

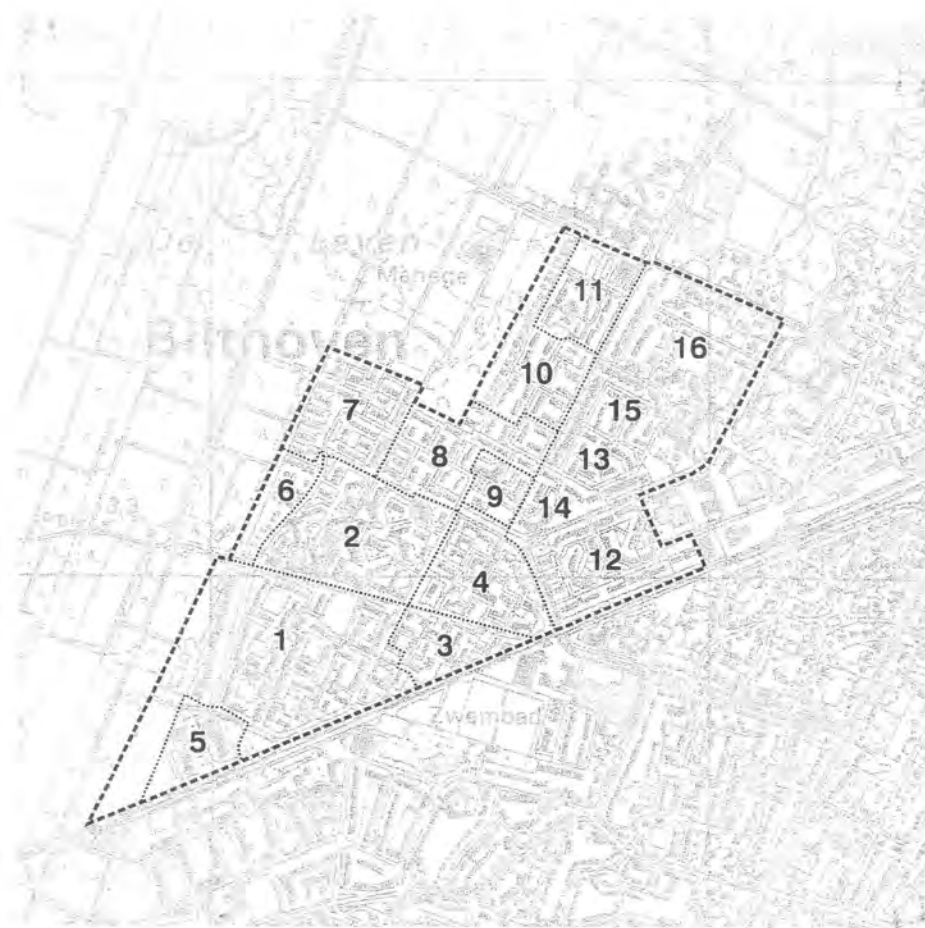
DE LEYEN, DEEL 9

Lies Haan-Berends

In deel 8 heb ik u verteld over de bouwactiviteiten die tot 1982 gerealiseerd waren in de Leyen. Ik schreef in die aflevering dat er toen al 918 woningen gebouwd waren, waarvan 577 woningwetwoningen. Bij de 918 woningen was inbegrepen boerderij de Voorst, gelegen aan de Rietveldlaan. Die boerderij was verbouwd en diende als burgemeesterswoning, die burgemeester mr. A. baron van Harinxma thoe Slooten als ambtswoning had betrokken. In 1990 nam deze burgemeester afscheid. Er werd nadien in de gemeenteraad gediscussieerd over het handhaven van deze ambtswoning. De huuropbrengst woog niet op tegen de jaarlijkse vaste kosten. Ook voor representatieve doeleinden achtte men een ambtswoning niet langer noodzakelijk, daar de nieuwe burgemeester gebruik kon maken van Jagtlust. In de nieuwbouw, die bij Jagtlust gerealiseerd zou worden, waren representatieve ruimtes gepland. Tijdens de raadsvergadering van 28 maart 1991 werd besloten dat de voormalige ambtswoning, Rietveldlaan 62, verkocht zou worden tegen een koopsom, groot f 810.000,-. De voormalige boerderij ging

particulier bewoond worden. De opvolger van baron Van Harinxma thoe Slooten, mr. A. Tchernoff, ging elders in Bilthoven wonen. De woningbouw in fase 4, waarin voornoemde boerderij gelegen is, was in 1982 al gerealiseerd. In 1982 waren nog niet gerealiseerd de fases 6 en 8 t/m 11. Het aan de oostzijde aansluitende gebied, op de kaart aangeduid met de nummers 12 t/m 16, betrof het bestemmingsplan Jan Steenlaan.

