

dat – hoewel verbouwd en vergroot – nog steeds bestaat. Ten zuiden van de spoorbaan bouwde Cornelis van Vulpen in 1871 een dubbele woning, waarvan een deel als stationskoffiehuis in gebruik werd genomen (Emmalaan 11). Na 1900 gingen de ontwikkelingen opeens erg snel. We doelen daarbij op de villabouw, in gang gezet met de bouw van villa *Ensah* (1899/1900), even ten noorden van de spoorbaan, waarvan alleen het voormalige koetshuis/paardenstalling nog overeind staat (nr.306).

De *Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen aan het Station De Bilt* ontwikkelde een plan tot aanleg van wegen ten zuiden van de spoorlijn, het *Villapark Vogelzang*. Men begon met de bouw van villa's langs de Soestdijkseweg. Nadat in 1903 de nieuwe wegen rond de Nachtegaallaan en de Prins Hendriklaan waren aangelegd, werden ook hier percelen bebouwd. Zo ontstond in betrekkelijk korte tijd een geheel nieuw villadorp. *Vogelzang* was het eerste villapark in wat we nu Bilthoven noemen.

#### Bilthoven-noord

Enkele vroege villa's ten noorden van de spoorbaan zijn villa *Martha* (1901), later bekend als Hotel *De Leyen* c.q. *Parkhotel* (afgebroken 1989) en villa *Den Heuvel*" (1906/7) nu huisnummer 338.

---

## De tolweg naar Soestdijk

#### Frans Nas

Nog niet zo heel lang geleden verraste het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nederlandse automobilist met enkele kostenverhogende voorstellen. Deze waren vooral bedoeld om het autorijden in de Randstad extra te belasten. De voorstellen om door middel van rekening-rijden en spitsvignetten de verkeersproblemen tijdens piekuren op de autowegen aan te pakken, hebben tot heftige discussies geleid.

Het betalen voor het gebruik van bepaalde wegen of trajecten is geen nieuw fenomeen. Het is bekend dat reeds in de 9e eeuw op de door de Romeinen aangelegde heirbanen tol werd geheven.

Door de eeuwen heen hebben heersers, regeerders, lagere overheden en particulieren gebruik gemaakt van dit middel om inkomsten te verwerven. In de 19<sup>e</sup> en de 20<sup>e</sup> eeuw werd de opbrengst van deze tollën hoofdzakelijk gebruikt om de aanleg en het onderhoud van de tolwegen mogelijk te maken.

De inwoners van de gemeente de Bilt hebben gedurende een eeuw rechtstreeks met tolheffing te maken gehad. Het gedeelte van de Soestdijkseweg, vanaf de kruising Dorpsstraat - De Holle Bilt tot aan de noordelijke grens van de gemeente in de richting Baarn, maakte deel uit van *'den Straatweg tusschen Soestdijk naar de Bilt'*.

In 1826 verkregen Jhr. Mr. J. Huydecoper van Maarsseveen en Mr. H.A. Laan, beiden woonachtig in

De bouw langs de Soestdijkseweg-noord kwam echter pas goed op gang toen ook daar de aanleg van villaparken projectmatig in gang werd gezet. In 1911 startten maar liefst drie projecten, te weten *Park Drakenstein* (Laurillardlaane.o.), *Ensah-park* (Tollenslaan e.o.) en *De Biltse Duinen* (Jan Steenlaan e.o.). In 1918 volgde het *Park Ridderoord* (Gezichtslaan e.o.) en 5 jaar later het *Oosterpark* (componistenwijk).

In dit themanummer komen een aantal facetten van de historie van de Soestdijkseweg aan de orde. Frans Nas heeft een verhandeling geschreven over de Soestdijkseweg als tolweg. De boerderijen langs de weg worden beschreven door Ellen Drees. De totstandkoming van het eerste villapark langs de weg, het Park Vogelzang, komt uitvoerig aan de orde in een artikel van Lies Haan. Ruimtegebrek verhinderde helaas opname van een uitgebreid artikel over het landgoed Jagtlust, dat zo'n centrale plaats innam bij de historie van de Soestdijkseweg. Dat houdt U nog van ons tegoed.

Baarn, bij Koninklijk Besluit toestemming om deze weg, van Soestdijk naar De Bilt, te bestraten, waardoor hij van gewone 'weg' 'straatweg' werd. Tevens kregen zij toestemming drie tolbomen te plaatsen. Deze tollën werden op 1 januari 1929 opgeheven.

## Aanleiding voor bestrating en tol

Bovengenoemde grootgrondbezitters uit Baarn namen in 1826 het initiatief tot de bestrating van de weg van Soestdijk naar de Bilt. Zij waren toen al enkele jaren commissaris van de straatweg (en tolgeweg) Naarden - Amersfoort en enkele daarop aansluitende tolgewegen. Zij beoogden met de bestrating van de weg Soestdijk - De Bilt een kortere en betere verbinding tot stand te brengen tussen de eerstgenoemde Straatweg en Utrecht. Zij verwachtten bovendien een grotere toeloop naar de bestaande tolgewegen, waardoor de tolopbrengsten zouden stijgen.

De weg tussen Soestdijk en Utrecht, in het bijzonder het gedeelte tot De Bilt, was gedurende regenperiodes nagenoeg onbegaanbaar. Naast bovengenoemde argumenten hadden de heren grootgrondbezitters zelf ook wel enig belang bij het (verder) ontsluiten en toegankelijker te maken van hun omgeving voor belanghebbenden en gasten.

