

Onderwerp	Vraag
Hoogbouw Verdichting	<p>1. 3d filmpje vanaf Schothorst/Zielhorst op de Hoef West ontwikkeling maken en plaatsen op website <i>Het 3D filmpje is gereed en staat op de website https://www.amersfoort.nl/project/de-hoef-van-kantoorgebied-naar-stadswijk.htm</i></p> <p>2. De bewoners van de Erasmusstraat willen geen hoogbouw in hun achtertuin. Graag rekening mee houden. <i>Bewoner Erasmusstraat vraagt zich af waarom de hoge woontorens tegen het spoor aan gebouwd gaan worden. Qua geluid en transport gevaarlijke stoffen niet prettig voor toekomstige bewoners. Beter hoogbouw tussen Hoef West en Oost.</i> <i>De grote woningbouwopgave waar we als stad voor staan zal grotendeels in binnenstedelijk gebied plaatsvinden. Dit betekent dat we de schaarse ruimte optimaal moeten gebruiken.</i> <i>Vanwege het station als OV knooppunt (duurzame mobiliteit), de grootste kantoorleegstand in het stationsgebied, de verbindingen met de aanliggende wijken en voorzieningen, en de aanwezige ruimte, is de hoogste woningdichtheid aan deze zijde van het gebied veel meer voor de hand liggend, dan aan de zijde van de Outputweg (waar trouwens ook verkeersoverlast is). Aan de Outputweg zal de nadruk waarschijnlijk meer blijven liggen op werken.</i> <i>In de Hoef-West hebben we op een aantal strategische punten bij de stedelijke structuren zoals spoorlijn en de Hoefseweg plekken voor hoogbouwaccenten (groter dan 8 bouwlagen) aangegeven. Een van de doelen van deze hoogbouwaccenten is dat de entrees naar de Hoef-West een ruimtelijke markering krijgen en er substantieel programma wordt toegevoegd voor verlevendiging en (maaiveld)verbetering van deze strategische punten in de stad. Op dit moment zien we nog geen directe aanleiding voor het aanwijzen van meer locaties voor hoogteaccenten boven de 8 bouwlagen, maar het wordt ook niet uitgesloten. Als na vaststelling van het ontwikkelkader op een nog niet aangewezen locatie een vergunning wordt aangevraagd zal in de planologische procedure een afweging worden gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met de hoogbouwvisie. In zo'n procedure is gelegenheid voor bezwaar en beroep.</i> <i>Uiteraard zal er in de plannen rekening gehouden moeten worden met oplossingen voor geluidsoverlast en de risico's vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.</i> <i>Vanuit de buitenste spoorstaaf is een zone van 30 meter waarbinnen alleen met restricties gebouwd mag worden. Binnen de eerste 10 meter mag geen woonprogramma gebouwd worden. De zoekgebieden voor de hoogteaccenten (ook die van max 8 bouwlagen) zijn aangegeven buiten de 30 meter, dit betekent dat er vanaf de achtergevel van de woningen aan de Erasmusstraat grofweg een afstand zit van 90 meter. Dit achten wij voldoende groot in verband met eventuele schaduwwerking of uitzicht. Het effect van hoogbouw is gevisualiseerd in het filmpje.</i></p>

In de Hoogbouwvisie die binnenkort aan de Raad ter besluitvorming wordt voorgelegd zal voor hoogbouw aan de ontwikkelaars een Hoogbouw Effect Rapportage gevraagd worden, waarmee verschillende effecten van hoogbouw in beeld moeten worden gebracht en worden afgewogen (het liefst zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces). Dat is nu nog niet gedaan in het kader van dit ontwikkelkader, maar is zeker wel een voorwaarde voordat planologische vergunningen verleend kunnen worden.

Zie ook vraag 8

3. **Keuze om meer hoogteaccenten langs de Outputweg (of meer centraal in de Hoef west) te plaatsen zou logischer zijn, omdat twee bedrijventerreinen verbindt en geen omwonenden kent.**

Wij wegen voor hoogbouwlocaties alle belangen, dus ook die van omwonenden. Wij denken dat de nu gedachte (hoog)bouwlocaties rekening houden met al die belangen. Zie verder antwoord bij 2.