In oktober 1998 kwam er een rapport uit betreffende de bestemmingsplannen De Leyen en Jan Steenlaan. Dat rapport werd opgesteld omdat men de verschillende bestemmingsplannen tot een eenheid wilde ontwikkelen. Een nieuw bestemmingsplan was gewenst. In bedoeld rapport, opgesteld in opdracht van de gemeente door Zandvoort Ordening & Advies, valt te lezen dat het uitwerkingsplan betreffende fase 6, waar vrije sectorbouw werd gerealiseerd, werd vastgesteld op 22 februari 1988 en op 14 juni 1988 werd goedgekeurd. Uitwerkingsplan 8 (De Leyen-Eikenlaan) werd op 6 mei 1987 vastgesteld en



Plan Leyen.

op 11 augustus 1987 goedgekeurd. Fase 9 werd een onderdeel van fase 8. Fase 10 (De Leyen-Bosrand) werd vastgesteld op 17 mei 1988 en

het herziene plan op 25 april 1989. Het werd goedgekeurd op 14 augustus 1990.

Fase 11 (De Leyen-Dwarsweg) werd op 25 april 1989 vastgesteld en goedgekeurd op 10 juni 1989. De bouw van de woningen, gelegen in genoemde fases kwam tussen 1987 en 1990 gereed.

De bouwplannen betreffende de nummers 12 t/m 16 (vallend onder het bestemmingsplan Jan Steenlaan) werden gedeeltelijk goedgekeurd door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 2 juli 1979. De herziening van het plan, vastgesteld op 29 juni 1982, werd gedeeltelijk goedgekeurd op 23 augustus 1983.

Op 28 april 1988 besloot de raad in een openbare vergadering tot naamgeving van de

straten, behorend tot de fases 8 en 9. Fase 8 betrof 146 huurwoningen en 117 premiekoopwoningen. Fase 9 betrof 72 woningwetwoningen en 66 gestapelde woningen plus een supermarkt. De wegen waaraan al die woningen kwamen te liggen kregen de namen Eikenlaan, Lindelaan, Kastanjelaan, Atlasvlinder, Uilvlinder, Agaatvlinder, Donsvlinder, Heidevlinder, Vogelvlinder en Purpervlinder.

De woningen gelegen aan de Kastanjelaan 1 t/m 13 en 2 t/m 36, evenals die gelegen aan de doorgetrokken Berlagelaan op de nummers 56 t/m 84 en de Lindelaan 1 t/m 11 kwamen in 1988 gereed. Ze werden verhuurd door de Algemene Biltse woningbouwvereniging. De woningen, gelegen aan Donsvlinder 20 t/m 78 kwamen in 1989 gereed. De aan de Donsvlinder gelegen oneven nummers 1 t/m 83 in 1990. Die werden verhuurd door woningbouwvereniging Patrimonium.

Bij raadsbesluit van 26 mei 1988 kregen de grotendeels langs de Berlagelaan gelegen woningen, behorend tot fase 6, een huisnummer; en kregen de zijwegen gelegen ten westen van de Berlagelaan de namen Larikslaan en Sparrenlaan. Totaal ging het in die fase om tien twee-onder-een-kapwoningen en veertien

vrijstaande woningen die in de vrije sector werden gebouwd. De raad had op 28 april 1988 besloten tot het bouwrijp maken van het gebied.

Op 22 december 1988 besloot de raad tot de naamgeving van Apollovlinder, Satijnvlinder, Argusvlinder en Kameelvlinder. Het betrof totaal 127 woningen, waarvan de meeste koopwoningen waren (fase 10).

Als laatste kregen Distelvlinder en Citroenvlinder hun naam (fase 11). De raad besloot daartoe tijdens de openbare vergadering van 22 februari 1990. Daar werden 59 premiekoopwoningen en vier vrije sectorwoningen gerealiseerd.