Het Koninklijke Besluit van 1826 gaf de initiatiefnemers toestemming

*'tot het bestraten van den weg van Soestdijk naar de Bilt mitsgaders tot het openen eener geldlening, het plaatsen van drie tollèn en het heffen van tolregten aan dezelfde, teneinde in de aflossing en rentebetaling der geldlening te kunnen voorzien'.*

De heren Huydecoper van Maarsseveen en Laan publiceerden in dat zelfde jaar een

*'Plan eener Negotiatie van Tachtig Duizend Gulden, ter Bestrating van een gedeelte van den Provincialen Weg van Bunschoten naar de Bilt, en wel van het gedeelte gelegen tusschen de Biltsche en Naardensche Straatwegen, en dus van Zoestdijk tot aan de Bilt'.*

Behalve door de Provinciale Staten van Utrecht (f 5.000,-) werd daarop ingetekend door 29 particulieren. De hoogste inschrijver was Huydecoper van Maarsseveen zelf met f 11.500,-. Ook Laan tekende in, voor f 4.500,-. De overige deelnemers aan de negotiatie verbonden zich bij de intekening voor een of meer aandelen van f 500,-. Zij brachten gezamenlijk f 80.000 bijeen.

Uit de intekenaars werd een commissie gevormd die de negotiatie, een soort onderneming, moest beheren. Deze commissie bestond uit vijf commissarissen ('door de geïnteresseerden dezer Negotiatie te verkiezen') die als taak kreeg de aanleg en het onderhoud van de weg te regelen en de financiën te beheren. Een belangrijke rol vervulde de Commissaris-Administrateur, die alle lopende zaken regelde. De commissie vergaderde meestal maar één keer per jaar.

De eerste afrekening, over het jaar 1827, laat zien dat de gestorte f 80.000,- ruim voldoende waren om de bestrating van de weg, de bouw van de drie tolhuizen en alle bijkomende voorzieningen te betalen. De grootste onkostenpost bedroeg f 55.714,45:

*'betaald aan steenen voor gemelde weg benoodigd, de transportkosten en het lossen hieronder begrepen'.*

Een jaar later, in 1828, volgden nog enkele betalingen, waarvan die aan mr. timmerman Verwoerd niet onvermeld mag blijven:

*'Aan dezelfde voor het maken van een doods-kist voor een arbeider die bij gelegenheid van het aanleggen der Straatweg gestorven is, f 5,60.'*

De heren lieten drie tolhuizen bouwen, waarvan twee op het grondgebied van de gemeente De Bilt. De eerste stond aan de zuidwestzijde van de kruising Soestdijkseweg - Groenekanseweg. Daartoe kocht commissaris H.A. Laan in 1827 van Pieter Hieronimus van Westrenen van Themaat, grondeigenaar, wonende op Houdringe, *'een stukje bouwland, groot drie roeden vier en vijftig Ellen en twee en tachtig Palmen met de sloot en vier populierboomen daarop staande, gelegen aan den hoek van de Spieringweg .... koopsom f 100,-. De Here Kooper in zijn kwaliteit zal het regt hebben op het voorgeschreven hoekje land een Huis te bouwen, moettende dienen tot Tolhuis van den nieuw aangelegde Straatweg'.*

Het tweede tolhuis werd gebouwd aan de Soestdijkseweg, kort voor de afslag Vuursche Weg. (Tegenover restaurant Kukeleku aan de Provincialeweg S3). In de administratie van de Straatweg komt het meestal voor als het tolhuis 'op de Heide nabij de Bilt'. Het derde tolhuis van de Straatweg verrees op enige afstand van het paleis Soestdijk. In de administratie werd het meestal omschreven als *'de gabel (=tol) aan de Veenhuizen onder Baarn'*; later kortweg *'de tol Veenhuizen'*.

## Collecteren of verpachten?

Uit de notulen van de vergadering op 21 januari 1829 kan afgeleid worden dat de commissie in de eerste jaren zelf over het geïnde tolgeld beschikte:

*'...de vraag in deliberatie gebracht om de gabelen of te blijven collecteren oftewel te verpachten, en is na vele onderscheiden uitgebrachte gevoelens met algemene stemmen besloten de verpachting van de gabelen te beproeven'.*

In dat zelfde jaar verspreidde de administratie een grote affiche. Daarop stond te lezen dat bij de Domein-Tol te Soestdijk op 21 september 1829 verpacht zou worden

*'.....aan de meest- en genoegbiedende, DE OP-BRENGST der DRIE GABELLEN op dezen STRAAT-WEG geheven wordende, en dit gedurende de tijd van drie jaren, ingaande één Januarij 1830, en wel ieder gabel afzonderlijk.'*

## Het contract

Het contract dat de Commissarissen met de pachters afsloten, bevatte een reeks artikelen waarin beschreven stond hoe de verpachting moest plaats vinden en aan welke regels een pachter zich had te houden. Het eerste artikel luidde:

*'De verpachting heeft voor elk hierna te omschrijven gabel of tol plaats eerst bij opbod tegen genot van na te melden trekgeld door den hoogstbiedende, daarna bij afslag van een boven het hoogst gedane bod te stellen som. Elk bod of elke mijning kan zonder opgaaf van reden worden geweigerd of aangenomen.'*

De Commissarissen gingen niet over één nacht ijs en vroegen een duidelijke garantie voor de door de pachter aangegane verplichtingen. Zij stelden:

*'De pachters zullen dadelijk bij de verpachting moeten stellen twee goede en voldoende borgen ten genoegen van den heer verpachter, .....*

De vrijheid van de pachter was niet onbepikt. Behalve dat hij zich strikt moest houden aan de door de Commissarissen voorgestelde (en door Gedeputeerde Staten vastgestelde) toltarieven, was er weinig ruimte voor enige bijverdiensten:

*'De pachters, of de namens hen den tolboom bedienen-de personen (tolgaarders) zullen geen patent als slijter van sterken drank in het groot of klein mogen hebben en geen koffie- of bierhuis mogen houden of uitoefenen in of buiten de woningen, bij de gabelen behorende.'*

Later werd dit artikel wat afgezwakt en was het, met toestemming van de Commissarissen, wel toegestaan. Om bij andere eventualiteiten te kunnen ingrijpen, beschikten de Commissarissen een volgend artikel:

*'Indien de pachters of degenen die met vergunning van de heren Commissarissen over gemelde Straatwegen in hunne plaats, met de invordering der tolgelden belast mogten worden, zich te eeniger tijd aan wangedrag mogten schuldig maken, ter beoordeling van de heeren Commissarissen, zal de pacht verstaan worden dadelijk te zijn geëindigd, ....'*

De machtige positie van de heeren Commissarissen werd nog eens geaccentueerd door het laatste artikel van het contract:

*'Alle duisterheden, welke in de bij deze acte vermelde bedingen en bepalingen mochten voorkomen of alle uitleggingen daarvan, welke noodig mochten zijn, zullen door commissarissen over gemelde staatwegen worden opgelost en gegeven, terwijl alle geschillen daarover of omtrent de tarieven voor de tolheffing door hen zullen worden beslist, wordende de pachters geacht zich vrijwillig aan de uitspraak van die commissarissen te onderwerpen.'*

## De verpachtingen

De eerste verpachting vond plaats in 1829. De gabel in De Bilt werd gepacht door de timmerman Hendrik van Hilde uit Nieuwersluis, voor f 1.550,-. Hendrik bracht twee plaatsgenoten mee als borgen: de kastelein David Bisschop en de tapper Gijsbertus van Bork.

De tol op de Heide ging naar de timmerman Nicolaas Broers uit Amersfoort voor f 1.430,-; met als borgen de kastelein Thimoteus van de Maath en de bouwman Gijsbertus Verhoef, ook woonachtig in Amersfoort.

De tol Veenhuizen (bij Soestdijk) ging naar David Bischoff, de kastelein uit Nieuwersluis voor f 1.510,-. Voor hem stonden borgde tapper Cornelis Schot uit den Dolder en de aannemer Christiaan van Lint uit Loenen.

Bij deze eerste verpachting werd al iets zichtbaar van het beeld dat bij volgende verpachtingen in sterkere mate terugkeert. Er lijkt een circuit bestaan te hebben van pachters en borgen, die bij de verpachting van de tolleren op vele Straatwegen, met of tegen elkaar, streden om het beheer van de tolleren.

In 1877 verliep de verpachting anders. Aanvankelijk werd op de afzonderlijke tolleren het volgende geboden:

De Bilt:

Jochem Veldhuizen, metselaar te de Bilt f 1.020,-;

Op de Heide:

Antonie Matthes, groenteboer te De Bilt f 1.010,-;

Veenhuizen:

Jan Verwoerd, brievenaarder te Soest f 960,-.

Dat zou een totaal-opbrengst van f 2.990,- betekend hebben. Maar dan gaat het verhaal van de notaris als volgt verder:

*'De zelve als nu te zamen geveild zijnde heeft Arie Maters, van beroep logementhouder te Amersfoort, die nog verhoogd met f 180,- tot f 3.170,-'*

En zo ging Arie Maters met de drie tolleren aan de haal.

Soms slaagde één pachter er in meer dan een reeks tolleren onder zijn beheer te krijgen, zoals in 1924. Toen gelukte

het Johannes G. Griffioen, koopman te Bussum, niet alleen de tol bij Soestdijk (f 6.300,-), de tol op de Heide (f 3.700,-) en de tol bij de Bilt (f 5.100,-) te pachten, maar ook de tolleren op de Straatweg Huizen - Blaricum.

Zoals uit bovenstaande blijkt, kwamen de pachters en borgen voornamelijk uit de wijde omgeving van De Bilt. Maar ook in de gemeente De Bilt bestond belangstelling voor de tolleren. Onderstaande namen werden in het archiefmateriaal van de Straatweg aangetroffen:

Jochem Veldhuis, metselaar	1873;
Anthonie Matthes, groenteboer	1877;
Cornelis Kuijs, koopman	1891, 1894, 1900;
Pieter van Es, timmerman (borg)	1891, 1894;
Pieter Radix, tolpachter	1891, 1894;
Teunis Meijer, timmerman (borg)	1891, 1894;
Anthonie Radix Dirksz., winkelier (borg)	1891, 1894;
Johannes Overeem, wegwerker (borg)	1900;
Johannes Jozias Betist:	1909;
Gerardus Verhoef, caféhouder, (borg)	1919;
Gerardus Dominicus Verhoef, hout-handelaar (borg)	1919;
Bart Kruis, arbeider (borg)	1919;
Christiaan Kuijs, tuinman-chauffeur (borg)	1921;
Gerardus Verhoef	1927.

