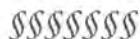


naar de voormalige veldwachterwoning.
De voorgevel is een gemeentelijk monument.

Bronnen:

- Broekhoven S. en S. Barends, *De Bilt, Geschiedenis en architectuur, Kerkebosch, Zeist, 1995.*
- Dikland E.H. en J.A. van der Hoeve, *Monumenteninventarisatie van de gemeente De Bilt, 1983.*
- *Monumentenlijst van de gemeente De Bilt, 29.01.2002, gecorrigeerd 20.01.2004.*



DE LEYEN, DEEL 3

Lies Haan-Beerends

In deel 2 heb ik U verteld over de raadsvergadering van 15 oktober 1971 waarin zowel het rapport Kwantes als het rapport De Leyen, opgesteld door de Werkgroep de Leyen, werden aangenomen. De burgemeester zei aan het eind van de lange vergadering dat het college van B. en W. zo snel mogelijk verder zou gaan met de voorbereiding van het bestemmingsplan voor dit gebied. Dat gebeurde inderdaad. Het 'Bestemmingsplan De Leyen' omvatte het gebied dat begrensd werd door de spoorbaan Utrecht-Amersfoort, het plangebied Jan Steenlaan, de Dwarsweg en de gemeentegrens van Maartensdijk. Op die grond was aanvankelijk het 'Uitbreidingsplan-in hoofdzaak

1956' van toepassing, dat op 29 oktober 1956 door de gemeenteraad was vastgesteld en gedeeltelijk door Gedeputeerde Staten en de Kroon werd goedgekeurd, respectievelijk op 25 november 1957 en 23 december 1959. Het omvatte circa 81 ha, waarvan ongeveer 22 ha niet voor bebouwing in aanmerking zou komen. Op de 59 te bebouwen ha zouden voornamelijk eengezinshuizen worden gebouwd. Men dacht circa 1400 à 1680 woningen te kunnen bouwen, waarvan 90% laagbouw. Het plan zou in fasen worden uitgevoerd. Voor wat betreft het openbaar groen zou getracht worden zo veel mogelijk van de bestaande begroeiing gebruik te maken. De 22 hectaren die niet bebouwd

zouden worden waren onder andere bestemd voor de aanleg van de randweg.

Van de 81 ha was ruim 75 ha eigendom van de gemeente, die de grond in 1965 had aangekocht van de erven van baron Van Boetzelaer. In het 'Ontwerpbestemmingsplan De Leyen 1972' werd opgemerkt dat de aanwezigheid van de spoorbaan, waarbij waarschijnlijk een halteplaats zou komen, de te bouwen wijk een goede verbinding zou bieden met de regio en uiteraard met de stad Utrecht. De verlengde Leyenseweg en de Jan Steenlaan gaven verbindingen met de centrale voorzieningen in de gemeente.

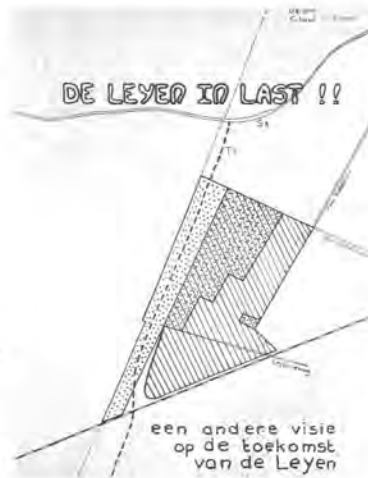
Het 'Ontwerpbestemmingsplan De Leyen 1972' was kennelijk door B. en W. aan diverse instanties toegestuurd, dit blijktens de reacties die in het dossier te vinden waren. Zo werd in een brief van de luitenant-kolonel eerstaanwezende-ingenieur der genie (J. Gaillard), gericht aan B. en W. en gedateerd 16 februari 1972, gewezen op het feit dat de nieuw te bouwen wijk lag in een gebied waarboven de aanvliegroute van de vliegtuigen naar Soesterberg gesitueerd was. Hij

adviseerde ter plekke geen hoogbouw met veel glas te realiseren.