4. **Is de capaciteit van het station voldoende als er zoveel woningen bijkomen?**

Voorlopig wel, Prorail monitort het gebruik van het station en wij blijven in gesprek met NS en ProRail over de inrichting van de stationsomgeving waarin dit ook aan de orde komt. Afgezien van de capaciteit op het spoor gaat het daarbij ook om de P+R, de fietsenstallingen, busaansluitingen en het faciliteren van bijvoorbeeld loop- en fietsstromen.

5. **Geluidseffecten hoogbouw meenemen**

Het ontwikkelkader geeft een kader aan waarbinnen ontwikkelingen mogelijk zijn. Dit kader dient als uitgangspunt voor uitwerking in 1 of meerdere bestemmingsplannen voor het gebied die samen met de MER worden vastgesteld en waarmee vervolgens een omgevingsvergunning voor de bouw kan worden aangevraagd en verleend. zowel in het bestemmingsplantraject als het vergunning traject dient men de consequenties voor geluid, hinder etc. in beeld te brengen en maatregelen te benoemen. Het ontwikkelkader is dus nog geen bouwplan. Zodra het plan voor een ontwikkelveld wordt uitgewerkt en het bekend is welke gebouwen waar komen zal het plan worden doorgerekend op de effecten binnen en buiten het plangebied. Vooraf zullen door ons in het bestemmingsplan eisen worden geformuleerd waar gevels van gebouwen aan moeten voldoen.

6. **Wat zijn de akoestische effecten van de hoge toren in het noorden van het gebied op Zielhorst?**

Zie de reactie hierboven bij nummer 5 en 2 (Hoogbouw Effect Rapportage)

7. **Zorgen beloningen ook dat ze hoger mogen?**

Nee de hoogte wordt gemaximeerd.

8. **Overweging hoogteaccenten langs het spoor; bedacht door de ontwikkelgroep (hoogbouwvisie Amersfoort was nog maar net één week bekend)? Blijkbaar weegt het architectonisch zicht zwaarder dan de belangen van omwonenden, zoals waardevermindering van hun huis en overlast door zichtbelemmering, privacy vermindering en geluidsoverlast.**

Voor het punt geluid verwijzen wij u ook naar de reactie op punt 5 en 2. In de concept Hoogbouwvisie van Amersfoort wordt de mogelijkheid van hoogbouw in de Hoef-West genoemd. Dat neemt niet weg dat conform de hoogbouwvisie van geval tot

geval zorgvuldig wordt gekeken of hoogbouw op de beoogde plek ook daadwerkelijk kan. Vanzelfsprekend wordt daarbij ook gekeken naar de effecten van hoogbouw voor de omgeving. Zon- en schaduwwerking, privacy, geluid en de belangen van omwonenden m.b.t. deze aspecten zullen in dat verband nadrukkelijk worden meegewogen.

9. Argument om te verdichten rondom het stationsplein met als argument bereikbaarheid snijdt geen hout. Vanaf het station is het naar de outputweg lopend maximaal 10 minuten. Nog gezond ook volgens prof. dr. Scherder. Gaat dus tegen de overheidsplannen en wensen m.b.t. vitaliteit in.

Lopen houdt inderdaad vitaal en gezond. Duurzaam en gezond zijn twee thema's die in de planvorming een rol spelen, dat is meer dan lopen alleen. Met de ligging dichtbij het station en aan de belangrijkste fietsroutes naar de omgeving wordt juist gestimuleerd om de auto te laten staan, openbaar vervoer te pakken, de fiets te pakken, te lopen naar de voorzieningen. Niet alleen goed voor de vitaliteit, maar ook voor het milieu en de luchtkwaliteit.

10. Onduidelijk blijft wat de mogelijke milieuschade wordt. Zowel visueel als auditief. Er worden maatregelen genomen, maar in welke mate die afdoende zullen zijn is niet helder.

Er wordt een Milieu Effect Rapportage (m.e.r.) opgesteld. Daarin worden de milieueffecten beschreven van de in het ontwikkelkader voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeenteraad betreft de m.e.r. bij de opstelling van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied. Daarin moet ook worden onderbouwd dat de milieueffecten verantwoord zijn. De hoogbouweffecten zijn in een filmpje gevisualiseerd. Daarmee ontstaat een goed beeld vanuit de omgeving op het gebied van de Hoef-West. In het nieuwe bestemmingsplan worden eisen gesteld aan de hoogbouw en bij de vergunningaanvragen moeten onderzoeken worden overgelegd om aan te tonen dat aan de eisen voldaan wordt (windhinder, zon- en schaduwwerking, privacy etc).

