooral in de noordkant van de stad wordt ontwikkeld. Er wordt gepleit voor het mengen van koop en huurwoningen en verschillende doelgroepen in een gebouw. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat die menging ingewikkeld is.

Er wordt in reacties verwezen naar Vathorst om daar de hoogbouw te gebruiken voor de woningbouwopgaven. In het Deltaplan Wonen wordt de woonvraag van verschillende doelgroepen beschreven en de behoefte aan grondgebonden woningen benoemd. De woningbouw in Vathorst is met name op deze grondgebonden woningen gericht en vanwege de afstand tot OV knooppunt Station Vathorst minder geschikt voor hoogbouw. We kiezen voor hoge dichtheden en weinig grondgebonden woningen in de grotere ontwikkelingsgebieden bij het Stadshart zoals langs Eem en Spoor en de Hoef West omdat in deze gebieden een OV knooppunt aanwezig is.

Het wordt in een aantal reacties jammer gevonden dat de hoogbouwvisie zich beperkt tot woningbouw. Ook voor kantoren is hoogbouw toepasbaar. De grote woningbouwopgave voor Amersfoort was de aanleiding voor het opstellen van de hoogbouwvisie, waardoor de aandacht gericht was op hoogbouw voor woningbouw. We noemen in de definitieve hoogbouwvisie ook de

mogelijkheid voor hoogbouw voor kantoren. Voor de afweging of hoogbouw dan kan, blijven dezelfde criteria van toepassing als bij hoogbouw voor wonen.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: In de hoogbouw is de verwijzing gemaakt naar het deltaplan Wonen dat 4 juni door de gemeenteraad is vastgesteld. In de hoogbouwvisie is de opmerking toegevoegd dat de hoogbouwvisie ook geldt voor kantoren en niet alleen voor wonen.*

### **Verdichten en hoogbouw.**

Veel van de zorgen die men in reacties noemt hebben betrekking op verdichting en niet zo zeer op hoogbouw, zoals bijvoorbeeld de te verwachten verkeersoverlast. In de concept hoogbouwvisie wordt aangegeven dat verdichten en hoogbouw niet hetzelfde is. Vanuit de grote woningbouwopgave en de keuze om zoveel mogelijk te kiezen voor inbreiding moeten we verdichten. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw noodzakelijk is. Veel reacties gaan hier op in en geven aan dat de hoogbouw niet noodzakelijk is om te verdichten. In een aantal reacties wordt aanbevolen te kiezen voor hoogbouw tot 6 tot 8 lagen om de hoge dichtheden te realiseren.

Voor de gebieden die aangewezen worden waar hoogbouw aangemoedigd wordt, betekent dit niet dat het hele gebied volgebouwd zal worden met hoogbouw. In deze gebieden is hoogbouw mogelijk als het aan de juiste voorwaarden voldoet. Maar ook in deze gebieden zal een groot deel van de gebouwen laag of middenhoogbouw (tot en met 8 lagen) worden. In de gebieden waar we voorzichtig zijn met hoogbouw zal hoogbouw alleen als uitzondering mogelijk zijn als het echt een grote bijdrage levert aan de stad of wijk en geen afbreuk doet aan de waarden en het karakter van het gebied. In deze gebieden zullen bijna alle gebouwen laagbouw of middenhoogbouw zijn.

Naast de gebieden waarin hoogbouw wordt aangemoedigd zijn er een aantal structuren, lijnen in de stad waar hoog mogelijk is. Deze structuren (water, grote wegen en de spoorlijnen) bieden open ruimten waardoor hoogbouw daar kan passen en niet te dicht op elkaar zal komen. In de stedenbouwkundige plannen wordt dit verder uitgewerkt.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: De kaarten in de hoogbouwvisie zijn aangepast om te voorkomen dat de indruk ontstaat dat er een wand van hoogbouw langs het Valleikanaal zal ontstaan. Tevens is de uitleg toegevoegd dat een gebied dat voor hoogbouw wordt aangewezen niet volgebouwd zal worden met hoogbouw.*