Ook kwam er een brief van de Nederlandse Spoorwegen, gedateerd 25 februari 1972. Daarin werd voornamelijk gesproken over de manier van bouwen rondom de mogelijk te ontwikkelen halte. In de buurt daarvan zou de geplande hoogbouw moeten komen,

„teneinde te bereiken dat een zo groot mogelijk aantal mensen het openbaar vervoer binnen hun bereik hebben.” Volgens de N.S. zou het zuidelijk deel van het bouwplan dichter bebouwd moeten worden dan het noordelijk deel. In de reactie, gedateerd 28 februari 1972 en geschreven door ir. J.L.F. Overbeck, hoofdingenieur-directeur voor de landinrichting in de provincie Utrecht, werd voornamelijk gewezen op het natuuraspect. „Reeds jarenlang werd door het Staatsbosbeheer op het behoud van deze groengordel

aangedrongen”, schreef hij. „De westelijke randweg – waarvan het tracé nog niet is vastgesteld – snijdt de groengordel in twee delen en beperkt het recreatiepotentieel aanmerkelijk. De recreatiedruk wordt eenzijdig verlegd naar



Rapport van september 1972 door de Actiegroep De Leyen in Last !!

het slecht toegankelijke deel in de gemeente Maartensdijk (onder meer het waardevolle landgoed Beukenburg), waarvan de capaciteit, gezien het karakter over het geheel genomen, aanmerkelijk geringer is dan die van de Leyense bossen..... Weliswaar geeft het streekplan hier de bestemming 'stedelijk gebied' met een aangegeven bebouwingsdichtheid, maar de behoefte aan recreatieruimte en -

verbindingen is sinds de vaststelling daarvan aanmerkelijk toegenomen", vond de heer Overbeek. Hij had dan ook ernstige bedenkingen tegen het 'wegbestemmen' van de Leyense bossen. Hij achtte een nader onderzoek naar de recreatiebehoefte in dit deel van de stedelijke agglomeratie Utrecht dan ook noodzakelijk.

Ook in de brief, gedateerd 7 maart 1972, eveneens gericht aan B.en W. en afkomstig van de Provinciale Utrechtse Stichting voor Welzijnsbevordering, getekend door directeur drs. N.F.A. de Graan, werden bezwaren geuit.



Drie arbeiderswoningen voor personeel van de familie van Boetzelaer. De woningen stonden in de oosthoek van de Leyenseweg-nu Rietveldlaan- en de Waterige Weg-nu Koldeweylaan. Afgebroken rond 1970.

Ook hij betreurde de aanleg van de randweg. Die weg zou het prachtige bosgebied sterk aantasten. Hij stelde voor deze randweg in westelijke richting op te schuiven, naar de rand van de bebouwing. De afstand van de bebouwingsgrens in het zuidwestelijk deel van het plan tot de aan te leggen randweg, welke door zijn karakter van doorgaande verkeersweg een hoge verkeersintensiteit zou krijgen, leek zijn stichting

uit oogpunt van geluidshinder onaanvaardbaar. Ook leek het niet doenlijk, gezien de hoge bebouwingsdichtheid, om bosstroken van enige omvang in het plan te sparen. Verder werd aangeraden om, gezien het feit dat de te verleggen Leyenseweg het gebied zou doorsnijden, in beide delen van de nieuwe wijk een scholencomplex te bouwen. Bovendien achtte de stichting het wenselijk, wegens het tekort aan bejaardenwoningen, in dit plan ook dergelijke woningen te bouwen. In de brief van de provinciale waterstaat dd. 22 maart 1972 werd eveneens met zorg

gesproken over de aanleg van de randweg, de T 7 genoemd. Er zouden, om de geluidshinder binnen de perken te houden, bijzondere voorzieningen noodzakelijk zijn. Ook was men bang dat het rooien van de fraaie beplanting ten behoeve van de aanleg van de weg op onoverkomelijke bezwaren zou stuiten. De erbij gelegen woningen zouden in ieder geval van dubbele beglazing moeten worden voorzien. Er zouden ook vrijstaande garages of berguimtes als een soort geluidswal aan de naar de weg gekeerde zijde van de woningen kunnen worden gebouwd. Er werd in het einde van de brief nog opgemerkt dat op de bijgevoegde tekening het tracé van de aan te leggen weg was ingetekend. Dat tracé week af van dat in het bestemmingsplan. Er werd verzocht in het definitieve bestemmingsplan daarmee rekening te houden.

Niet alleen diverse instanties maakten zich zorgen, ook diverse particulieren hadden hun bedenkingen. In een artikel in de Biltse en Bilthovense Courant van 13 april 1972 werd melding gemaakt van een handtekeningenactie die gehouden werd voor het behoud van de bossen. Men wilde niet alleen handtekeningen verzamelen van inwoners van De Bilt en Bilthoven, ook zou men de inwoners van Groenekan, Maartensdijk en het oostelijk deel

van Utrecht benaderen. In het kader van deze actie zou er op vrijdagavond 21 en zaterdag 22 april een voorlichtingsstand zijn op de Milieu Markt in de sociëteit onder de Opstandingskerk aan de Brandenburgerweg.