11. Bij de huidige plannen qua hoogbouw zal er planschade ontstaan. Zeker voor alle bewoners van de Erasmusstraat maar waarschijnlijk ook voor bewoners van de Homerusstraat en Rondeelstraat. Wordt er in de procedure duidelijk gemaakt waar en hoe planschade kan worden verhaald?

Ja. Als u denkt schade te lijden doordat u in een planologisch nadeliger positie bent gekomen, dan kunt u een verzoek om vergoeding van die schade indienen bij de gemeente. Dat kan pas nadat het (nieuwe) bestemmingsplan of een planologisch besluit in de vorm van een omgevingsvergunning definitief zijn. Dit ontwikkelkader is uitgangspunt voor een nog op te stellen bestemmingsplan of planologisch besluit. Dit volgt dus pas later in het proces.

12. Wegen de kosten van planschade op tegen een andere zienswijze op de hoogbouw langs het spoor?

Bij elk bouwplan en dus ook hoogbouw wordt bekeken of het financieel uitvoerbaar is. Daarbij worden mede betrokken de eventuele kosten van planschade. Het is aan de projectontwikkelaar/bouwer om te bepalen of deze kosten al dan niet opwegen tegen de belangen die zijn betrokken bij de realisering van nieuwbouwplannen.

13. In het verleden hebben we na lang procederen het Hondenhotel op de Hoef moeten gedogen, omdat de gemeente nalatig was geweest in de handhaving. Nu worden we wederom geconfronteerd met plannen die ons woongenot drastisch gaan beïnvloeden.

Bij de planvorming worden alle belangen in kaart gebracht, dat zijn belangen van omwonenden maar ook andere belangen, bijvoorbeeld maatschappelijke belangen op het niveau van de stad. We streven ernaar de plannen dusdanig vorm te geven dat aan alle belangen tegemoet gekomen wordt maar dat zal niet op alle vlakken lukken. Dan wordt een afweging gemaakt waarover de gemeenteraad uiteindelijk een besluit neemt. Wij denken dat de nu gedachte (hoog)bouwlocaties rekening houden met al die belangen Zie verder antwoord bij 2.

Wensen:

1. **We willen op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen zeker waar het direct ons als omwonenden betreft.**
U wordt op de hoogte gehouden van de plannen en ontwikkelingen in de omgeving. Dat gebeurt bijvoorbeeld in de vorm van de Hoef cafés maar ook via de gemeentelijke website en inloop- en inspraakbijeenkomsten. U kunt uw emailadres aan ons geven en dan wordt u van deze momenten op de hoogte gebracht.
2. **Beelden vanuit onze percelen m.b.t. de mogelijk toekomstige aanblik.** Dit vanuit meerdere plekken in de straat.
Zie het antwoord op vraag 1
3. **De PowerPoint die getoond is toegestuurd krijgen, zodat mensen die er niet konden zijn deze ook kunnen bekijken.**
Deze staat op de website <https://www.amersfoort.nl/project/de-hoef-van-kantoorgebied-naar-stadswijk.htm> zodat iedereen deze kan bekijken.
4. **De suggesties hierboven willen we graag meegenomen hebben in de uitwerking van het plan rondom De Hoef West.**
Dit heeft onze aandacht. Zie ook de reactie op opmerking 13.

Slim verkeers- en mobiliteitssysteem

1. **Hoe parkeren tegen gaan in Schothorst?**

Voor de ontwikkelingen in de Hoef zijn de huidige parkeernormen het vertrekpunt waarbij wel nadrukkelijk wordt gekeken naar mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen en andere mogelijkheden om de vraag naar parkeerplaatsen te beperken, zoals de inzet van deelauto's en andere mobiliteitsconcepten. Daarbij wordt wel in het oog gehouden dat verschuiving van parkeerdruk naar omliggende wijken zoveel mogelijk wordt voorkomen.

2. **Verkeersveiligheid fietstunnel aan de Liendertseweg meenemen. Heel veel ongelukken. Onderhoud is ook slecht, niet gesnoeid, bij veel waterval staat hij blank en als er veel blad valt is het glad.**

De verkeersveiligheid in de tunnel is een punt van aandacht. Omdat de tunnel onderdeel is van de snelfietsroute richting Vathorst en Nijkerk is inmiddels onderzocht of verbreding van het fietspad in de tunnel mogelijk is en dit wordt meegewogen in het plannen van fietsverbeteringen aan de route.