### **Hoogbouw als middel, geen doel**

Hoogbouw mag geen doel zijn stellen mensen in verschillende reacties. Het is geen doel op zich in de hoogbouwvisie, in de hoogbouwvisie geven we aan dat hoogbouw kansen biedt om ruimte te creëren voor extra functies. Dat kan groen in de openbare ruimte zijn, dat kunnen publieke en/of maatschappelijke functies in de plinten zijn, ontmoetingsruimten of werkruimten. In reacties wordt gevraagd om kritisch te zijn op nut en noodzaak van hoogbouw. Hoogbouw moet een meerwaarde opleveren vinden een aantal reacties. In het gebied langs het Valleikanaal zal er met name een meerwaarde zijn door het behouden en /of vrijmaken van groene ruimte. In de gebieden 'Langs Eem en Spoor' en de 'Hoef West' zal er vooral een meerwaarde zijn voor extra ruimte voor voorzieningen in levendige plinten.

Het belang van hoogbouw als herkenningspunt, landmark of stepping stone wordt in sommige reacties betwijfeld. In de hoogbouwvisie wordt de mogelijkheid voor hoogbouw als herkenningspunt bij entrees van de stad genoemd. Een aantal reacties onderkennen deze functie wel voor de leesbaarheid van de stad.

Voor de plekken bij de kruising van Utrechtse weg en Stadsring en Snouckaertlaan en Utrechtseweg wordt hoogbouw genoemd als mogelijkheid voor stepping stone op de route van Station naar binnenstad. Door de hoogte kan een gebouw hier als herkenningspunt dienen. De functie van stepping stone is grotendeels afhankelijk van de invulling van een levendige plint.

### **Mobiliteit, infrastructuur en parkeren**

Men spreekt de zorgen uit voor de overlast door de verdichting voor de bereikbaarheid. Met name in de reacties uit de wijk Liendert en uit het gebied 'Langs Eem en Spoor' wordt de vraag gesteld of de infrastructuur de te verwachten toename van het verkeer kan verwerken en hoe het parkeren wordt opgelost.

Daarnaast stimuleren we de hogere dichtheden woningen en hoogbouw met name in de directe omgeving van OV knooppunten zoals in Langs Eem en Spoor bij het Centraal Station en de Hoef West bij Station Schothorst. In de stedenbouwkundige plannen voor deze gebieden wordt de verwachte toename van het autogebruik aan de hand van het geplande woon-werkprogramma berekend en inzichtelijk hoe de bereikbaarheid goed blijft.

Met name in die gebieden waar een OV knooppunt aanwezig is, wordt onderzocht of er een lagere parkeernorm haalbaar is en of het gebruik van het OV kan leiden tot minder autogebruik. Als eerste wordt onderzocht of er alternatieve mobiliteitsconcepten mogelijk zijn, zoals Mobility as a Service of deelauto's die kunnen leiden tot een lagere parkeernorm en minder autogebruik. Door de hoge dichtheid van woningen bij hoogbouw biedt hoogbouw kansen voor deelmobiliteitsconcepten omdat de groep die er gebruik van kan maken groter wordt.

In een aantal reacties maakt men zich zorgen over het parkeren bij de hoogbouw. Bij hoogbouw gaan we in de hoogbouwvisie uit van gebouwd parkeren, bij voorkeur ondergronds. In de Hoogbouw Effect rapportage is beschreven hoe parkeren in het gebouw opgelost moet worden.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: De hoogbouweffectrapportage is aangepast met extra aandacht voor het parkeren. Tevens is aangegeven dat de gevolgen van de toename van extra autogebruik in beeld gebracht worden in de stedenbouwkundige plannen voor de betreffende gebieden.*

### **Openbare ruimte, groen en plinten.**

Het belang van levendige plinten wordt in een aantal reacties onderstreept, met name het invullen van de plinten met publieke voorzieningen kan bijdragen aan de mogelijkheden voor mensen om elkaar te ontmoeten. De aandacht voor de openbare ruimte in samenhang met de plint is van groot belang bij hoogbouw.