Uit andere bronnen kunnen de namen van de volgende tolpachters en/of tolgaarders worden toegevoegd:

Hermanus Hootsen, Jan van Beek, Wed. Gerrit Verhoef, Cornelis van Dijk	1850;
G. van Reekum, G.J. Kraaij, H. van Engelen	1854;
W.de Haan, H. Roos, D. Wheda	1886;
B. Kuus en J. Michiels	1909;
H. Kuus	1927.

### Reglement voor de passage

De Commissarissen van de Straatweg stelden in 1827 het eerste reglement vast

*'voor de passage over het bestraaete gedeelte der provincialen weg van de Bilt naar Bunschoten, en wel tusschen de Bilt en Soestdijk'.*

In dit reglement werd in 17 artikelen voorgeschreven hoe passanten zich moesten gedragen. Het reglement bevatte echter ook voorschriften voor de grondeigenaren, van wie percelen aan de Straatweg grensden. Het eerste artikel zette de toon:

*'Geene Wagens of Karren, meer dan twaalf honderd vijftig ponden Nederlandsch geladen hebbende, zullen den gemelden Straatweg mogen passeren'.*

Mocht een onverlaat toch met een te zware vracht de Straatweg willen oprijden, dan gaf artikel 2 aan wat er moest gebeuren:

*'De gaarders of pachters der Gabellen op den voornoemden Straatweg worden mitsdien gelast, om ingeval zij mogten vermeenen, dat een Wagen of Kar het Tolhek passerende, met meer dan twaalf honderd vijftig ponden Nederlandsch is bevracht, als dan zoodanige Wagen of Kar aan te houden, te ontladen en de vrachte weegen, zullende eene boete van vijftig gulden worden verbeurt bij den Voerman, bij weigering te verhalen op de lading, wagen, kar of paarden, .....*

Artikel driediende waarschijnlijk om te voorkomen dat de pachters te snel zouden besluiten tot weging over te gaan:

*'bijaldien echter bij ontlading van eenig aangehaalde wagen of kar wordt bevonden, dat dezelve niet zwaarder als twaalf honderd vijftig Nederlandsche ponden beladen was, zullen de gaarders of pachters in zoodanig geval verplicht zijn, aan den Voerman tot schade vergoeding wegens oponthoud als anderszins uit hunen privé beurs te voldoen, eene somma van drie gulden'.*

Het reglement bevatte verder enkele verkeersregels, zoals:

*'Wanneer twee rijdtuigen elkander op den weg tegen komen, zullen beiden zonder op het getal der wielen of paarden acht te slaan, van de hand moeten uithalen, ieder voor de helft des Wegs' (art. 5).*

*'Alle wagens of karren geladen met hout, hooi, mest, zand, steen, granen, aardappelen, of wat dies meer is, die stapvoets rijden, zijn gehouden half spoor te rijden' (art. 8).*

Voor het geval aanwonenden hun langs de weg staande bomen wilden rooien was er bepaald dat:

*'Een daartoe gerechtigde, boomen langs den weg staande latende uitrooijen, zal gehouden zijn, bij het uitrooijen drie en zestig Nederlandsche duimen van de bestrating af te blijven; ook de boomgaten dadelijk dicht te maken, en de boomen ten spoedigste te vervoeren, inmiddels zorgende, dat dezelve zoo neder gelegd worden, dat deze aan de passage geene de minste hinder aanbrengen, en dit op eene boete van drie gulden voor iedere boom' (art. 11).*

Het reglement bepaalde verder dat men niet vrij was om een nieuwe weg te laten aansluiten op de Straatweg. In artikel 14 was bepaald dat hiervoor toestemming nodig was van de Commissarissen.

Met dit artikel zullen de commissarissen beoogd hebben het ontstaan van sluiptwegen tegen te gaan, zodat men

de tolheffing kon ontlopen. Op het moedwillig ontduiken daarvan stond een zware straf, daarover handelde het laatste artikel:

*'Die de tollē ontrijdt verbeurt elke keer vijftig maal den verschuldigden tol, ten behoeve der kas van den Straatweg.'*

### Het tolgeld

Wie moest nu tolgeld betalen en hoeveel? Voor zover na te gaan waren voetgangers vrijgesteld van betaling. Maar zodra ze in gezelschap waren van een paard of muilezel kostte dat geld. Uit het hierbij geplaatste tarieflijstje, uit het jaar 1876, blijkt dat voor elk los paard of muilezel 5 cent betaald moest worden. Maar een kalf, schaap of varken mocht voor één cent de tolboom passeren.

Ook nieuw was het tarief voor een tapissière (volgens van Dale een van binnen gecapitonneerde, grote verhuiswagen).