3. **Hoe voorkom je wateroverlast in tunnels door klimaatverandering?**
Dat vraagt om een goed afwateringssysteem in de omgeving om overlast te beperken. Klimaat adaptief ontwerpen is onze ambitie.
4. **Gaat er een autobaan weg en komt er nog een fietsverbinding bij?**
De verkeersstructuur in het concept-plan wordt deels anders dan nu. Het stationsgebied wordt autoluw en er komt een structuur van vrij liggende fietsroutes door de wijk.
5. **Plotterweg/Hoefseweg: Veiligheid fietsers in 2016/2017 verbeterd door afsluiting autoroute. Deze zal zeker weer verslechterd worden als de Plotterweg de hoofdroute wordt naar het station. Oplossing: tunnelbak verlengen, route wijzigen of verdiept fietspad.**
In het plan is inderdaad weer sprake van een kruising tussen auto- en fietsverkeer. Verschil is wel dat in 2016 nog sprake was van een grote afslaanende stroom fietsers van Hoefseweg naar Plotterweg van en naar het station, in het nieuwe plan gaat de hoofdstroom alleen nog over de Hoefseweg, waardoor de kruising overzichtelijker zal zijn dan in het verleden. In de verdere uitwerking zal er aandacht zijn voor een veilige vormgeving van die kruising.
6. **Na in 2016/2017 geïnvesteerd te hebben in een nieuwe fietsroute nu dwars door bestaande gebouwen een nieuwe route? Die twintig meter verder fietsen kan toch wel?**
Er komt geen nieuwe route dwars door gebouwen, er worden sowieso gebouwen gesloopt en nieuw gebouwd, zodanig dat ruimte ontstaat voor de nieuwe structuur. De investeringen die in 2017 zijn gedaan in de fietsroute over De Hoef zullen niet direct teniet worden gedaan. De Hoef-West zal zich gefaseerd ontwikkelen. De nieuwe fietsstructuur in het gebied is uiteindelijk een kwaliteitsverbetering voor zowel de fiets als de wijk als geheel.
7. **Graag aandacht voor buslijnen, bushaltes, bus verkeerslichten en busbanen.**
Een groot deel van De Hoef-West ligt binnen loopafstand van het busstation bij station Schothorst. Daar rijden meerdere buslijnen, zowel stadsdienst als regionale lijnen. Bij het ontwerp van de belangrijkste wegen in het gebied wordt rekening gehouden met gebruik door bussen. We gaan met vervoersmaatschappijen nader in overleg om te verkennen welke vormen van openbaar vervoer mogelijk kansrijk zijn.
8. **Veiligheid fietsverkeer: kruisingen autoverkeer van en naar 'Hoefcity' met de Hoefseweg moeten ongelijkvloers worden.**
Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn ongelijkvloerse kruisingen in principe de veiligste oplossing, maar vragen tegelijkertijd ook veel ruimte en is zeer kostbaar. Dat speelt mee in de afwegingen op welke manier kruisingen worden vormgegeven. Bij de verdere uitwerking zal een veilige vormgeving van kruisingen met fietsroutes een belangrijk aandachtspunt zijn.
9. **Plotterweg niet opnieuw open stellen voor autoverkeer; ook niet als de kruising ongelijkvloers zou worden. Beter is de Computerweg, waar scheiding van verkeersstromen mogelijk is. Daar kan ook een tunnel of viaduct komen op de plaats waar de Hoefseweg en de Computerweg elkaar kruisen die de veiligheid garandeert en tevens hinder voor langzaam- als snelverkeer worden voorkomen.**