Bij de aanleg van het plan de Leyen werden diverse oude wegen behouden. Die kregen wel een andere naam. Die wegen kennen we tegenwoordig als de Koldeweylaan en de Rietveldlaan, vroeger respectievelijk Waterigeweg en Leyenscheweg geheten. De wijk de Leyen wordt doorkruist door paden waar langs beplanting te vinden is. De wijk heeft daardoor een bosrijk karakter. De storm van 25 september 1997 heeft wel wat bomen geveld, maar toch niet in die mate dat de wijk haar groene karakter daardoor verloor. De speelvelden, zoals bijvoorbeeld het veld



*Apollovlinder.
(foto Hans Haan)*

bij het Bakemakwartier/Koldeweylaan, liggen bij fietspaden. Er is rondom geen autoverkeer, waardoor er weinig gevaar is voor spelende kinderen. Het speelveld bij het Bakemakwartier was door de bouw van de 8 woningen, die in 1982 gereed kwamen en verhuurd werden door woningbouwvereniging St. Joseph, wel wat

veld en maakten de grasmat kapot. Bovendien veroorzaakten die veel geluidsoverlast, iets dat de omwonenden stoorde. Er werden gedragsregels opgesteld. Na 21.30 uur mochten er geen balspelen meer worden gedaan op het veld en na 22.00 uur moest het stil zijn. Brommers mochten niet meer op het veld rijden

verkleind. Het werd echter opgeknapt. Op 2 mei 2001 werd het veld met een speeldag officieel in gebruik genomen. Er werd kort daarna helaas geklaagd door omwonenden. De klachten betroffen vandalisme en geluidsoverlast. Scooters en brommers reden over het

en men moest gemaakte rommel opruimen. Niet alleen de omwonenden, maar ook de wijkagent en de jongerenwerkster zouden een en ander in de gaten houden.

De Leyen heeft een wisselende bebouwing. In de noordelijke helft vindt men traditionele rijtjeswoningen en geschakelde woningen met kappen. Hoogbouw komt in dat deel van de Leyen niet voor, alleen boven de vier woningen

voor minder validen, gelegen aan Eikvaren, bevinden zich zeven etagewoningen.

In de Leyen – de Voorst (fase 4) vindt men de gehandhaafde boerderij die de wijk zijn naam heeft gegeven. De nieuw gebouwde woningen staan verspreid in korte rijtjes. Deze laatste woningen bleken voor het grootste deel onverkoopbaar en werden uiteindelijk verhuurd. Ik vertelde daarover in deel 8.

De bouw in fase 3 (Hendrik de Keijserkwartier e.o.) lijkt enigszins op die van fase 4. De bergingen bevinden zich bij die woningen deels aan de voorzijde. De 225 woningwetwoningen van de 1^e fase werden voor het merendeel gebouwd in traditionele laagbouwrijtjes met symmetrische kappen. Sommige bergingen bevinden zich aan de voorzijde. De woningen liggen grotendeels rondom pleintjes, waar de auto's geparkeerd kunnen worden. De entrees van een gedeelte van de 225 woningwetwoningen bevinden zich aan de Berlagelaan. Toch hebben



*Speeldag Bakemakwartier 2 mei 2001.
(foto Lies Haan)*

De Leyen, deel 9

die woningen niet de Berlagelaan als adres, maar kunnen als adres Friedhofkwartier, Kromhoutkwartier etc. hebben. De naamgeving hangt samen met het pleintje waar die woningen aan grenzen. Dat brengt nog al eens verwarring met zich mee.

Fase 5 bestaat uit twee kasteelachtige blokken van verschillende hoogten, met terrassen op de daken. Het betreft huurappartementen, gelegen aan het J.J.P. Oudkwartier.

Langs de Berlagelaan vindt men aan de noordwest kant de witte geschakelde splitlevel woningen (fase 1). Aan de straatzijde zijn die woningen hoger dan aan de achterkant, die tegen de bosrand aan ligt. Aan de voorkant bevindt zich voor de woningen een grote groenstrook. Tenslotte vindt men aan de noordwest rand van de Leyen

enkele stroken met vrijstaande woningen, deels individueel gebouwd (bijvoorbeeld fase 6), deels als project ontworpen (fase 10 en 11). Begin 2008 waren er villa's in aanbouw op het voormalige parkeerterrein, dat behoorde bij de Werkplaats Kindergemeenschap. Om nieuwbouw van de school te kunnen bekostigen werd ongeveer een hectare verkocht waarop bedoelde bouw gerealiseerd kon worden.