Naast het belang van groene ruimte rondom de gebouwen wordt ook de mogelijkheid voor verticaal groen genoemd. De afgelopen jaren zijn er een aantal voorbeelden gepresenteerd van hoogbouw met veel groen in op of aan het gebouw. Dit kunnen voorbeelden zijn hoe een hoog gebouw kan bijdragen aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en de beleving van de gebouwen. Als gemeente zijn wij nooit opdrachtgever voor het ontwerpen van een gebouw, maar we kunnen ontwikkelaars wel inspireren met deze voorbeelden. We zien dit verticaal groen als aanvulling op het bestaande groen en niet als vervanging van bestaand groen.

In de hoogbouw visie wordt de extra ruimte voor groen als een van de mogelijke voordelen van hoogbouw genoemd. Dit kan met name in het gebied bij het Valleikanaal van belang zijn. Er wordt geadviseerd om versnippering van groen te voorkomen en de ruimten voor groen te concentreren.

Een aantal reacties stellen vragen over de toegankelijkheid en het beheer van de eventuele extra groene ruimte. Dit zal met name afhankelijk zijn van de eigendomssituatie van deze ruimte en kan dus per ontwikkeling verschillen.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: De kansen voor verticaal groen zijn benoemd in de hoogbouwvisie.*

### **Veiligheid in verband met transport gevaarlijke stoffen over het spoor.**

Er zit een risico aan het plannen van hoogbouw langs het spoor geeft een aantal reacties aan. Er worden, zoals uit het collegebericht van januari 2019 over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, nog veel transporten met brandbare gassen over het spoor uitgevoerd. De verwachting is dat dit transport van gevaarlijke stoffen blijft tot de aanleg van alternatieve sporen in 2022 gereed is. In de hoogbouwvisie geven we aan dat hoogbouw langs de lijn van het spoor mogelijk is, vanwege de ruimtelijke structuur van de stad. Bij iedere ontwikkeling langs het spoor wordt een analyse van het veiligheidsrisico gemaakt om te kunnen beoordelen of deze ontwikkeling gewenst is. Dat betekent dat een ontwikkeling die vanwege de ruimtelijke structuur langs het spoor mogelijk is, ongewenst kan zijn vanwege het veiligheidsrisico. De beoordeling hangt af van de voorzieningen die in de zone tussen het spoor en de bebouwing aangelegd worden en de ruimte die er tussen het spoor en de bebouwing is.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Deze reacties leiden niet tot een wijziging in de hoogbouwvisie. De stedenbouwkundige plannen voor de ontwikkelingsgebieden worden getoetst op de gevolgen voor de veiligheid.*

### **Kosten voor hoogbouw**

Een aantal reacties spreken hun zorg uit dat hoogbouw veel duurder is dan laagbouw of middenbouw. Hoger bouwen dan 6 lagen brengt volgens deze reacties meer kosten met zich mee. Deze hogere kosten zullen leiden tot lagere grondopbrengsten of tot duurdere woningen, waardoor er niet voldaan wordt aan de eis van 35% sociale woningen.

In het Deltaplan Wonen worden de eisen voor sociale woningen en middenhuur beschreven. Deze eisen gelden ook voor hoogbouw. De financiële haalbaarheid van hoogbouw wordt door de ontwikkelaars beoordeeld. De gemeente schrijft geen hoogbouw voor, maar geeft aan waar hoogbouw mogelijk is en waaraan de hoogbouw moet voldoen. Het is de afweging van de ontwikkelaars of ze voor hoogbouw kiezen. De gemeenteraad beoordeelt de plannen of ze voldoen aan de voorwaarden bij de beoordeling van het omgevingsplan of –vergunning.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Deze reacties leiden niet tot een wijziging in de hoogbouwvisie.*

### **Specifieke gebiedsontwikkelingen:**

Een deel van de reacties heeft betrekking op gebiedsontwikkelingen voor woningbouw waarbij hoogbouw gepland is zoals de Hoef West, Zangvogelweg en voormalige Zwembadlocatie Liendert aan het Valleikanaal, langs Eem en Spoor en aan de Stadsring.