	<p><i>Voor de autobereikbaarheid van het stationsgebied is een toegang nodig via of de Computerweg, of de Plotterweg. Voor de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit is het wenselijk de stationsomgeving en het hart van de wijk autoluw vorm te geven. Daarmee krijgt de Computerweg een beperkte verkeerskundige functie. De Plotterweg wordt daarmee de belangrijkste ontsluiting voor de functies ten zuidwesten van het station.</i></p> <p>10. Met de aanleg van het viaduct over de Hogeweg is er een aantrekkelijke fietsverbinding ontstaan tussen Rustenburg en Schuilenburg. In uw nota met uitgangspunten komt een mogelijke brugverbinding over het spoor voor voetgangers met het waterwingebied ter sprake. De fietsersbond zou het een goed idee vinden als ook fietsers van deze verbinding gebruiken zouden kunnen maken. Het fietspad over de brug zou dan vervolgens aangesloten kunnen worden op de Weg van de Vrijheid. Hierbij ontstaat een mooie verbinding van de Hoef-West naar Schuilenburg en verder.</p> <p><i>In de verdere uitwerking moet nader worden bepaald wat het belang is van zo'n verbinding in het fietsnetwerk, voor de bereikbaarheid van De Hoef, en of een eventuele langzaam verkeersverbinding ook voor fietsers toegankelijk kan worden. Aspecten als kosten, bestaande natuurwaarden en inpassing in de omgeving wegen daarin mee.</i></p> <p>11. Businesscase mobiliteitshub</p> <p><i>De wijze waarop eventuele collectieve parkeervoorzieningen worden gefinancierd moet nog worden uitgewerkt.</i></p>
Levendig, groen en compact	<p>1. Graag aandacht voor ouderen. Bijvoorbeeld Jeu de Boules banen en volkstuinen aanleggen.</p> <p><i>De Hoef West zal aantrekkelijk moeten worden voor verschillende doelgroepen en daar zal ook gezocht worden naar passende voorzieningen. Volkstuinen zijn in dit gebied niet direct voor de hand liggend vanwege het ruimtegebruik en de enorme stedelijk opgave waar we voor staan. Wellicht dat daken en binnentuinen wel ruimte kunnen bieden voor (gemeenschappelijke) moestuinen.</i></p>
Gemengd en inclusief	<p>1. Speciale voorzieningen senioren, bv woongroepen, hofjes e.d.</p> <p><i>De gemeente bouwt geen woningen, dat wordt door ontwikkelaars gedaan. Wij geven de kaders aan waarbinnen het realiseren van woningen op de Hoef mogelijk is. Onze ambitie is een gemengde wijk te maken waar ook plek is en voorzieningen zijn voor senioren. Bij de planuitwerking met ontwikkelaars zullen we daar ook op sturen.</i></p> <p>2. 50+ betaalbare (huur) woningen</p> <p><i>Zie antwoord 1</i></p> <p>3. Urgentiemogelijkheden voor inwonende jong volwassenen om te kunnen gaan huren.</p> <p><i>De positie van startende woningzoekenden is een stads breed aandachtspunt. Bij woonruimte gaat het om het verdelen van een schaars product waarbij alle doelgroepen aandacht verdienen.</i></p>

<p>Duurzaam en gezond</p>	<p>1. Ik heb gelezen dat er zonnepanelen worden geplaatst, dat er aandacht is voor voldoende opvangmogelijkheden van regenwater, dat er ruim baan is voor fiets en voetganger en dat er veel aandacht is voor groen in de wijk.</p> <p>De ontwikkeling van De Hoef gaat lang duren, zo'n 10-30 jaar neem ik aan. Daarom vraag ik me af of er aandacht is voor de gevolgen van het Klimaatakkoord dat binnenkort zal worden gesloten. In hoeverre worden de woningen en de andere gebouwen energieneutraal of zelfs energieleverend gebouwd? Is er gedacht aan het benutten van regenwater voor b.v. het doorspoelen van wc's? Zijn er nog meer mogelijkheden om elektriciteit op te wekken bedacht dan de nu voorziene zonnepanelen, zoals windmolens en energie opwekkende gevelpanelen? Wordt er rekening gehouden met elektrische auto's of wordt dat zelfs gestimuleerd?</p> <p>Bij het thema "Duurzaam en gezond" wordt wel met steekwoorden benoemd wat dat in zou moeten houden, maar ik zie nog weinig visionaire, toekomstbestendige voorbeelden in de presentatie. Duurzaam en CO2-neutraal bouwen, zoals bijvoorbeeld het gebruik van regenwater in de gebouwen wat een dubbele waterleiding impliceert, moet al vanaf het begin worden meegenomen in de planvorming, anders is het vaak al niet meer goed mogelijk.</p> <p><i>De presentatie was een samenvatting van het ontwikkelkader. De kaders zijn richtinggevend. In het ontwikkelkader gaan wij nu regelen welk minimaal niveau er gehaald moet worden en waar een plan aan getoetst gaat worden aangaande de gevraagde prestaties t.a.v. van energie-, circulair- en klimaatconcepten. De gemeente heeft ook flinke ambities t.a.v. duurzaamheid en klimaatbestendigheid en we zullen kijken of we hierover meer voorbeelden op kunnen nemen in het kader.</i></p> <p>Voor vragen over elektrische auto's: lees reacties bij paragraaf: Slim verkeers- en mobiliteitssysteem</p>
<p>SOMT campus</p>	<p>1. De campusontwikkeling aan de andere kant (Rustenburg). Zitten geen hoogbouw plannen (SOMT)</p> <p><i>Voor de Campus worden de kaders nog nader bepaald. In het eerdere concept kader (okt 2017) werd een basis maximumhoogte van 18 meter voorgesteld, waarbij ook hoogteaccenten mogelijk zijn tot een hoogte van 25 meter. Doel is intensiever programma met vergroening en kwalitatieve verbetering van het gebied. Als de plannen concreter zijn zullen deze ook met de belanghebbenden gedeeld worden, zoals nu ook met het ontwikkelkader gebeurt.</i></p> <p>2. SOMT: campus-verbinding stad belangrijk</p> <p><i>Dat zijn we helemaal met u eens. Voor mobiliteit: fietsverbindingen met de rest van de stad zijn al goed en worden verbeterd (o.a. met nieuw fietspad langs de Outputweg). Bus en trein liggen op ca. 10 minuten loopafstand. Daarnaast wordt het toevoegen van een verbinding met het Waterwingebied (in elk geval voor voetgangers) overwogen. Via de op korte afstand gelegen Outputweg is het SOMT ontsloten op de hoofdwegenstructuur van de stad.</i></p>