*Dudokkwartier voorzijde na de storm van 25 augustus 1997.
(foto Lies Haan)*



*Straatveegdag De Leyen 9 november 1996.
(foto's Hans Haan)*

Er is slechts één supermarkt in het plangebied De Leyen/Jan Steenlaan. De oorspronkelijk plannen beloofden meer. De winkels werden uiteindelijk elders in de gemeente gerealiseerd (denk aan de Kwinkelier). De goed gesorteerde Plusmarkt, gelegen aan de Donsvliender, werd al gauw een trefpunt voor de wijkbewoners. In en bij de winkel werd en wordt van alles georganiseerd. Zo werden er op 30 april

1994 ballonnen opgelaten, dit uiteraard in het kader van Koninginnedag. Ook was de Plusmarkt het middelpunt bij de straatveegdag die op 9 november 1996 gehouden werd. Ouders en kinderen maakten samen de wijk schoon. De Plusmarkt zorgde voor koffie en erwtensoep.





*Ballonplating ter gelegenheid van
Koninginnedag bij de Plusmarkt.
(foto Hans Haan)*

Er zouden in de Leyen volgens de eerste plannen ook diverse scholen en kerken gerealiseerd worden. Dat is er niet van gekomen. De meeste kinderen die in de Leyen wonen gaan naar een van de basisscholen die bij de Melkweg gelegen zijn. Ook zullen kinderen van de basisschoolleeftijd bij de Werkplaats Kindergemeenschap school gaan. Gezien de ontkerkelijkheid is er ook geen kerk gebouwd in de wijk, iets dat aanvankelijk wel de bedoeling was.

Ook het ooit geplande wijkcentrum is niet gerealiseerd. Als sociaal centrum fungeert het gebouw van de Wijkvereniging WVT aan de Talinglaan. De vergaderingen van de Wijkraad de Leyen vonden plaats in dat gebouw. De wijkraad was ontstaan na een straatveegdag die in november 1995 georganiseerd was. Eens per twee maanden werd er vergaderd. Dergelijke vergaderingen werden niet alleen door diverse bewoners (waaronder ook jongeren) bijgewoond, maar ook was de wijkagent er regelmatig bij aanwezig en/of iemand van de gemeente en/of een afgevaardigde van de gezamenlijke woningbouwverenigingen.

De Leyenseweg is de belangrijkste toegangsweg voor de Leyen. De doorgetrokken Berlagelaan fungeert als een rondweg. De Massyslaan en Jan van Eycklaan bieden de mogelijkheid om de wijk in noordelijke richting te verlaten zonder de spoorbaan te moeten oversteken. De wijk wordt begrensd door de spoorlijn, die min of meer een barrière vormt. Het fietstunneltje bij de

Berlagelaan biedt een mogelijkheid voor fietsers en voetgangers om de wijk te verlaten. Vooral schoolkinderen maken daar gebruik van. Automobilisten die naar De Bilt willen moeten gebruik maken van de spoorwegovergang bij



*Spoorwegovergang De Leyen.
(foto F. Meijer, 1999)*

de Leyenseweg. Van 24 op 25 juli 1999 was bedoelde overgang veranderd in een echte adob, een afkorting die staat voor automatische

dubbele overwegbomen. De overweg werd beveiligd met camera's en radar, kreeg rode en gele waarschuwingslichten en een opvallend belsignaal. Deze vorm van beveiliging was volgens een krantenbericht in het

Utrechts Nieuwsblad van 24 juli 1999, uniek in Europa. Toch bleek na de aanleg niet iedereen tevreden. Een volgend krantenbericht van 19 mei 2000 maakte melding van de ergernis van omwonenden betreffende deze ultramoderne

spoorwegovergang. Geluidsoverlast en lange wachttijden waren de belangrijkste oorzaken van de irritatie. Een woordvoerder van NS-Railinfrabeheer zei bang te zijn dat er aan de klachten weinig gedaan zou kunnen worden. Wel had men het geluid van de belsignalen gehalveerd, maar het toeteren van de machinisten kon men niet verbieden. Te vaak staken voetgangers en fietsers de overweg over, ook al waren de bomen gesloten. Men had te weinig geduld. Door de dubbele bomen moest men vaak langer wachten. De wijkvereniging wenste daarom dat er een tunnel zou komen. Echter de kosten daarvan waren (en zijn nog) extreem hoog. Volgens de woordvoerder van NS-Railbeheer kostte een adob ongeveer een half miljoen gulden. Een tunnel zou veel en veel meer gaan kosten. Die kosten zouden wel eens op kunnen lopen tot zestig miljoen gulden, geld dat voor het grootste deel uit de gemeentekas zou moeten komen. Burgemeester Tchernoff had verklaard dat de discussie betreffende een tunnel niet heropend werd. Hij vond dat er eerst duidelijkheid moest komen betreffende het mobiliteitsplan van minister Netelenbos, waarin een

plan zou worden opgenomen betreffende het Randstadspoor. De mogelijkheid bestond dat er in de Leyen een halte zou komen. (Inmiddels is de overweg in maart 2008 weer gewijzigd qua verlichting en geluid. Red.)