In een aantal reacties wordt om een dergelijke integrale stedenbouwkundige visie gevraagd. Een andere reactie is dat hoogbouw veelal individuele initiatieven zijn en dat deze initiatieven in samenhang met de omgeving afgewogen moeten worden. De gemeente moet bij initiatieven de regie pakken en de stadsbouwmeester en commissie Ruimtelijke kwaliteit moeten een rol hebben.

Voor gebiedsontwikkelingen biedt de hoogbouwvisie een afwegingskader dat gebruikt zal worden bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen. In de stedenbouwkundige plannen vindt ook de analyse, uitwerking en integrale afstemming plaats in relatie tot woonprogramma voor de verschillende doelgroepen, voorzieningen, leefbaarheid, openbare ruimte, groen, cultuurhistorie, parkeren, verkeer en milieu. Ook identiteit en karakter van de gebieden is van belang bij de stedenbouwkundige plannen. In de hoogbouwvisie maken we geen integrale afweging voor de gebieden niet, maar geven we kaders mee om dit in de gebiedsplannen zorgvuldig te doen en dit uit te werken in de stedenbouwkundige plannen. De stedenbouwkundige plannen worden ter advisering aangeboden aan de stadsbouwmeester en commissie Ruimtelijke kwaliteit.

Er wordt gevraagd om de effecten van hoogbouw niet alleen in de gebieden te bekijken maar ook de effecten in de omgeving te beoordelen.

De reacties op de ontwikkelingen in de **Hoef West** komen met name bewoners uit Zielhorst en hebben betrekking op het uitzicht, afbreuk van privacy, wind en schaduwwerking.

Ook is er de zorg dat de geluidsoverlast zal toenemen door de hoogbouw aan de rand van het spoor. De mogelijke weerkaatsing van geluid als gevolg van nieuwe bebouwing de Hoef West wordt meegenomen in de onderzoeken voor de Hoef West. Voor het ruimtelijke plan moet er akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzichtelijk gemaakt wat de situatie is in de huidige situatie en wat de situatie wordt in de toekomstige situatie. Hierbij is het uitgangspunt dat voldaan moet worden aan de geluid wet- en regelgeving. Indien nodig moeten er geluidmaatregelen getroffen worden in de volgorde zoals de wet die voorstaat (bron – overdracht – ontvanger).

De reacties over de Hoef West zijn meegenomen in de uitwerking van de plannen voor de Hoef West en hebben ertoe geleid tot aanpassingen in de stedenbouwkundige opzet van de plannen en de geplande hoogbouw verplaatst is. De geplande hoogbouw in de noordelijke punt van de Hoef West van 12 lagen is teruggebracht naar 5 tot 8 lagen. De hoogbouw van 8 tot 16 lagen is geconcentreerd in het hart van de Hoef West (Computerweg en Outputweg) en rondom het station. Er komen geen lange wanden in de Hoef West.

De reacties vanuit de wijk **Liendert** op de plannen voor de voormalige zwembadlocatie hebben vooral betrekking op de verwachte verkeersoverlast en parkeerproblemen. Deze zorgen hebben te maken met de toevoeging van het aantal woningen, de verdichting en niet zo zeer met de geplande hoogbouw.

Bewoners van het Soesterkwartier geven in hun reacties aan dat ze zich zorgen maken over de schaduwwerking van hoogbouw in de Wagenwerkplaats. Ze vrezen dat ze geen gebruik van zonnepanelen kunnen maken door de schaduwwerking van hoogbouw. Tevens hebben ze zorgen over de mogelijke verkeersoverlast voor de Soesterweg en Noordewierweg als gevolg van het grote aantal te bouwen woningen op de Wagenwerkplaats. In het stedenbouwkundig plan voor Wagenwerkplaats Oost zal hier rekening mee gehouden worden en zullen de gevolgen onderzocht worden. De bewoners worden bij het opstellen van dit plan betrokken.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Deze reacties leiden niet tot een wijziging in de hoogbouwvisie, maar hebben wel geleid tot aanpassingen in de plannen voor de Hoef West. Ook in de andere gebiedsplannen zullen deze reacties meegenomen worden.*

