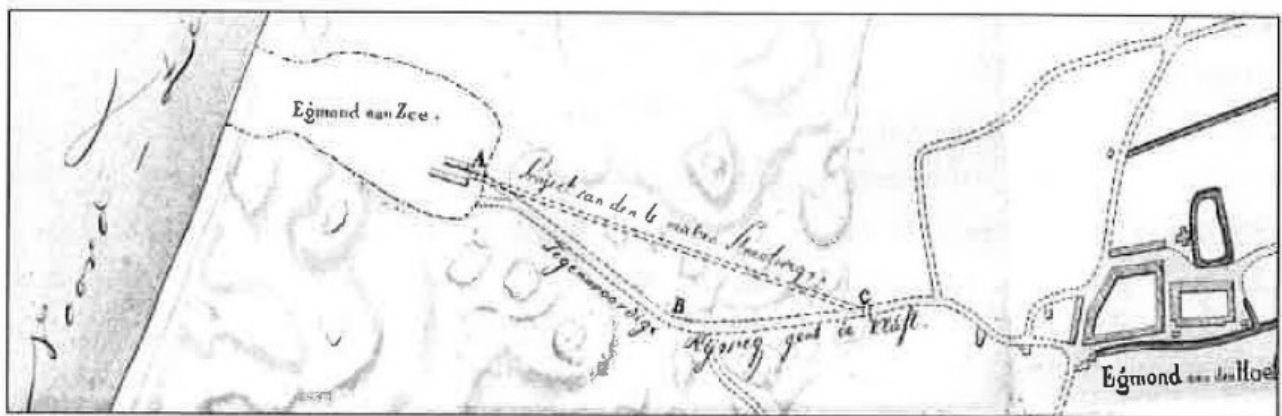


Als je nu van Alkmaar naar Egmond aan Zee rijdt over een glad geasfalteerde weg dan kun je je nauwelijks voorstellen hoe het er 200 jaar geleden aan toe ging. Een smal pad tussen de weilanden door verbond Alkmaar met Egmond aan den Hoef. Om dan in Egmond aan Zee te komen moest je nog een zandduin overklimmen. Met een kar was dat nauwelijks mogelijk. Nadat de verbinding in 1847 verbeterd was moest er wel tol betaald worden. Kees Floor beschrijft in onderstaand artikel hoe deze tot stand is gekomen.

Kees Floor

EGMONDER TOLWEGEN

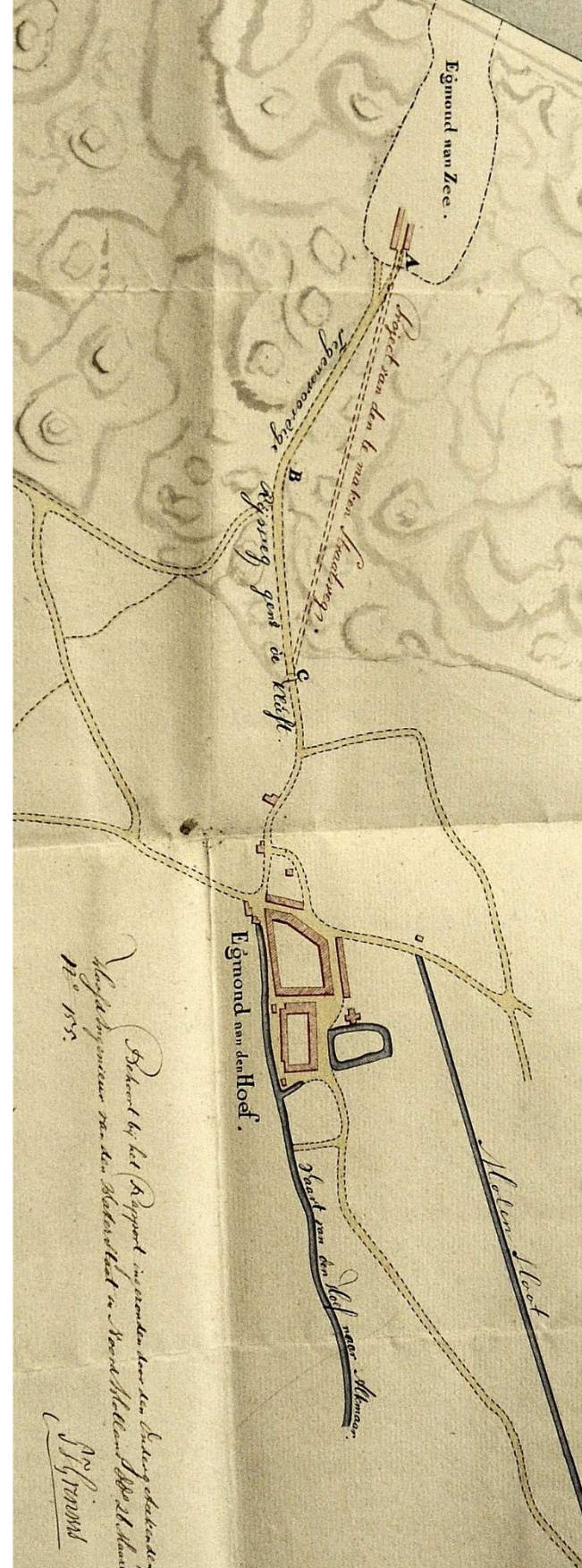
Wie vroeger van Alkmaar naar Egmond aan Zee reisde of het traject in omgekeerde richting wilde afleggen, moest tweemaal in zijn buidel tasten. De gemeente Egmond aan Zee mocht aan gebruikers van de Egmonderstraatweg tolgeld vragen; de gemeente Alkmaar had een tol aan de Hoeverweg. De Stadter tol werd opgeheven in 1916; de tolheffing bij Egmond aan Zee ging door tot 1928.