De spoorwegovergangen in Bilthoven blijven een bron van zorgen. Niet alleen de spoorwegovergang bij de Leyenseweg, maar vooral ook die bij het station. In de Biltse en Bilthovense Courant van 21 november 2007 stond vermeld, dat op zaterdag 10 november de



*Spandoek Berlagelaan september 2000.
(foto Hans Haan)*

gemeenteraad, samen met vertegenwoordigers van de Klankbordgroep Stationsgebied en de gemeentelijke projectleiding, een excursie had gemaakt naar de spoorwegovergang bij de Soestdijkseweg. Ook daar zou een tunnel moeten komen voor het autoverkeer. Het Bestuur Regio Utrecht wilde volgens het krantenartikel financieel deelnemen aan de vernieuwing van de spoorwegovergangen Soestdijkseweg én Leyenseweg. Ook de provincie had positief gereageerd, zo verklaarde wethouder Ditewig. Prorail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat waren eveneens de plannen gunstig gezind. Het laatste woord was er echter eind 2007 nog niet over gesproken. Hopelijk zullen de problemen in de toekomst opgelost worden, ook die van de overgang bij de Leyenseweg.

In de vorige afleveringen was regelmatig sprake van een randweg, de T7, die door of langs de Leyen zou lopen. In aflevering 3 heb ik daarover verteld, onder andere naar aanleiding van het rapport van de Actiegroep De Leyen dat in 1972 uitkwam. In aflevering 6 heb ik geschreven dat er in augustus 1977 nog geen besluit was genomen betreffende het doortrekken van bedoelde randweg. De plannen leken even van de baan. Maar in een pamflet,

getiteld 'Overlast in De Leyen?', uitgegeven in januari 1998 werd melding gemaakt van het feit dat een half jaar daarvoor de werkgroep 'De Leyen in Last' was opgericht, wellicht door dezelfde mensen die het rapport van 1972 opgesteld hadden of zielsverwanten van die groep. De nieuwe actiegroep was opgericht nadat bekend geworden was dat de gemeente overwoog onder de spoorlijn achter het J.J.P. Oudkwartier een autotunnel aan te leggen. Die tunnel moest een verbinding vormen tussen de Biltse Rading en de Leyen. Een enorme toename van het autoverkeer zou het gevolg zijn in de wijk. De groep verspreidde een enquête waarin vier vragen gesteld werden:

1. Stel dat er een autotunnel wordt aangelegd tussen de Biltse Rading en de Berlagelaan. Wat vindt u daar van?
2. Stel dat de overweg in de Leyenseweg wordt afgesloten voor autoverkeer. Wat vindt u daarvan?
3. Stel dat er een weg door het Leyense bos wordt aangelegd naar de provinciale weg. Wat vindt u daarvan?
4. Wat vindt u van de activiteiten van de werkgroep 'De Leyen in Last'?

De vragen konden beantwoord worden met: goed, slecht, geen mening of anders, namelijk, waarbij de laatste keuze voor wat

betreft vraag 4 luidde: ik wil meedoen, neem contact met mij op. Van de 1924 huishoudens hadden er 860 het enquêteformulier ingevuld. Dat was 44,7%, een goede respons. Vraag 1 werd door 77,3% met slecht beantwoord. Vraag 2 werd door 89,0 % met slecht beantwoord en ook kruisten de meeste mensen (78,4%) bij vraag 3 het woordje slecht aan. Voor wat betreft vraag 4 koos 87,4% van de geënquêteerden voor het woord goed. Men stond dus achter de actiegroep. Jammer was dat slechts 1,1% actief wilde meedoen.