Er werd naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan ook een rapport opgesteld dat in september 1972 door de Actiegroep De Leyen gepresenteerd werd. Het droeg de naam 'De Leyen in last !!' en had als ondertitel 'een andere visie op de toekomst van de Leyen'. De actiegroep had zich ten doel gesteld 'te ijveren voor het behoud van de Leyen'. Het bosgebied werd volgens de groep bedreigd door de plannen van de gemeente De Bilt (woningbouw) en de Provinciale Staten van Utrecht (wegaanleg). Ook vond men dat de recreatie voor de regio Utrecht in gevaar kwam. Men had geen wezenlijk bezwaar tegen woningbouw, maar men vond het ontoelaatbaar dat het bos zou worden gekapt, terwijl in het aangrenzende weidegebied voor hoge kosten een nieuw bos zou worden aangeplant, het zogenaamde Noorderparkbos. Bovendien stelde de actiegroep zich de vraag of er zo veel woningen moesten worden gebouwd. Men was van mening dat in het streekplan Utrechtse Heuvelrug de bestemming van het gebied de Leyen gewijzigd diende te worden

van 'stedelijke bebouwing' naar 'landelijk gebied'. In het 'Uitbreidingsplan Jan Steenlaan', volgens de gemeente bestemd voor de bouw van luxe woningen, zouden de gewenste woningwetwoningen kunnen worden gebouwd. Dan hoefde geen bos gekapt te worden en kon men toch in de noodzakelijke woningbehoefte voorzien. Ook achtte de actiegroep het wenselijk dat er tussen de Biltse Rading en de rijksweg 27 (thans als A27 aangeduid) een z.g. 'Haarlemmermeerkruising' werd aangelegd ter hoogte van het Veemarktplein in Utrecht. Bovendien diende er goede nota genomen te worden van het rapport 'Lawaabelasting nabij de vliegbasis Soesterberg', dat in opdracht van Provinciale Staten van Utrecht was uitgebracht door TNO.

De actiegroep heeft de woningbouw niet kunnen verhinderen. Men was bovendien in september 1972 al aan het bouwen in de Leyen, dit op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een aantal woningen was zelfs al opgeleverd (zie deel 2; wij betrokken in mei 1972 een woning aan het Friedhoffkwartier).

Hoofdstuk VI van bovenbedoeld rapport heeft als titel: 'De Leyen: een schakel in ons wegennet'. Daarin wordt uitvoerig de

problematiek rondom de aan te leggen randweg, de T 7, behandeld. Men had diverse alternatieven voor de aan te leggen weg waarvan men de gevolgen had berekend die de diverse tracés zouden hebben voor bijvoorbeeld de Soestdijkse-, Blauwkapelse-, Groenekanse-, Leyense- en Brandenburgerweg. De conclusie van de actiegroep luidde dienaangaande als volgt:

„I Verleng, indien voor de bebouwing in de wijk de Leyen noodzakelijk, de T 7 als 2-strooksweg tot de Leyenseweg.

II Maak een volledige aansluiting tussen T 7 en R 27 (=A27)

III Stel een beslissing over de aanleg van het laatste deel van T 7 uit.“

Het door de werkgroep opgestelde rapport maakte veel los en heeft de verdere bebouwing vertraagd. Het rapport werd, op verzoek van de actiegroep, met een begeleidende brief dd. 20 september 1972 door B. en W. aan de leden van de gemeenteraad gestuurd, voorzien van een opsomming betreffende de door de actiegroep gevormde meningen, gevolgd door enkele (kritische) kanttekeningen. Diverse door de actiegroep in het rapport aangehaalde punten, zoals hierboven al vermeld, werden aangeduid. Als punt 5 stond in de brief „De woningbouw

vindt plaats, zonder dat er een structuurplan en een bestemmingsplan aan ten grondslag liggen. De burger kan daarom terzake niet tijdig bezwaren indienen.”