Afb. 5 Uitsnede uit een kaart van het duinterrein bij Egmond aan Zee en Egmond aan den Hoef met de bestaande zandweg (ABC, 978 meter) tussen de beide dorpen en het rechtgetrokken tracé (AC, 940 meter) van de geplande straatweg, getekend door Cornelis van der Sterr in 1841. De grens tussen de gemeenten Egmond aan Zee en Egmond-Binnen is aangegeven met een streep-puntlijn. Bron: Regionaal Archief Alkmaar ^(2b).

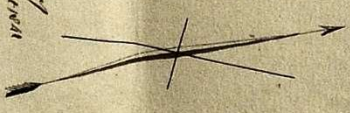
Tot in de eerste helft van de negentiende eeuw was de Kluft, een mulle zandweg van Egmond aan den Hoef door het duin naar Egmond aan Zee (Afb. 5 via ABC), moeilijk begaanbaar. Vooral tijdens zomerse droogteperioden was er haast geen doorkomen aan. De weg was echter van groot belang

Noord - Zee.



A
 B
 C
 Egnoud van den Hoef.
 Egnoud van Zee.
 Haven
 Kanaal
 Weg van den Hoef naar de Zee.
 Weg van den Hoef naar de Kanaal.
 Weg van den Hoef naar de Zee.

Schiedt bij het Rapport inkomsten van den Landvoogd van
 de West-Indische Compagnie van den 28. November
 1755.
 J. J. van der Meer



voor de vele vissers en schelpenvissers in het dorp om hun producten in de provincie af te kunnen zetten. Ook voor de bevoorrading met levensmiddelen en brandstoffen van elders was de weg cruciaal. Een rond 1840 door de gemeente Egmond aan Zee gewenste verbetering van de weg zou, zeker in combinatie met een eventuele schelpweg of een andere goed begaanbare verbinding tussen Alkmaar en Egmond aan den Hoef, de bloei en de welvaart ter plaatse ongetwijfeld ten goede komen. Zo hoefde dan bijvoorbeeld de vis niet meer eerst onder moeilijke omstandigheden naar Limmen gebracht te worden om van daaruit de reis naar de klant te vervolgen. Met de nieuwe weg zou de handelswaar via Alkmaar en het in december 1824 geopende Noord-Hollands Kanaal sneller bij de afnemers in Amsterdam en verderop terecht kunnen komen.

Korte tijd later overwoog de gemeente Alkmaar de eveneens in slechte staat verkerende weg door de Egmondermeer en de Bovenpolder naar Egmond aan den Hoef op een breedte van drie meter te brengen en te verharderen tot schelpweg. Zo hoopte ze de verbinding met de duinkant te verbeteren en de bereikbaarheid van de stad vanuit de Egmondten te verzekeren ⁽¹⁾. De wegen waarvoor een *upgrade* gewenst werd, lagen beide geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van de gemeente Egmond-Binnen.

Financiering

In 1841 stuurde het gemeentebestuur van Egmond aan Zee, samen met de collega's van buurgemeente Egmond-Binnen, een uitvoerige brief aan Koning Willem II. Daarin vroegen zij om financiële middelen om de bestrating van een vier meter brede weg naar Egmond aan den Hoef mogelijk te maken. Dat kon als subsidie of als renteloze lening, terug te betalen uit de opbrengsten van een tolheffing ^(2b). De gemeenten zelf hadden geen geld of wilden dat er niet aan uitgeven. Naast de hierboven reeds aangehaalde voordelen van een verbetering van de verbinding, werden nog genoemd de eenvoudiger afvoer van goederen die door schipbreuk op het strand terecht zouden komen en een verbeterde bereikbaarheid van het wat achteraf gelegen Van Speykmonument, dat kort tevoren was ingewijd als eerbetoon aan deze 'nationale held'. De kosten werden globaal geraamd op 20.000 gulden.