Uit 1827 is een handgeschreven lijstje bewaard gebleven met het opschrift 'Vrijdom van Tol op den Straatweg Soestdijk de Bilt'. Bovenaan staat de koninklijke familie:

*'Voor paarden en rijtuigen van 's Konings huis, en die der Prinsen en Prinsessen van hetzelfde ook die van het gevolg';*

onmiddellijk gevolgd door de posterijen:

*'Voor de brievenpost, wanneer in het rijtuig, behalve conducteur en postiljon geen of slechts één reiziger is.'*

Verder wordt een uitzondering gemaakt voor

*'de Commissarissen van de weg, wanneer een hunner*

## Bij de aankomst aan de Tolpaal of den Tolboom op den Straatweg tusschen SOESTDIJK naar DE BILT zal voor tol moeten betaald worden:

Voor elk los paard of muilezel . . . . .	f 0,05
Voor elk los runderbeest of ezel . . . . .	» 0,01 <sup>5</sup>
Voor elk kalf, schaap of varken . . . . .	» 0,01
Voor eene kudde schapen of varkens sterker dan vijftig stuks, in eens . . . . .	» 0,50
Voor elken bok, geit of hond gespannen voor een rij- of voertuig met twee wielen . . . . .	» 0,01 <sup>5</sup>
Voor elken bok, geit of hond gespannen voor een rij- of voertuig met vier wielen . . . . .	» 0,03
Voor rijtuigen of voertuigen, onverschillig met twee of vier wielen, mitsgaders sleden voor elk aangespannen paard, ezel, muilezel, of runderbeest . . . . .	» 0,07 <sup>5</sup>
Wanneer twee of meerdere rij- of voertuigen nauw elkander gekoppeld zijn, zal bovendien betaald worden voor ieder gekoppeld rij- of voertuig . . . . .	» 0,10
Voor diligences, voer- en rijtuigen ingerigt voor meer dan zes doch minder dan twaalf personen, voor elk paard . . . . .	» 0,10
Idem, voor meer dan twaalf personen, voor elk paard . . . . .	» 0,15

*Alomst vastgesteld door Commissarissen van den Straatweg  
SOESTDIJK—DE BILT, den 17 Januarij 1876.*

Deel van de tarieflijst uit het jaar 1876.

In 1921 waren die tarieven nauwelijks veranderd. Voor een los runderbeest of ezel was het tarief nog steeds 1½ cent en voor een kudde schapen of varkens, groter dan vijftig stuks, moest ook toen nog 50 cent betaald worden.

Wel was die tarieflijst enigszins uitgebreid, als gevolg vande modernisering in het verkeer:

*'Voor elk vervoermiddel door mechanische kracht voortbewogen bestemd voor vervoer van personen, per wiel 5 cent.'*

*in het rijtuig, of op het paard zit, of het rijtuig daarna ledig terugkeert';*

*'voor onaangespannen, ongezadelde, onbeslagen veulens, zonder snijtanden';*

*'voor vervoer van mest, asch of mergel'*

en tenslotte

*'voor vervoer van producten van, of naar eigen of gehuurde gebouwen, of gronden, doch alleen aan den tolboom het naast gelegen bij het gebouw, op den grond van waar vervoerd wordt'.*

Maar ook enkele plaatselijke grootheden stonden op deze lijst. Toen Pieter Hieronimus van Westrenen van Themaat, de bewoner van Houdringe, in 1827 een stukje grond verkocht aan de Commissarissen voor het tolhuis, bedong hij

*'eene altoos durende vrijdom van tol'*  
voor

*'de bruikers van de Boeren Hofsteden Den Hoeve en Spiering behorende aan den Heer Verkooper'.*

Op het eerste lijstje werd zijn eis gehonoreerd.

*'Volgens overeenkomst zullen van de tol aan de hoek van de Spieringweg onder de Bilt bevrijd zijn de gebruikers van de Boere hofstede ten Hoeve en de Spiering'.*

Er stond nog een bevoorrechte Biltenaar op dat lijstje, dat *'na rijpe delibèratiën'* was vastgesteld:

*'Van de tol aan de Bilt is voor de helft bevrijd de Eigenaar van Jagtlust en zulks voor eigen rijtuigen en paarden mits dat deze genoemde eigenaar geen nieuwe weg voor het bouwland aanlegt'.*

Dit voorbehoud was door de Commissarissen gemaakt omdat zo'n nieuwe weg voor de eigenaar van Jagtlust, èn voor anderen, de mogelijkheid opende zonder betaling de Straatweg te bereiken.

In 1908 vroeg J.B. Groenewegen uit de Bilt, eigenaar van de *Koninklijke Boomkwekerijen Groenewegen & Zoon* vrijstelling van betaling. Zijn belangrijkste kwekerij lag op de noordwestzijde van de kruising Soestdijkseweg - Groenekanseweg.

In 1909 schreef Groenewegen aan de Commissarissen

*'dat wij bereid zijn als afkoopsom voor den bewusten tol jaarlijks te voldoen de som van vijftig gulden, in aanmerking nemende dat wij daarmede van alle lasten en onaangenaamheden af zijn'.*

In 1915, tenslotte, vroegen B. en W. van de gemeente De Bilt

*'vrijdom van tol voor asch- en vuilniswagens als voor spoeiwagens'.*

Verdere argumentatie achtten zij niet nodig:

*'Wij menen dat waar het hier geldt een algemeen belang eenige verdere aanbeveling van het verzoek als overbodig kan beschouwd worden'.*

## Het onderhoud

Gelijk met de aankondiging van de publieke verpachting van de drie tolhuizen in 1829, werden aannemers uitgenodigd in te tekenen voor het onderhoud van de Straatweg. Aanbesteed werd:

*'het dagelijks onderhoud van dezen Straatweg, dit ook voordrie jaren, ingaande 1 Januarij 1830, en eindigende 31 December 1832, en zulks in twee perceelen/ als het eerste perceel van Soestdijk tot het tweede Tolhuis, het tweede perceel van het tweede Tolhuis, tot het einde van den Straatweg'.*

De laagste inschrijver was Pieter van Es, meester timmerman te Eemnes. Hij kreeg het werk voor een periode van 16 maanden voor f 750,-.