Algemeen

1. **Transformatie van Hoef West geldt niet ook voor Oost. Er zijn wel een aantal linken en voorzieningen die ze kunnen delen.**
De gemeentelijke plannen beperken zich inderdaad tot de Hoef-West. Dat neemt niet weg dat de ontwikkelingen in De Hoef-West ook positieve effecten kunnen hebben op de Hoef Oost. Daar waar de gemeente kan bijdragen aan die positieve effecten of het verder versterken daarvan, zullen we dat zeker overwegen.
2. **Een meneer had een presentatie gegeven over de transitie, inzage van de ontwerpplannen hebben we niet gehaald na de zomer omdat het aantal woningen groeide dus we moesten veel integraler kijken.**
Voor de toekomst van het gebied is het belangrijk om het totaal te bekijken en niet alleen naar delen van gebieden of plannen voor individuele kavels. Pas nadat het integrale beeld van De Hoef-West bekend is, wordt verder gewerkt aan de uitwerking van deelgebieden en kunnen concrete bouwplannen worden gemaakt. Met integraler kijken wordt vooral bedoeld dat de plannen een behoorlijke omvang hebben, zodat een Milieu Effect Rapportage (m.e.r.) procedure doorlopen moet worden.
3. **Hoe zit het met alle initiatieven die nu al starten?**
Initiatieven die nu al willen starten worden door de gemeente beoordeeld op basis van het beleid, de visies en de ideeën die er nu bestaan over de toekomst van het gebied. Als ze daarin passen of bijdragen aan de ontwikkeling (ook in financiële zin) die we gezamenlijk in De Hoef-West willen, dan kan er aan die plannen worden meegewerkt. Als voor de beoordeling van nieuwe initiatieven meer duidelijkheid nodig is of eerst een nieuw bestemmingplan, dan wordt daar door de gemeente (nog) niet aan meegewerkt.
4. **Kan er een klankbordgroep komen die bij de besluitvormingen aan tafel komt te zitten?**
Als er een klankbordgroep wordt opgericht dan kunnen we die bij de planvorming betrekken. Een klankbordgroep zoals de naam al zegt is om plannen mee te bespreken en te horen wat men ervan vindt, dat is niet bedoeld om besluiten te nemen. Vanwege het stedelijke belang van de Hoef-West kunnen besluiten alleen door het college of de gemeenteraad genomen worden.
5. **Waarom wil je alles regelen/vastleggen?**
Het is zoeken naar een evenwicht tussen flexibiliteit en een mate van zekerheid bieden. Er wordt ook gevraagd om helderheid zowel door ontwikkelaars als bewoners. We willen niet alles regels of vastleggen. We leggen alleen die zaken vast die belangrijk zijn en waarvoor gemeentelijk beleid bestaat (duurzaamheid, hoogbouw, groen, sociale woningbouw). Voor de rest willen we niet alles regelen maar op een flexibele manier de organische ontwikkeling van het gebied zo veel mogelijk de ruimte laten. In het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan voor het gebied zullen de daarbij behorende keuzes worden gemaakt.
6. **Start met faissez fair laisser passé**
De ontwikkeling van het gebied volledig op zijn beloop laten is ongewenst. De gemeente vindt het belangrijk dat het gemeentelijk beleid wordt uitgevoerd, dat er oog is voor de omgeving en de belangen van derden en dat afgewogen keuzes worden gemaakt. Dat maakt het nodig dat ook sturing vanuit de gemeente plaatsvindt.