Een financiële tegemoetkoming zat er echter niet in; de gedachten gingen de jaren erna steeds meer uit naar een op de gebruikelijke wijze gefinancierde tolweg. De hoofdingenieur van Waterstaat in Noord-Holland onderzocht de mogelijkheden en maakte een schets van het rechtlijnig tracé van de geplande straatweg (Afb. 5).

Ook de gemeente Alkmaar moest de financiering van haar plannen rond zien

te krijgen. Ze was bereid de verbetering van de weg voor haar rekening te nemen, evenals blijvend de kosten van onderhoud voor de weg, de pompen, het tolhuis, twee bruggen en zeven duikers. Wel vroeg ze de toenmalige eigenaren/onderhoudsplichtigen om een bijdrage gedurende de periode waarin een voor de aanleg van de weg af te sluiten lening moest worden afgelost, waarschijnlijk niet langer dan 15 jaar doch ten hoogste 18 jaar. Het polderbestuur van de Bovenpolder zegde daarop 50 gulden per jaar toe voor maximaal 18 jaar; de dijkgraaf en heemraden van de Egmondermeer 100 gulden per jaar voor ten hoogste 15 jaar ^(3a). Daarbovenop droeg de gemeente Egmond-Binnen 100 gulden per jaar bij gedurende 18 jaar, omdat ook zij dacht bij de onderneming profijt te zullen hebben.

Koninklijke besluiten

Voor het aangaan van leningen moesten gemeenten destijds goedkeuring vragen aan de Koning. In juli 1845 kreeg de ‘stedelijke regering’ van Alkmaar toestemming voor haar plannen ^(4a); de accordering van het project van de gemeente Egmond aan Zee, dat eigenlijk vooral zinvol was als de weg naar Alkmaar er ook kwam, volgde nog geen maand later ^(4b). In beide gevallen ging het om een geldlening van 18.000 gulden en de oprichting van een tol. De tolheffing was uitsluitend bestemd voor het onderhoud van de weg en voor rente en aflossing van de lening waarmee de aanleg was betaald.



Afb. 6 Tolboom en tolhuis te Egmond aan Zee, 17 juli 1898. Bron: Beeldbank Noord-Hollands Archief, fotonummer NL-HlmNHA_559_001514.

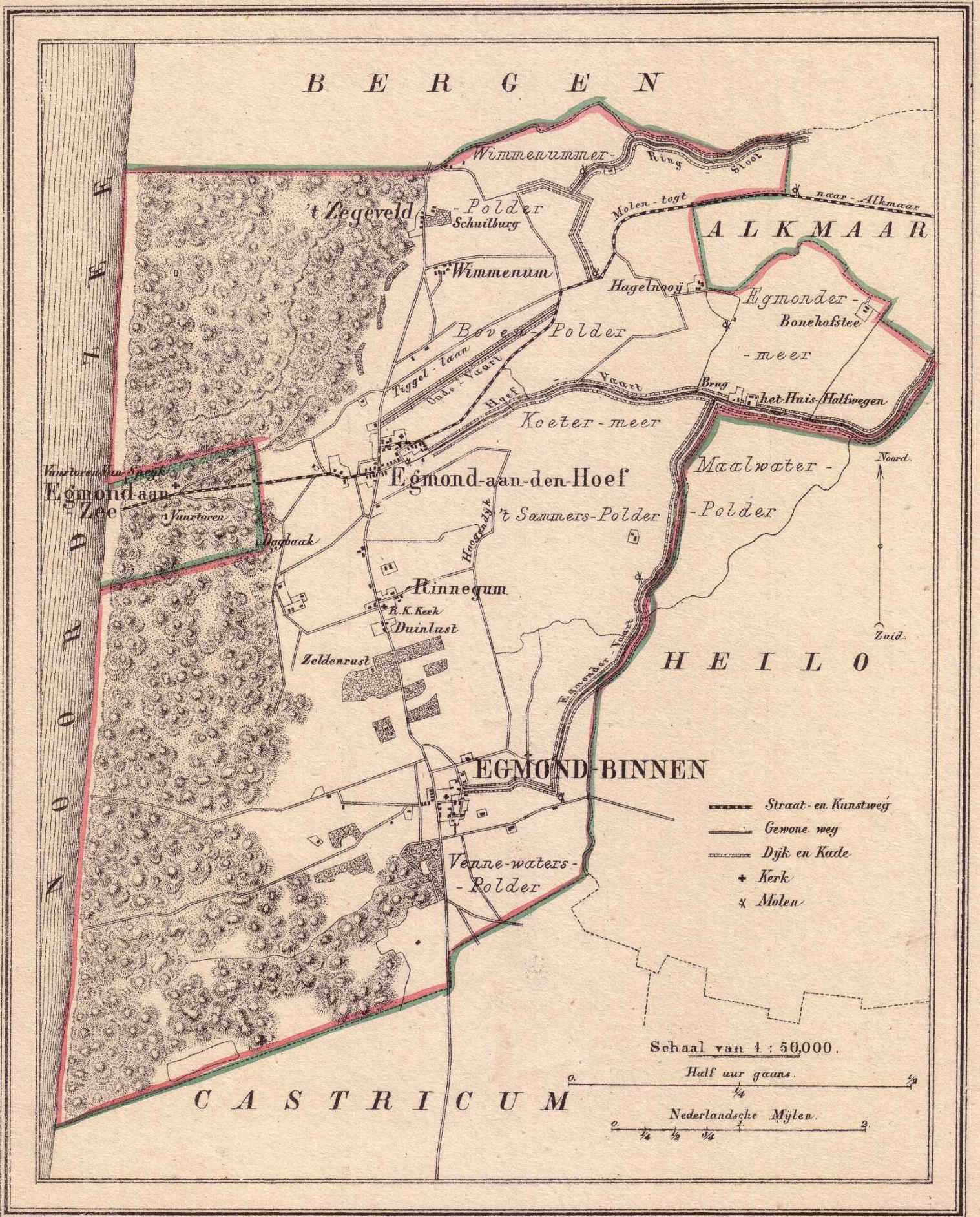
De hoogte van het tolgeld werd gespecificeerd in bijlagen bij de respectievelijke koninklijke besluiten. Wanneer de geldleningen te zijner tijd zouden zijn afgelost, dienden de tarieven opnieuw bekeken te worden.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hadden in het geval van Alkmaar naar eigen zeggen aanvankelijk bij vergissing het verkeerde tarievenlijstje bijgevoegd. Daardoor was er een extra koninklijk besluit ^(4c) nodig om het al goedgekeurde 'foute' lijstje in te trekken en de juiste tarieven en voorwaarden van kracht te doen zijn. In werkelijkheid bedongen de polderbesturen tolvrijdom voor de landbouw en voor hun eigen activiteiten. Pas nadat dit geregeld was in het tweede koninklijk besluit en terwijl de werkzaamheden aan de weg al waren begonnen, tekenden ze voor de eerder genoemde financiële bijdrage.