Over de eerste decennia zijn weinig gegevens aangetroffen die betrekking hebben op de toestand van de Straatweg. Maar in de jaren tachtig begon het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht aanmerkingen te maken op het achterstallige onderhoud. Zij deed dat naar aanleiding van de door de Commissarissen gezonden jaarrekeningen. In 1885 schreef het college:

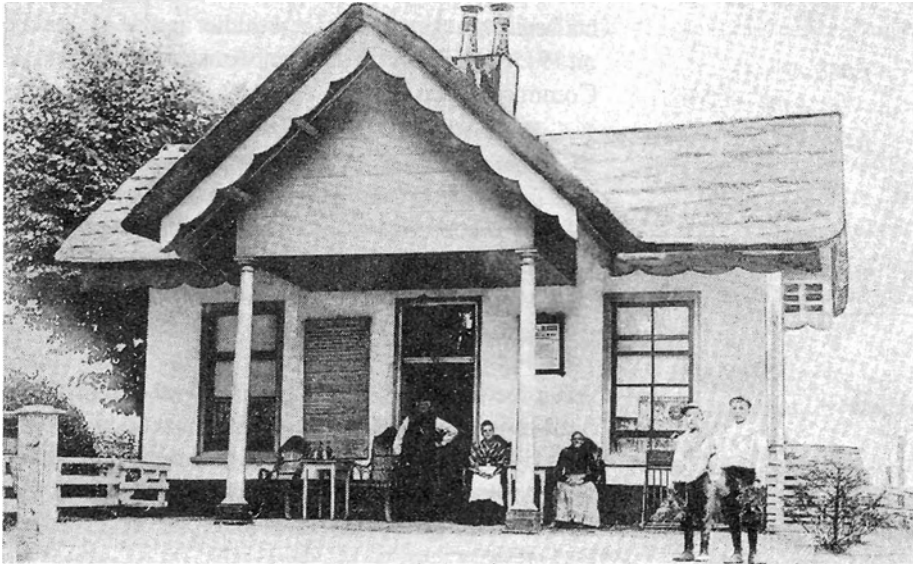
*'...dat blijkens de verklaring van de Hoofd-Ingénieur van de Provinciale Waterstaat in ons gewest, die onlangs de gesteldheid van de weg heeft opgenomen, de toestand op vele gedeelten daarvan, vooral nabij de Bilt en de Praamgracht, nog zeer veel te wensen overlaat, niettegenstaande de onderwerpelijke rekening een batig saldo van f 771,49½ aanwijst en er vele oude stenen in voorraad zijn. Wij nodigen u derhalve dringend uit, eerlang althans nog in de loop van dit jaar, aan de meest afgesleten gedeelten der bestrating de nodige verbeteringen aan te brengen .....'.*

Gedeputeerde Staten bleven daarna aandacht vragen voor dit knelpunt maar het lijkt er op dat haar oproepen niet tot het gewenste effect leidden. Tien jaar later, in 1894, kwamen Gedeputeerde Staten met een suggestie om de opbrengst der tollèn te vergroten:

*'...geven wij u in overweging in de voorwaarden dier verpachting eene bepaling op te nemen daartoe strekkende dat de pachters gehouden zullen zijn, boven de pachtsom, aan uwe administratie eene door u bij bedoelde voorwaarden te bepalen wekelijksche of maandelijksche toelage uit te keren voor de tijd dat het paleis van Soestdijk door Hare Majesteit de Koningin-Weduwe Regentes in den loop der pachtjaren zal bewoond worden. Zoodanige bepaling zoude toch de meerdere toelobbrengst, gedurende bedoelde tijdvakken gereedelijk te verwachten, voor een deel althans aan uwe administratie ten goede komen, terwijl bij gemis van zoodanige bepaling, dat voordeel alleen ten bate zal blijven komen der tolpachters...'.*

Belangrijke aanleiding voor de bestrating van de weg van Soestdijk naar De Bilt was de slechte toestand van deze weg aan het begin der 19e eeuw. Huydecoper van Maarsseveen en Laan, de initiatiefnemers voor van deze Straatweg, gebruikten in 1826 als argument voor de

aanleg van de Straatweg dat de onbegaanbaarheid van deze weg, vooral bij veel regen, mensen soms noodzaakte om via de stad Amersfoort te reizen als men van Soest naar Utrecht wilde. De bestrating zal, zeker in de eerste decennia, bijgedragen hebben aan de begaanbaarheid van de weg van Soestdijk naar De Bilt. De voortdurende vermaningen van Gedeputeerde Staten om de reparaties van de weg grondiger ter hand te nemen, doen vermoeden dat de Commissarissen er niet meer in slaagden hun taak naar behoren uit te voeren.



Het Tolhuis bij Houdringe, omstreeks 1904. De tolgaarder in de deuropening, links van de deur het bord met de artikelen van het 'Reglement voor passage'. Rechts van de deur de tarieflijst. Uiterst links een paal van de tolboom.

Dit tolhuis werd in 1960 afgebroken en op de schuin tegenover liggende hoek op de kruising weer opgebouwd.