	<p>7. Zorg voor een wethouder met pit en projectbetrokkenheid. <i>Het gemeentebestuur van Amersfoort en de betrokken wethouder hebben hoge ambities met het gebied en zetten zich in om een duurzame en toekomstgerichte transformatie ervan tot stand te brengen.</i></p> <p>8. Geef initiatieven een kans, maar blijf op de kwaliteit letten. <i>Daar is de gemeente het mee eens.</i></p> <p>9. Een fotograaf wil betrokken worden bij de ontwikkeling van dit gebied om een mooi boek o.i.d. te maken. <i>Dat lijkt ons een mooi initiatief. Wij gaan daarover graag met u in gesprek om uw plannen te vernemen.</i></p> <p>10. Interesse in deelname klankbordgroep. <i>Zie antwoord op vraag 4.</i></p> <p>11. Een kerkgenootschap die gevestigd is in de Hoef Oost wil graag meedenken om betrokken te worden bij de ontwikkelingen van de Hoef West. Ook staan zij open om in de toekomst een gezellige muziekvond te organiseren in de Hoef West. <i>We waarderen dit initiatief en staan ook open voor hun suggestie. Echter het duurt nog wel een aantal jaren voor er meer mensen wonen in het gebied. Daarom stellen wij het verkennend gesprek nog enige tijd uit.</i></p> <p>12. Mis de link naar de Hoef Oost <i>Zie reactie op vraag 1</i></p> <p>13. Verkoop van woningen afstemmen op elkaar <i>Dat is verstandig om te doen, maar niet aan de gemeente maar aan de ontwikkelaars. Gemeente zal in overleg met partijen wel nog een fasering afspreken voor realisatie van de plannen.</i></p> <p>14. Waar is het definitieve Ontwikkelkader te vinden <i>Deze staat op de website https://www.amersfoort.nl/project/de-hoef-van-kantoorgebied-naar-stadswijk.htm .</i></p>
Milieu	<p>1. Is er rekening gehouden met windmolen initiatief Hoef Oost? <i>Voor de plannen in De Hoef-West is geen rekening gehouden met een eventueel windmolen initiatief in de Hoef Oost. Het doorgaan van een dergelijk initiatief zal afhangen van de vraag hoe zich deze verhoudt tot woningbouw in de Hoef-West. Als woningbouw daardoor onmogelijk wordt gemaakt, zal geen medewerking aan een windmolen worden gegeven.</i></p> <p>2. Alternatieven voor externe veiligheid <i>In het kader van de op te stellen Milieu Effect Rapportage worden meerdere alternatieven beschouwd op de diverse milieuaspecten waaronder het aspect Externe Veiligheid.</i></p>

Bezwaar maken

1. Op welke wijze kunnen belanghebbenden bezwaar maken op de plannen?

Belanghebbenden kunnen op verschillende momenten hun mening op de plannen geven:

- 1. Tijdens het proces om eerst een ontwikkelkader op te stellen en later de bestemmingsplannen en bouwplannen worden op verschillende momenten bijeenkomsten voor de buurt georganiseerd, namelijk het Hoef Café. De eerste was op donderdagavond 29 november 2018 en de eerstvolgende is donderdag 31 januari 2019. Aandachtspunten die tijdens die bijeenkomsten werden genoemd, worden door de gemeente meegenomen in de afweging over de plannen. Tijdens de besluitvormingsprocedure in de gemeenteraad over het ontwikkelkader kunt u ook mondeling of schriftelijk inspreken.*
- 2. Belanghebbenden hebben in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid om formeel zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad op het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad beslist hoe met deze zienswijzen om wordt gegaan in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan.*
- 3. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad hebben belanghebbenden de mogelijkheid om bezwaar in te dienen. In het uiterste geval oordeelt de Raad van State over deze bezwaren en het vastgestelde bestemmingsplan.*