Ook de politiek hield zich met het onderwerp bezig. In het Wijkjournaal De Leyen, uitgegeven door GroenLinks ter gelegenheid van de gemeenteraadsverkiezing die op 4 maart 1998 zou plaatsvinden, maakte men duidelijk dat die politieke partij tegen de aanleg van een autotunnel was. Een woonbuurt diende in de eerste plaats een plek te zijn om te wonen, te spelen en te recreëren. Het verkeer moest daaraan ondergeschikt gemaakt worden. Kinderen moesten veilig op straat en in de buurt kunnen spelen. Ook wilde GroenLinks geen verdere aantasting van het Leyense bos. De partij raadde de wijkbewoners met klem aan op GroenLinks te stemmen. Een stem op die partij was immers een stem **tegen** de aanleg van de

tunnel. De beoogde tunnel is er niet gekomen. In de Nieuwsbrief 'De Leyen in Last' van februari 1999 stond, dat het gemeentebestuur het niet wenselijk achtte een autotunnel onder de spoorbaan bij de Berlagelaan aan te leggen. Tevens was men van mening dat de voordelen van een westelijke randweg door het Leyense bos richting provinciale weg onvoldoende zwaar wogen om de aanleg hiervan te rechtvaardigen. Bijna alle partijen in de raad waren het daarmee eens. Alleen de VVD wilde over vijf jaar de randweg opnieuw bezien, dit in het kader van de oplossing van de verkeersproblematiek bij het spoor. Het laatste woord betreffende het doortrekken van een westelijke randweg zal mijns inziens nog niet zijn gesproken. De toekomst zal leren hoe een en ander verloopt. Er zullen echter altijd wel kritische burgers blijven, die slechte voorstellen onder de aandacht brengen.

Op de Berlagelaan is dan niet extra veel autoverkeer gekomen (de aanleg van de tunnel ging immers niet door), maar volgens de omwonenden werd en wordt er vaak veel te hard gereden. Een spandoek, dat in september 2000 in de wijk hing, riep de gemeente op er iets aan te doen. De weg werd volgens de bewoners te vaak als racebaan gebruikt.

Het gebied de Leyen/Jan Steenlaan wordt, volgens het door Zandvoort Ordening & Advies opgemaakte rapport, aangemerkt als een suburbaan woonmilieu. Daaronder wordt verstaan een rustig woonmilieu met overwegend eengezinswoningen. Het gemeentelijke beleid is gericht op conservering en consolidering. Er zullen, zo staat in het rapport, geen grootschalige of structuurveranderende ingrepen komen.

Op 1 januari 1997 woonden er in het gebied circa 5.200 inwoners, wat 16% was van de toenmalige bevolking van de gemeente De Bilt. Door het grote aantal eengezinswoningen woonden er opvallend veel 6-20 jarigen (20%) en 35-49 jarigen (23%). De woningdichtheid bedraagt ongeveer 31 woningen per hectare. Bijna alle geplande woonbebouwing is gerealiseerd. Er resten nog slechts beperkte uitbreidingsmogelijkheden.

In negen afleveringen heb ik u de ontstaansgeschiedenis van de Leyen verteld, waarbij ik er van overtuigd ben dat er veel en veel meer over te vertellen is. Anno 2008 is de Leyen nog steeds een groene wijk waar het goed wonen is. Er is in 2003 een convenant gesloten tussen de gemeente, de woonstichting SSW, de politie, WVT, jongerenwerk Schakels

en de wijkraad De Leyen, waarin aangegeven werd hoe men met elkaar wilde omgaan in het kader van het Wijk- en dorpsgericht werken. Alle partijen beogen een goed leefklimaat te bevorderen voor de mensen in de Leyen, een prijzenswaardig iets.

Bronnen:

- Rapport betreffende Bestemmingsplan De Leyen/Jan Steenlaan 1998, gemaakt in opdracht van de gemeente De Bilt door Zandvoort Ordening & Advies.
- lijst betreffende huurwoningen uit het archief van SSW.
- stukken uit dossier Raadsstukken . 33 t/m 1992, samengesteld door Jan van der Heijden (in bezit bij de Historische Kring D' Oude School).
- dossier betreffende raadsbesluiten naamgeving wegen, samengesteld door Lies Haan-Beerends (in bezit bij de Historische Kring D' Oude School).
- diverse notulen betreffende de vergaderingen van de Wijkraad de Leyen.
- diverse Nieuwsbrieven 'De Leyen in last' van de Actiegroep De Leyen.
- diverse krantenartikelen uit het Utrechts Nieuwsblad en de Biltse en Biltthovense Courant.