Na de koninklijke goedkeuring voor de ondernemingen kon de aanleg beginnen. Alkmaar ging voortvarend te werk: al op 30 april 1846 werd de Hoerschelpweg geopend ⁽⁵⁾. De Egmonderstraatweg en het bijbehorende tolhuis (Afb. 6) werden met het geëigende ceremonieel in gebruik genomen op 15 maart 1847 ^(2b). De verbinding van Egmond aan Zee met Alkmaar (Afb. 7) was daarmee een feit.



Afb. 7 De verharde route van Egmond aan Zee naar Alkmaar (geblokt, bestaande uit de Alkmaarseweg [Egmonderstraatweg] en de Hoerschelpweg) op een uitsnede van een kaart van de gemeente Egmond-Binnen uit 1866. De grens tussen de gemeenten Egmond aan Zee en Egmond-Binnen is gemarkeerd door een dikke zwarte lijn; tolhuis en tolboom bevonden zich sinds 1865 binnen de gemeentegrens. De Meerweg is nog niet bestraat. Bron: Gemeente-atlas ⁽¹⁰⁾.



1867.

2992 Bunders. 1150 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

Tarieven

Als richtlijn bij het opstellen van een tarievenlijst golden de bij koninklijk besluit ⁽⁶⁾ vastgestelde tarieven van de tolleren op de rijkswegen (Afb. 8). Verder hield men rekening met de lengte van de weg. Daardoor lagen de tarieven bij de tol aan de 6200 meter lange Hoeverschelpweg (Afb. 9) hoger dan die op de slechts ongeveer twee kilometer lange Egmonderstraatweg.

In sommige gevallen was er sprake van korting of zelfs van vrijstelling van tol. Werkverkeer met materialen of gereedschappen voor het onderhoud van de beide wegen en de bijbehorende tolhuizen, aan de Hoeverschelpweg tevens voor de molens en andere eigendommen van de polders, betaalde niets. Ook voor vee dat naar de weide werd gebracht of daarvandaan werd opgehaald, was geen tolgeld verschuldigd. Bij de vrijstelling van tol op de Hoeverschelpweg werden verder speciaal genoemd: 'springstieren die ten dienste van den landbouw worden rondgeleid benevens onbeslagen veulens zoolang zij nog geene snijtanden hebben'. Ook militair verkeer kon gratis passeren. Bij rijkstollen en particuliere tolleren is vaak ook een vrijstelling opgenomen voor paarden en rijtuigen van leden van het Koninklijk Huis. Kennelijk was Koning Willem II destijds niet van plan een bezoek te brengen aan de Egmond, want in de hier beschreven gevallen tekende hij de besluiten zonder een vrije doorgang te bedingen.