In 1910 schreven enkele inwoners van De Bilt aan Burgemeester en Wethouders een brief waarin zij zich beklaagden over de toestand van de Soestdijkseweg in de omgeving van het station. B. en W. stuurden de brief door naar de heren Commissarissen en schreven in dat zij een 'request' hadden ontvangen

*'van verscheidene personen wonende om en nabij het station de Bilt, inzake de slechten toestand van de Soestdijkerstraatweg in de onmiddellijke nabijheid van het station. Aangezien ons gebleken is dat deze weg bij nat weer werkelijk dikwijls voor voetgangers niet te begaan is daar hij, komende van het station bij de Bilt als het ware een zak vormt waar het water in blijft staan, zou het aanbevelenswaardig zijn deze weg wat glooiender te maken.'*

De Administratie, het uitvoerend orgaan van de heren Commissarissen, deed haar best. Dat zij zich inspande om door middel van rioleringen de wateroverlast te beperken, blijkt uit een briefwisseling uit 1914 met de

eerder genoemde heer J. B. Groenewegen in De Bilt. De Administratie vroeg toestemming om een zinkputje te mogen plaatsen, naast de Straatweg, op de hoogte van de boomkwekerij Groenewegen antwoordt:

*'Er zal geen enkel bezwaar bestaan de daarbij gevraagde vergunning te verlenen, mits door Uw College aan onze Maatschappij een bewijs wordt afgegeven, waarin dit uitkomt, zoodat onze volle eigendomsrechten worden gewaarborgd, en wij te allen tijde het bedoelde zinkputje zullen kunnen doen verwijderen, als dit ons wenschelijk of noodig mocht voorkomen.'*

Het kwam allemaal in orde, maar Groenewegen vroeg wel een kleine financiële tegemoetkoming:

*'...tot behoud van onze rechten verzoeken wij u hierover aan ons een jaarlijkschen recognitie te betalen van een gulden, den eerste Mei van elk jaar, beginnend met het jaar 1914.'*

De aanleg van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort in 1863, bracht veel werk met zich mee voor de Administratie. Later kreeg zij te maken met de sterk toenemende huizenbouw, vooral in Bithoven, en de introductie en onstuitbare

groei van nieuwe (energie)voorzieningen. De correspondentie van de Administratie uit het begin van deze eeuw bevat veel brieven van provinciale, gemeentelijke en particuliere instellingen die allemaal hun kabels, buizen, leidingen of palen onder of langs de Straatweg wilden plaatsen.

## De financiën

Van de opbrengst van de drie tollens moesten alle onkosten betaald worden. In het Plan der Negotiatie, opgesteld in 1826, had men de verwachting dat het geleende kapitaal van f 80.000,- na tachtig jaar afgelost zou zijn (80 x 2 x f 500,-).

De Rekening over het jaar 1827 zag er als volgt uit:

<u>Ontvangst:</u>	
3 gabellen	f 4.807,34
kosten, o.a. olie v.d.lantaarnen	671,10
	<hr/>
	f 4.136,24
buitengewone ontvangst	35,82
	<hr/>
	f 4.172,06

<u>Uitgaaf:</u>	
onderhoud straatweg	f 1.040,77
andere betalingen	161,81½
interessen	1.547,04
afgelost aandeel 41	500,-
afgelost aandeel 26	500,-
premie	25,-
interessen	12,50
	<hr/>
	1.037,50
	<hr/>
	3788,12½

Voordeelig slot om op een volgend jaar	<hr/>
in rekening te brengen	f 383,93½

Een voorspoedige start, en het bleef goed gaan, ook al werd in de jaren 1829, 1832 en 1834 verlies geleden. Maar vanaf 1847 werden geen aandelen meer uitgeloot.

'Geen tot aflossing voldoende kapitaal aanwezig' staat in de boeken.

Inmiddels probeerde men langs een andere weg de jaarlijkse rentebetalingen terug te dringen. In 1841 vermeldde de jaarrekening:

'de inkoop van 2 aandelen, ieder groot f 500,-, derhalve te zaam 1000 gulden om te rekken in plaats der aflossing over gezegd jaar, hiervoor uitgegeven bij publieke veiling à 50 procent	f 500,-
provisie	3,50
interessen 1 jaar 18 dagen	26,25'

De Commissarissen waren al vroeg tot het besef gekomen dat deze Negotiatie geen succes zou worden. In 1858 schreven zij aan de Provincie:

*'nadat de weg 30 jaren gelegen heeft is den omstandigheid niet dezelfde. De weg wordt oud en kost jaarlijksch tot herstel meer en meer. De inkomsten daarentegen worden door latere aangelegene wegen minder. Dit heeft vooral veroorzaakt de Puinweg van Laren naar Hilversum die aan den Straatweg de tol van de botkarren heeft doen verliezen. En ofschoon de inkomsten van de Soestdijkerweg nog als veel betekende kunnen aangemerkt worden, zoo zijn dezelve niet genoegzaam om aan onderhoud, aflossing*

*(waarvan dan ook in jaren geen sprake is geweest en rente betaling te voldoen. Deze toestand kan niet voortduren.*

*Het billijkste was, dat de aangelegene dorpen, wiens gronden in waarde, door het aanleggen van deze weg, zoo zeer zijn vermeerderd, daartoe jaarlijks iets bijdroegen, dan hoe dit te verkrijgen zoo geen wet hen hiertoe dringt'.*

De geldschietters hielden zich aanvankelijk rustig. De eerste schriftelijke vragen van hun hand kwamen aan het begin van deze eeuw. Zo bevat het archief een briefje uit 1915, van de heer C. Blatt uit Amsterdam die aan de Commissarissen schreef:

*'Als deelhebber in de negotiatie, groot f 80.000,- ten laste van bovengenoemde weg, nemen wij de vrijheid, u beleefd te informeren op welke wijze door uwe administratie rekeningen verantwoording wordt gedaan, zoomede waar en wanneer de bescheiden, hierop betrekking hebbende, voor obligatiehouders ter inzage liggen'.*

Af en toe wist men, na veel heen en weer geschrijf met het Ministerie van Oorlog, enkele duizenden guldens uit 's rijks kas los te krijgen. Deze golden als vergoeding voor de beschadigingen, die het oefenende Nederlandse leger met hun paarden en kanonnen, aan de Straatweg had aangebracht.