Blijkens punt 7 van de brief was de groep de mening toegedaan dat niet-economisch aan onze gemeente gebonden woningzoekenden in Maarssen of Nieuwegein een woning toegewezen zouden kunnen krijgen. Het aantal woningzoekenden in de gemeente De Bilt zou daardoor aanmerkelijk lager worden. Bovendien waren, volgens punt 10, de nieuw



Leyenboeve, Leyenseweg 42

gebouwde huizen te duur (onze voorlopige huur bedroeg m.i.v. 1 juni 1972 f 327,50). Van de 840 woningzoekenden die in aanmerking

zouden kunnen komen voor een woning in De Bilt zouden er slechts 136 meer dan f 1.200,- netto per maand verdienen. Bovendien zouden 160 woningzoekenden van buiten de gemeente een woning toegewezen krijgen, mensen dus die geen goedkope woning in De Bilt achterlieten. Bij punt 15 werd vermeld dat de gemeente grote oude panden zou kunnen aankopen, die geschikt zouden kunnen worden gemaakt voor alleenstaanden.

Onder punt 16 werd de hiervoor beschreven conclusie betreffende de aanleg van de T 7 vermeld.

Bij de kanttekeningen merkten B. en W. op dat men in de brief niet uitvoerig op het rapport wenste in te gaan maar het wel nuttig achtte om enige aanvullende informatie te verstrekken, zodat „de lezer van het rapport op een aantal punten een enigszins breder inzicht kan verkrijgen.”

Betreffende het verkeer werd opgemerkt dat de gemeente aan het bureau Dwars, Heedrik en Verhey N.V. te Amersfoort opdracht had gegeven om, in samenwerking met het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam, een verkeersstructuurplan voor de gehele gemeente op te stellen. De problematiek ten aanzien van met name de Soestdijkseweg en de Biltse Rading zouden daarbij uitvoerig aan

de orde komen. Men wilde komen tot een totaalvisie op de verkeersvraagstukken om vervolgens van daaruit de meest geëigende oplossingen aan te geven. „Waar mogelijk – en daarbij is in het bijzonder gedacht aan het tracé van de Biltse Rading – zullen de adviseurs tussentijdse rapporten uitbrengen.”

Onder het kopje 'Huisvesting' werd ingegaan op de criteria die door de gemeente werden gehanteerd betreffende de inschrijving van de woningzoekenden. Per 3 augustus 1972 telde De Bilt 1123 woningzoekenden. Zou men voor iedereen het criterium 'economische gebondenheid aan De Bilt' toepassen, dan zou het aantal van 1123 woningzoekenden worden teruggebracht tot circa 750. Zouden woningzoekenden, wonend binnen een straal van 20 km ten opzichte van onze gemeente, van de lijst afgevoerd worden dan zou het totale aantal woningzoekenden nog eens met circa 100 worden verlaagd.

In de sociale sector (woningwet- en premiebouw) zouden er volgens B. en W. in totaal 1025 woningen gebouwd worden. Als algemeen minimum werd gesteld dat 15% van het inkomen als huur mocht worden aangewend. De vraag werd gesteld of de groei van De Bilt 'geforceerd' plaats vond. B. en W. dachten van niet. In het rapport Kwantes

werd het inwoneraantal van De Bilt voor 1972 geraamd op 31.510.

Betreffende de gevolgdde 'Procedure art. 19 W.R.O' werd het volgende opgemerkt: „Ten behoeve van de woningvoorziening in het algemeen, alsmede ter verwezenlijking van particuliere bouwplannen, wordt in voorkomende gevallen en indien andere gewichtige belangen zich daartegen niet verzetten, toepassing gegeven aan art. 19 W.R.O. (de 'opvolger' van de art. 20 W.W.-procedure). Van het voornemen om een vergunning te verlenen, wordt door middel van officiële publicaties bekendheid gegeven in de pers. Er wordt een openbare bezwarenzitting gehouden, bij welke gelegenheid men persoonlijk zijn bezwaren kan toelichten en een positieve beslissing van het gemeentebestuur behoeft de goedkeuring van Gedeputeerde Staten. Bij elk woningbouwproject (plannen van woningbouwverenigingen of bouw ten behoeve van de particuliere markt) is de gemeenteraad betrokken (verkoop grond, treffen openbare voorzieningen, verlenen voorschotten aan woningbouwverenigingen, goedkeuren ontsluitingsovereenkomsten met particuliere ondernemers, enz.), hetgeen openbare behandeling van een en ander impliceert.” Daarmee weerlegden B. en W. dus

de 'beschuldiging' van de actiegroep De Leyen vermeld onder punt 5. Bovendien haalde het college nog een zin aan uit een brief van Gedeputeerde Staten van Utrecht dd. 11 augustus 1972, gericht aan Provinciale Staten, te weten: „Onder de hiervoor geschetste omstandigheden menen wij te moeten ontraden een herziening van het streekplan voor de Utrechtse Heuvelrug op korte termijn te bewerkstelligen De commissies ruimtelijke ordening en volkshuisvesting en wegen, verkeer en vervoer uit uw midden stemmen met deze zienswijze in.” Volgens de provincie diende dus, in tegenstelling tot de mening van de actiegroep De Leyen, het streekplan niet gewijzigd te worden.