De tarieflijsten vertoonden soms ook lokale trekjes. Zo hoefden aan de Egmonderstraatweg voerlieden van schelpenkarren die aan het eind van de dag zonder lading terugkeerden, niets te betalen. In de polder was tussen de hoeven en landerijen het vervoer van veldvruchten, mest, hooi, graan, zuivel en alle andere vruchten van de landbouw alsmede van gereedschap vrij van tol. Landlieden die op donderdag of vrijdag met 'zoetemelkse kaas' naar de markt in Alkmaar gingen, kregen bij de tol aan de Hoeverschelpweg 50% korting.

De maximale last die over deze weg zonder speciale toestemming van burgemeester en wethouders van Alkmaar mocht worden vervoerd, bedroeg 1200 kilogram. Voor het vervoer naar Egmond aan Zee gold een dergelijke beperking niet; daar werd een zwaar beladen 'maljan' (mallejan, wagen om bomen en andere lange, zware lasten te vervoeren) gewoon doorgelaten, overigens wel tegen een toptarief van 25 cent.

TARIEF voor de heffing van tolrechten op den
schelpweg tusschen Alkmaar en Egmond
aan den Hoef.

Art. 1.

Bij aankomst aan den tolboom, op dezen weg gevestigd,
moet worden betaald:

- a. voor rij- of voertuigen, uitgezonderd de
ouder letter *b* te vermelden karren, voor
elk aangespannen paard f 0,10
- b. voor karren, waarvan noch de hak, noch
de zitbanken op veeren, riemen of andere
rekbare of veerkrachtige lichamen hangen
of rusten, voor elk aangespannen paard 0,07½
- c. voor iederen ezel of rund, gespannen voor
rij- of voertuigen 0,05
- d. voor iederen bok, geit of hond, gespannen
voor rij- of voertuigen 0,02½
- e. wanneer twee of meer rij- of voertuigen
aan elkander verbonden zijn, wordt boven-
dien voor elk aangehouden rijtuig betaald 0,10
- f. voor ieder los paard 0,05
- g. " " bossen ezel of rund 0,02½
- h. " " los kalf, schep, varken, bok
of geit 0,01
- i. " " vreemd dier, niet in een rij-
of voertuig vervoerd 0,30
- j. " " elken handwagen met één wiel 0,02
- k. " " " " twee wielen 0,03
- l. " " " " drie of meer
wielen 0,05

Art. 2.

Vermindering van tol wordt verleend aan de land-
lieden, die des Donderdags of Vrijdags zoetemelkse
kaas naar de markt te Alkmaar vervoeren en van den
weg gebruik maken, zowel voor de heen- als de terug-
reis en zulks voor de helft van den verschuldigen tol,
die bij de heenreis moet worden betaald.

Art. 3.

Van de betaling van tolgelden zijn vrijgesteld:

- a. H.H. M.M. de Koning, de Koningin en de verdere
leden van het Koninklijk Huis en gevolg;
- b. militairen, militaire transporten, troepen, paarden,
wagens en oorlogsmaterieel, wanneer door vertoon
van marschorder of reissijzer blijkt, dat de overtocht
in 's Rijks dienst plaats heeft;
- c. de aan het Rijk behorende rij- of voertuigen;
- d. springstieren, die ten dienste van de veeteelt worden
rondgeleid, benevens onbeslagen veulens, zolang zij
nog geen slijtanden hebben, zoodra de paarden,
randveen, schapen en ander vee, dat uit de wei-
de gehaald of daarheen gebracht wordt;
- e. voer- en rijtuigen, gebezigd wordende tot het vervoer
naar en van de landerijen, van mest, hooi, graan,
zuivel en alle andere vruchten van of gereedschappen
voor den landbouw, met dien verstande evenwel, dat
het vervoer onmiddellijk plaats heeft van de woningen
en aanhoorigheden der gebruikers naar hunne lande-
rijen of omgekeerd, strekkende deze vrijdom zich niet
uit tot hetgeen van anderen is ingekocht of naar de
markten vervoerd wordt;

Afb. 8 De tarieven van 1892 van het tol aan de Hoeverschelpweg. Deze tarieven werden elke 3 jaar opnieuw vastgesteld en afgedrukt in het Gemeenteblad van Alkmaar. Van 1874 t/m 1898 bleven de tarieven ongewijzigd. Collectie Regionaal Archief Alkmaar.