### **Hoogbouw Effect Rapportage**

Er wordt gevraagd om in de Hoogbouw Effect Rapportage de kwaliteiten waarop beoordeeld wordt beter te beschrijven en smarter te maken. In de Hoogbouw Effectrapportage zijn de onderdelen voor wind en schaduwwerking concreter gemaakt met bestaande normen die daarvoor gebruikt worden. Voor de schaduwwerking maken we in de definitieve hoogbouwvisie gebruik van twee normen voor schaduwwerking. Een lichte norm voor de Ja mits gebieden en een zware norm voor de nee tenzij gebieden. Ook voor wind wordt gebruikt gemaakt van een normering.

Ook over de gevolgen voor de privacy spreken een aantal reacties hun zorgen uit. In de Hoogbouw effect rapportage is het effect op de privacy voor omwonenden een aandachtspunt. Het is moeilijk om daar algemene richtlijnen te gebruiken omdat het effect situatieafhankelijk is door de afstand, begroeiing en dergelijke. De effecten op de privacy voor omwonenden zullen per project beoordeeld worden.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Deze reacties hebben geleid tot verschillende aanpassingen in de Hoogbouweffectrapportage met in de onderwerpen voor zon, schaduw, wind en privacy.*

### **Aansluiting op de omgevingswet/visie**

Een aantal reacties geven aan dat de hoogbouwvisie vooruitloopt op de op te stellen omgevingsvisie. Dat klopt. Vanwege de urgentie van de woningopgave heeft het college van b en w op verzoek van de raad (motie Inbreiding en hoogbouw, 2017-029) er voor gekozen om vooruitlopend op de omgevingsvisie te beginnen met een hoogbouwvisie. De hoogbouwvisie zal als bouwsteen worden meegenomen in de omgevingsvisie en wordt zoveel mogelijk in de geest van de omgevingsvisie opgesteld. De hoogbouwvisie is geen ruimtelijke visie maar een afwegingskader voor het beoordelen of en hoe hoogbouw in gebiedsontwikkelingen kan worden ontwikkeld. De integrale afweging of hoogbouw in een gebied kan, vindt plaats in de stedenbouwkundige plannen voor deze gebieden. In de omgevingsvisie worden de kaders voor deze stedenbouwkundige plannen uitgewerkt.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Deze reacties leiden niet tot een wijziging in de hoogbouwvisie.*

### **Verbeteren kaartmateriaal**

Door de verbeelding van de hoogbouwcontouren is bij een aantal mensen het beeld ontstaan dat er een wand van hoogbouw langs het Valleikanaal wordt gebouwd terwijl het de bedoeling was om aan te geven dat er langs het Valleikanaal naast de bestaande hoogbouw op een aantal plekken ruimte is voor hoogbouw. Dit zijn plekken waar bestaande bebouwing herontwikkeld wordt. In dit gebied kan hoogbouw juist ruimte bieden voor meer groen en daarmee openheid langs het Valleikanaal ontstaan. Omdat het Valleikanaal een ecologische zone door de stad is, levert meer ruimte voor groen hier een belangrijke meerwaarde. De kaart en toelichting wordt in de hoogbouwvisie hierop aangepast.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: Het kaartmateriaal is aangepast in de hoogbouwvisie.*

### **Grotere invloedssfeer van de binnenstad**

In verschillende reacties wordt gevraagd om de invloedssfeer van de binnenstad groter te vergroten variërend van 500 tot 1000 meter. Hoe hoogbouw de beleving van de binnenstad en de OLV toren



beïnvloed is erg afhankelijk van de specifieke plek. Daarom hebben we gekozen voor een nauwkeurige beschrijving van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad en de OLV toren, zodat per locatie een beoordeling kan worden gemaakt wat de invloed op de beleving van de binnenstad is. Zowel naar de binnenstad toe als vanuit de binnenstad.

*Verwerking in de hoogbouwvisie: De kaart met de invloedssfeer van de binnenstad is aangepast. Daarnaast zijn de cultuurhistorische waarden van de binnenstad en OLV toren beter omschreven.*