Betreffende huisvesting van alleenstaanden waren B. en W. allermint de mening toegedaan dat grote oude panden voor alleenstaanden zouden kunnen worden verbouwd. Men vond dat een verouderde zienswijze. Algemeen gold de mening, dat een alleenstaande als een volwaardig woningzoekende moest worden aangemerkt. De bouw van woningen voor alleenstaanden maakte dan ook bewust een onderdeel uit van het gemeentelijk woningbeleid. Bovendien zou de aankoop

van grote oude panden veel kosten met zich meebrengen. In 1970 had de gemeente ten behoeve van een wegaanleg een dergelijk pand moeten kopen, hetgeen een bedrag van f 120.000,- vergde. Die optie zou dus beslist nadelige financiële consequenties hebben. Als slotconclusie werd in de brief vermeld, „dat



Boerderij „de Voorst” uit 1823. Leyenseweg 30, later Rietveldlaan 62. De boerderij heeft na een verbouwing in 1977, tot 1990 diensde gedaan als woning voor burgemeester A. baron van Harinxma thoe Slooten.

de actiegroep enkele belangwekkende kwesties aan de orde heeft gesteld, Wij denken daarbij in de eerste plaats aan het beperken van de inschrijvingsmogelijkheid van woningzoekenden, het verhogen van de huurquote en het beperken

van de art. 19 W.R.O.- procedure.” Men zou over die onderwerpen tijdens de komende begrotingsbehandeling van gedachten kunnen wisselen. Ook achtte men een gedachrewisseling met de woningbouwverenigingen van belang. Indien men het criterium van economische gebondenheid ging hanteren, dan zou dat betekenen dat ouder wordende kinderen van in De Bilt wonende ouders, die elders een werkkring vonden, zich alhier niet als woningzoekenden konden laten inschrijven. B. en W. veronderstelden dat de actiegroep dit probleem onderkend had. Zes leden van de groep, zijnde gezinshoofden, waren blijkens de hen ten dienste staande gegevens, niet economisch aan De Bilt gebonden!

Het college was verder de mening toegedaan, dat het te ver zou gaan om in het algemeen een huurquote van 1/4 toe te passen. Van rijkswege (huursubsidie) werd een huurquote van 1/6 à 1/7 van het bruto-inkomen als voorwaarde genoemd. Het college vond dat de door de gemeente gehanteerde norm daarbij op verantwoorde wijze aansloot.

Betreffende de art. 19. W.R.O.-procedure werd opgemerkt dat men die gehanteerd had, omdat de vaststelling van een bestemmingsplan veel tijd vraagt en daardoor de bouw van woningen, waar dringend behoefte aan was, vertraagd zou

worden. De brief werd als volgt beëindigd: „Indien evenwel mocht blijken – en wij denken daarbij met name aan de actiegroep en haar medestanders – dat er toenemende bezwaren zijn tegen meergenoemde procedure, dan kan men zelf reeds op effectieve wijze optreden door niet meer om toepassing van art. 19 W.R.O. te vragen. Hierboven merkten wij op, dat de bijzondere procedure regelmatig toegepast wordt. Zo zijn drie van de zes panden, waarin de leden van de actiegroep woonachtig zijn, gebouwd krachtens art. 20 W.W. (de ‘voorganger’ van artikel 19 W.R.O.).” Dat het college niet echt blij was met het door de actiegroep opgestelde rapport laat zich raden. Het had dan ook een lange nasleep en het bestemmingsplan ‘De Leyen’ werd pas na lange ambtelijke procedures enkele jaren later goedgekeurd. Ik zal U daar in volgende afleveringen meer over vertellen.

Bronnen:

- Gemeentelijke dossier bestemmingsplannen De Leyen, Voorbereiding, 1963-1972, invoernummer 1.777.811 nr. 132.
- Rapport van de actiegroep De Leyen ‘De Leyen in last !!’, september 1972.
- Brief van het college van B. en W. gericht aan de leden van de raad van de gemeente De Bilt dd. 20 september 1972.