Aflossing lening Alkmaar

De Alkmaarse lening was afgelost in 1863. De tarieven moesten dus herzien worden, zoals bij de verlening van de concessie was bepaald, maar de gemeente hield zich stil. Pas tien jaar later kreeg de provincie, die met de controle was belast, in de gaten dat er iets had moeten gebeuren. Alkmaar werd erop aangesproken, maar verweerde zich met het argument dat de tol verlies draaide en dat de vooruitzichten ongunstig waren. De belangrijkste inkomstenbron was het in omvang tegenvallende visvervoer van Egmond aan Zee naar Alkmaar; dat zou zich echter, na het gereedkomen van de bestrating van de weg langs het duin tot aan station Castricum, vermoedelijk daarheen verplaatsen en de tol aan de Hoeverschelpweg mijden.

Eerst probeerde Alkmaar de tolgeweg nog zonder kosten over te doen aan het waterschap de *Oningepolderde landen onder Egmond-Binnen*. Alkmaar zou dan, voordat het zijn handen van de tolgeweg af trok, tevens het gedeelte van

de weg binnen de bebouwde kom van Egmond aan den Hoef bestraten en in het onderhoud van een ander gedeelte van de weg dat binnen de toenmalige gemeentegrenzen van Alkmaar lag, blijven voorzien. De Binders lieten echter niets van zich horen, zodat Alkmaar zich genoodzaakt zag de *status quo* te handhaven en toestemming vroeg om door te mogen gaan met de tolheffing. Daarmee begon in 1874 een driejarige cyclus, waarin de gemeenteraad van Alkmaar eerst aantoonde dat de tolweg verliesgevend was, waarna de toestemming voor tolheffing bij koninklijk besluit ^(3a) voor drie jaar werd verlengd. Al vanaf de eerste verlenging werd opgenomen dat leden van het Koninklijk Huis en hun gezelschap hun reis voortaan zonder betaling konden voortzetten; zouden ze de Egmondse toch willen bezoeken?

In de tarieven veranderde overigens weinig of niets. Wel kregen de door het gemeentebestuur van Alkmaar erkende reguliere buslijnen op die stad vanaf 1898 50% korting. Vanaf 1907 moesten motorrijtuigen met meer dan twee wielen 20 cent betalen.

Opheffing tol Hoeverschelpweg

De tolheffing en de voortdurende verlenging daarvan waren de Egmondse een doorn in het oog. Verder stoorde men zich eraan dat het verkeer naar of van de Meerweg eveneens het volle pond moest betalen, ook al was die weg bestraat op kosten van de polder en maakte men slechts gebruik van een klein



Afb. 9 Tolhuis van de Stadter Tol aan de Hoeverschelpweg, Egmond aan den Hoef. Foto: Kees Floor, 2007.

stukje Hoeverschelpweg. In 1880 drong de gemeente Egmond-Binnen dan ook aan op opheffing van de tol aan wat zij noemde de Egmonderschelpweg. De argumenten die ze daarvoor aanvoerde, maakten echter onvoldoende indruk. Wel herhaalde Alkmaar zijn aanbod de tol over te doen aan het waterschap de *Oningepolderde landen onder Egmond-Binnen* of aan de gemeente, maar opnieuw kwam het er niet van. In 1901 ^(7a) en 1910 probeerde de gemeente Egmond-Binnen nogmaals de tol afgeschaft te krijgen, zij kreeg in beide gevallen echter nul op het rekest. In 1910 verzocht de *'NV Brederode, maatschappij tot het bereiden en verkopen van zuivelproducten'* eveneens om vrijstelling van tolheffing, in dit geval voor melkwagens van en naar haar bedrijf aan de Hoeverschelpweg. Ook dit verzoek werd afgewezen. Op een nieuw aanbod van de gemeente Alkmaar om het onderhoud van de weg en de tol over te nemen, ging de gemeente Egmond-Binnen niet in.

De tol hield uiteindelijk nog zes jaar stand; per 17 augustus 1916 werd de tolheffing beëindigd.

Ondertussen in Egmond aan Zee ...

Egmond aan Zee nam veel meer tijd om zijn lening voor de aanleg van de tolweg af te betalen. Pas per 1 januari 1927 was de lening afgelost en moesten de tarieven worden herzien. In die tachtig jaar waarin de aflossing plaatsvond, nam de gemeenteraad van Egmond aan Zee een paar in feite betekenisloze raadsbesluiten waarin de tolheffing voor 25 of 30 jaar werd gecontinueerd tegen ongewijzigd tarief ^(2a, 3b). De eerste keer vormde de nieuwe gemeentewet van 1851 de aanleiding. Volgens die wet moest tolheffing door gemeenten worden opgevat als een soort gemeentelijke belasting, waarvoor koninklijke goedkeuring vereist was. De weg, tolboom en het tolhuis bevonden zich destijds echter volledig buiten de gemeentegrenzen van Egmond aan Zee op het grondgebied van de gemeente Egmond-Binnen, zodat er in dit geval geen sprake kon zijn van een gemeentelijke belasting. Daardoor was evenmin hernieuwde koninklijke toestemming nodig. Na de gebiedsuitbreiding van Egmond aan Zee in 1865 (Afb. 7 geeft de nieuwe grenzen), waarbij de gemeentegrens 750 meter opschoof in de richting van Egmond aan den Hoef, kwam de tolboom wél binnen de gemeentegrenzen te liggen, maar niemand maalde nog om de koninklijke goedkeuring.