Hoewel de Commissarissen reeds in 1858 verklaarden 'dat deze toestand niet kon voortduren' moesten zij toch nog 70 jaren wachten voor er een oplossing kwam.

Onder druk van de gemeente De Bilt, maar vooral van de Provincie, die haar provinciaal wegenplan niet kon realiseren, begonnen in 1928 de besprekingen tussen de Commissarissen en het provinciaal bestuur. De Commissarissen stelden voor dat zij de weg aan de provincie zouden overdragen en dat de provincie dan de gehele obligatielening zou aflossen. Toen de provincie weigerde daarop in te gaan, werd geantwoord dat het gewraakte standpunt niet door de Commissarissen werd ingenomen maar door de vergadering van aandeelhouders, immers als de tolheffing zou worden opgeheven zouden de aandelen alle waarde verliezen. De voorzitter sloot de eerste vergadering

*'en zegt nogmaals toe, dat een schriftelijk voorstel spoedig door de provincie zal worden gedaan, waarin er echter op gewezen zal worden dat, als de aandeelhouders er niet op ingaan, de verlenging dertolconcessie niet kan worden bevorderd'.*

De Provinciale Waterstaat kreeg opdracht de werkelijke waarde van het traject Soestdijk - De Bilt vast te stellen.

De Hoofd-Ingenieur (A. Mussert) berichtte dat voor vergoeding in aanmerking kwamen de opengebroke verharding (*'als grondstof voor het kloppen van puin'*) en de tolhuizen. Alle overleg leidde uiteindelijk tot een voorstel van de Gedeputeerde Staten, dat op 9 oktober 1928 door de Staten werd aangenomen.

Beheer en onderhoud van de straatweg werden, met ingang van 31 december 1928,

*'van de thans belaste concessionarissen'*

door de provincie overgenomen. (De provincie droeg het grootste gedeelte van de Straatweg, dat op Bilts grondgebied lag, weer over aan de gemeente De Bilt, die daarvoor jaarlijks een uitkering uit de wegenbelasting ontving.)

Voor de drie tolhuizen vergoedde de provincie Utrecht f 8.000,-; voor het in de weg aanwezige verhardingsmateriaal f 12.000,-.

Met ingang van diezelfde datum eindigde de tolheffing.

In een bijlage bij de stukken voor de vergadering der Staten werd enige toelichting gegeven op het voorstel:

*'Van de bovenvermelde ten behoeve van den straatweg Soestdijk - de Bilt gesloten geldleening staat nog een bedrag van f 69.500,- uit. Aflossing van deze geldleening heeft na 1853 niet meer plaats gehad, terwijl sinds 1878 ook de rentebetaling achterwege is gebleven. De uitgegeven aandeelen hadden dien-tengevolge reeds lang hunne waarde verloren. Redenen om de verplichtingen uit die geldleening over te nemen bestaan er naar onze meening voor de provincie dan ook niet.'*

De aandeelhouders hadden dus nog f 20.000,- te verdelen. Dat deden zij aan het einde van het jaar 1928 in Hotel Trier te Soestdijk, waar ze besloten hun activiteiten te stoppen en de administratie te liquideren.

Het lijkt er op dat de opheffing van de tolleren op 1 januari 1929 in De Bilt en Bilthoven weinig aandacht heeft gekregen. Noch de regionale, noch de plaatselijke bladen besteedden er extra aandacht aan.

Dank zij een kleine actie van enkele inwoners kwam er toch nog een kort berichtje in de Biltsche Courant:

*'Bij den overgang van het oude- in het nieuwe jaar zijn héél wat tolleren afgeschaffd, zoo ook de tolleren aan den Soestdijkerstraatweg. Dat deze afschaffing de instemming van vele automobilisten had is op het einde van den Sylvesteravond ook in onze gemeente nog eens duidelijk aan het licht getreden.*

*Den eersten tol aan dezen weg vanaf de Bilt had men nl. bij zijn verscheiden met een krans van sparretakken met roode linten vereerd. Een aan den krans bevestigd kaartje vertolkte de welgemeende droefenis over dit heengaan in de volgende bewoordingen:*

*'Wij houden ons geld nu in den zak,  
en hebben voortaan aan alle tolleren lak.'*

*Ondertekend, 1 Januari 1929*

*12 uur 's nachts.*

#### Bronnen

Rijksarchief Utrecht: *Archief Straatwegen. R15.*  
Archief Provincie Utrecht: *Notulen Statenvergaderingen.*  
Archief Gemeente De Bilt: *Diverse stukken.*

#### Literatuur

Universiteits Bibliotheek Utrecht.  
Ernst van Lennep: *De tolheffing op de openbare wegen in Nederland, Amsterdam 1884.*  
W. Wijting: *Tolheffing door de eeuwen heen, Uit: De Ingenieur, Februari 1988*