In 1903 verhuisde nog eens 250 meter straatweg van de gemeente Egmond-Binnen naar de buurgemeente. Een jaar later begon men het duingebied tegenover het tolhuis aan de andere kant van de weg af te graven voor de aanleg van een stationsemplacement (Afb. 10).



Afb. 10 Station (links), tolboom en tolhuis (rechts) te Egmond aan Zee, ca 1910. Bron: [5842] Spoorwegen in beeld, Spoorwegmuseum, Geheugen van Nederland.

De tol aan de Egmonderstraatweg was net als die aan de Hoeverschelpweg verliesgevend; toen de lening in 1927 was afgelost veranderden de tarieven dan ook niet. Wel ontbrak op de nieuwe lijst met tolgelden de categorie ‘voertuigen van weelde’, maar in de praktijk maakte dat weinig uit. Nieuw was de auto: automobilisten betaalden 10 cent. Fietsers en motorrijders waren gratis.

De tarieven moesten nu wél als gemeentelijke belasting koninklijk worden goedgekeurd ^(7b). Ze waren slechts korte tijd geldig, en wel van 1 januari 1927 tot 1 juli 1928. De concessie uit 1845 werd ingetrokken ⁽⁸⁾. Verlenging was daarna niet meer nodig: de weg werd namelijk opgenomen in het provinciale wegennet, waardoor de onderhoudskosten overgingen van de gemeente naar de provincie. ‘*De onaangename verkeersbelemmering voor Egmond aan Zee is verdwenen*’, zo luidde het Algemeen Handelsblad de tolheffing uit. ⁽⁹⁾. ‘*Het dorp is thans voor automobilisten zonder tol te betalen te bereiken. De badplaats kan er slechts wel bij varen*’.

Ter illustratie van bovenstaand artikel over de Egmonder Tollen vindt u hieronder vijf interessante stukjes die laten zien hoe het er toentertijd aan toe ging.

Geld zoek?

De gemeente Egmond aan Zee mocht van Koning Willem II in 1845 een lening uitschrijven van 18.000 gulden om de kosten te dekken van het leggen van een straatweg, het bouwen van een tolhuisje en het opzetten van een tolboom^(2b). Het werk werd op 15 april 1846 aanbesteed en gegund aan de goedkoopste inschrijver, Frederik Best uit Groothuis, die intekende voor 14.400 gulden. Waar is de rest van het geld gebleven?

Bekijk voor het antwoord op deze vraag eerst nog eens Afb. 5. De nieuw geplande straatweg loopt slechts voor een klein deel over een bestaand tracé; het grootste deel wordt gevormd door een recht stuk weg dwars door het duin. Het daarvoor benodigde grondwerk had de gemeente in de winter 1845-1846 zelf laten uitvoeren door eigen ingezetenen⁽¹¹⁾. Zo profiteerden sommige Derpers al van de nieuwe weg voor deze werd geopend!

Inhalige tolgaarder

De toltarieven in Egmond aan Zee bleven gedurende de 80 jaar waarin er betaald moest worden, constant. Voor een handwagen met vier wielen bijvoorbeeld moest men 5 cent betalen.

Het publiek dat Egmond aan Zee bezocht, veranderde in die 80 jaar wel. Zo nam het toerisme in het begin van de twintigste eeuw toe en kwamen er vakantiegangers met kinderwagens en sportkarren (bolderkarren). *'Dat zijn karren met vier wielen'*, moet de tolgaarder gedacht hebben. *'Dat is dus 5 cent'*.

Kennelijk was het gemeentebestuur van Egmond aan Zee het daar niet mee eens. Men wilde het dorp niet onaantrekkelijk maken voor bezoekers. In de voorwaarden van de verpachting voor de periode 1921-1925 staat dan ook dat het geldende tarief zo moet worden opgevat dat kinderwagens en sportkarren niet aan tolheffing onderhevig zijn. Ook voor het vervoer van materialen naar de gemeentelijke begraafplaats of voor aanleg en onderhoud van de dorpswegen, mocht geen tolgeld gevraagd worden^(2a).

Petitie voor straatweg

De plannen voor de aanleg en bestrating van de Egmonder Straatweg konden destijds op de instemming van de plaatselijke bevolking rekenen, of ten minste op die van een deel daarvan. Er kwam begin jaren veertig van de negentiende eeuw een steunbetuiging die werd ondertekend door 45 Derpers. Eerste ondertekenaar was overigens burgemeester en gemeentesecretaris P. Nierop. De petitie luidde als volgt^(2b):

Wij ondergetekenden,

Allen ingezetenen der gemeente Egmond aan Zee, in onze respectieve betrekkingen als Reeders en Vischkoopers, rijtuighouders, voerlieden en Vrachtrijders, Schulpers, Fabrikkanten, Trafijkanten en Werkbazen, Particulieren, Officianten en Ambachtslieden, Bakkers, Logementhouders of Herbergiers, Winkeliers en neringdoende Personen, verklaren bij deze, Volkomen genoeg te nemen met het voorgenomen plan van de plaatselijke regering ter verbetering van de gewone Zandweg door middel van eenen Straatweg in deze gemeente tot naar Egmond aan den Hoef, gemeente Egmond binnen, onder de heffing van eene billijke Tol, en wij verzoeken buitendien eerbiedig dat gezegd plan, door jaren lang erkende noodzakelijkheid, zoo spoedig mogelijk zal worden ten uitvoer gelegd, op den voet en wijze als het Gemeentebestuur raadzaam zal oordeelen.

Betere bereikbaarheid

Door de aanleg van de Hoeve Schelpweg werden niet alleen de woningen en gebouwen in het dorp Egmond aan den Hoef beter bereikbaar, maar ook de verspreid liggende percelen in de omgeving. Dat was een pluspunt bij de eventuele verkoop. Dit gegeven werd dan ook benut of uitgebuit, zo blijkt onder andere uit een advertentie in de Opregte Haarlemsche Courant van 27 januari 1846. Daarin wordt Hoeve Groenland in Wimmenum, thans Herenweg 279 in Egmond aan den Hoef, te koop aangeboden, met in de beschrijving een verwijzing naar de nieuwe schelpweg.

* * Men is voornemens, op Donderdag den 12den Februarij 1846, des voordemiddags ten 10 ure, in de Herberg *het Roode Hert*, te Egmond aan den Hoef, in het openbaar te verkoopen:

Eene kapitale, hechte, sterke en weldoortimmerde HUISMANS-WONING, genaamd *GROENLAND*, waarin Stalling voor 20 Koeijen en 3 Paarden, alsmede ruine Berging voor Hooi en Zaad, met derzelver Boet, Karnmolen, Boomgaard, Moestuin en Erve; benevens onderscheidene percelen nitmuntend *WEI-*, *BOUW-* en *BOSCHLAND*, te zamen groot 32 Bunders, 16 Roeden, 90 Ellen; alles staande en gelegen in de Gemeente Wimmenum, zeer nabij den aangelegd wordende Schulpweg van Egmond aan den Hoef naar de Stad Alkmaar.

Alles breeder bij Billetten omschreven.

Nadere informatien zijn te bekomen bij den Notaris J. *CHOEHUIZEN*, te Alkmaar.

Afb. 11 Advertentie in de Opregte Haarlemsche Courant van 27 januari 1846.

Hondenkar

Om wat geld uit te sparen spanden sommige mensen met een hondenkar voor de tol de hond uit, joegen hem het weiland in om vervolgens zelf de wagen langs de tol te duwen. Na de tol werd de hond weer gefloten en opnieuw ingespannen. Uit de tarieven kun je opmaken dat ze daarmee 2,5 cent uitspaarden.



Bronnen

1. Regionaal Archief Alkmaar: *Archief van de Bovenpolder onder Egmond-Binnen 1628-1977*, inv.nr. 39.
2. Regionaal Archief Alkmaar: *Archief van de gemeente Egmond aan Zee, 1815-1942*, inv.nr. a. 68; b. 70.
3. Noord-Hollands Archief: *Provinciaal bestuur van Noord-Holland*, toegangsnummer 18, inv.nr. a. 4946; b. 4951.
4. Koninklijke Besluiten van a. 18 juli 1845 No 46 (inv.nr. 302). b. 7 augustus 1845 No 26 (304). c. 10 september 1845 No 38 (310). Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA), *Kabinet des Konings/Kabinet der Koningin* nummer toegang 2.02.04.
5. Bericht Binnenland in de *Nieuwe Rotterdamse Courant* van 5 mei 1846.
6. Koninklijke Besluit van 29 oktober 1833 No 102, NL-HaNA, *Algemene Staatssecretarie* toegang 2.02.01, inv.nr. 3854.
7. Koninklijk Besluit van a. 17 augustus 1901, no 31 (4840). b. 31 december 1926 No 30 (7053), NL-HaNA, *Kabinet der Koningin*, toegang 2.02.14.
8. Koninklijk Besluit van 13 juni 1927 no 13 (3b).
9. De tol bij Egmond opgeheven, *Algemeen Handelsblad* 4 juli 1928.
10. Kuyper, J.: *Gemeente-atlas van Noord-Holland*, Leeuwarden 1869.
11. *Nederlandse Staats-Courant*, 8 juli 1846, No 160, vijfde bijlage.