

## Tolheffing bij koninklijk besluit

### Verpachting Tollen

Burgemeester en Wethouders der gemeente *Maartensdijk* zijn voornemens op **Vrijdag den 26 October 1883**, des voormiddags te 11 uren, ten Gemeentehuize, in het openbaar bij Inschrijving, voor den tijd van één jaar, ingaande den eersten Januari 1884, in twee percelen te Verpachten:

**De TOLLEN**, gelegen in den weg van Utrecht naar *Maartensdijk*.

Tol No. 1 is thans verpacht aan **J. BEUKEBOOM**, voor /1555 's jaars; de Tolheffing aan Tol No. 2 geschiedt bij gaardering.

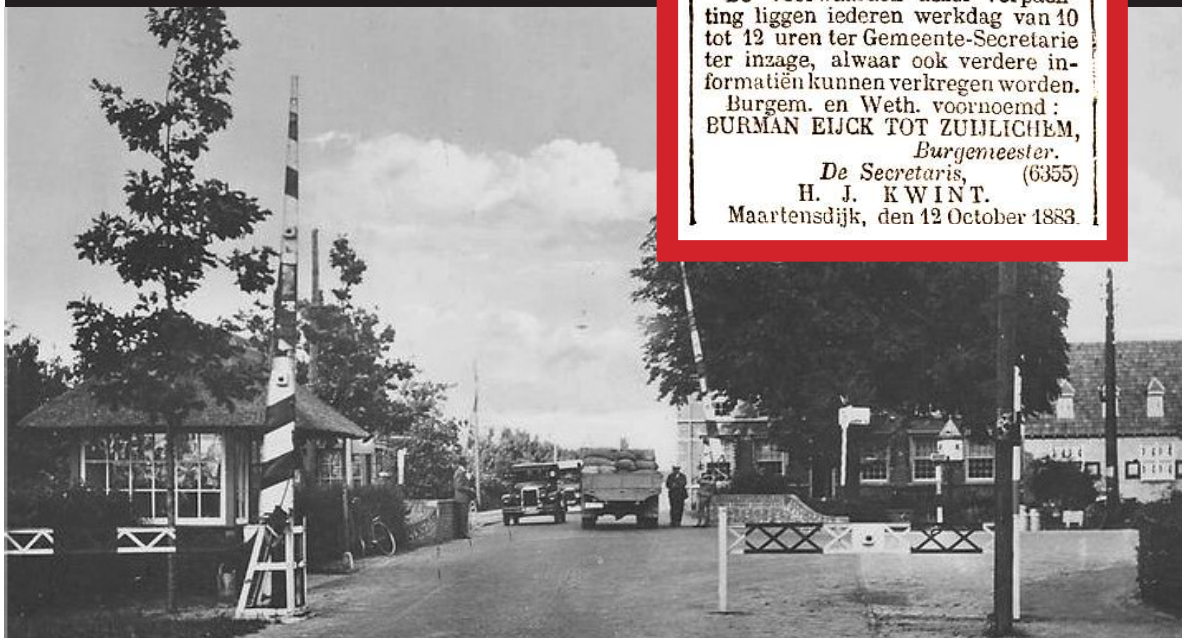
Gezegelde en door den Pachtter en twee goeode Borgen onderteekende Inschrijvingsbiljetten, behelzende de Pachtsom, voor iederen Tol afzonderlijk, moeten op den dag der Verpachting, des morgens te 10 uren, ter Secretarie ingeleverd worden, waartoe een gesloten bus aldaar aanwezig zal zijn.

De Voorwaarden dezer Verpachting liggen iederen werkdag van 10 tot 12 uren ter Gemeente-Secretarie ter inzage, alwaar ook verdere informatiën kunnen verkregen worden.

Burgem. en Weth. voornoemd:  
**BURMAN EIJCK TOT ZUJLICHEM**,  
*Burgemeester.*

*De Secretaris,* (6355)  
**H. J. KWINT.**

*Maartensdijk, den 12 October 1883.*



# Tolheffing

*bij  
koninklijk besluit*

**Wie voor 1 april 1953 van Utrecht naar Hilversum reed of het omgekeerde traject wilde afleggen, moest in Maartensdijk tot tweemaal toe tol betalen of omrijden. De tolheffing was gebaseerd op koninklijke besluiten uit onder andere 1825 en 1922. In totaal waren er echter wel ongeveer 35 koninklijke besluiten aan de Maartensdijkse tollен gewijd.**

## De voorbereidingen

In de Franse tijd werd in Nederland begonnen met de aanleg van doorgaande, verharde wegen. Na de onafhankelijkheid in 1813 gingen het Rijk, en later ook de provincies, daarmee door. Gebrek aan overheidsgeld bood particulieren de gelegenheid eveneens een rol te gaan spelen bij de wegeaanleg. Zo verkreeg Jonkheer Jan de Rovère van Breugel, eigenaar van Rustenhoven, thans Dorpsweg 187, in 1825 samen met een compagnon bij koninklijk besluit(1a) een concessie voor 'het bestraten van den weg van Utrecht over de Blaauw-Kapel en St. Maartensdijk naar Soestdijk'. Aanvankelijk wilden de ondernemers alleen het gedeelte Blaauwkapel-Maartensdijk bestraten, maar op aandringen van Gedeputeerde Staten werd in de plannen ook het stuk tot de stad Utrecht, en voor een latere fase, de voortzetting van de weg richting Soestdijk meege-nomen. Van Breugel aasde ook op een concessie voor het bestraten van de weg van De Bilt naar Soestdijk, maar hij viste achter het net; deze concessie werd verleend aan twee ondernemers uit Baarn (1c, 2).

Geld van Rijk of Provincie was er niet en kwam er ook niet. De zogeheten concessi-onarissen moesten het zelf bijeen brengen. Ze konden daarvoor een lening afsluiten en mochten, als de werkzaamheden ver genoeg

3





gevorderd zouden zijn, op twee plaatsen tol heffen ter dekking van de kosten van onderhoud, rente en aflossing. Een bijlage bij het koninklijk besluit bevatte de tarieven die gevraagd mochten worden; ze waren min of meer gelijk aan die van de tolleren op de rijkswegen.

In het genoemde koninklijk besluit waren tevens de voorwaarden omschreven waaraan de weg en de wegwerkzaamheden moesten voldoen. Zo moest de verharding bestaan uit gebakken steen; de bestrating diende binnen een jaar voltooid te zijn. Doordat de weg gedeeltelijk langs of door het inundatiegebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie liep, kwam ook het Ministerie van Oorlog met een aantal eisen.

4



## Vertraging door geldgebrek

De intekening op de aandelen bleef achter bij de verwachting. Daardoor werd de aanleg van de weg ernstig vertraagd. Een verzoek uit 1825 de toltarieven te mogen verhogen om zo het vertrouwen van mogelijke investeerders in het succes van het project te vergroten, werd afgewezen (1b). Wel mocht er vanaf het moment dat de weg gereed was, indien nodig jaarlijks een bij

*Gezicht op de Blauwkapelseweg te Maartensdijk met tol No 1 en een bus van de lijn Utrecht-Hilversum, die voor de tolboom wacht. Datering: 1930-1935. Bron: NL-HUA Cat.nr. 41387.*

koninklijk besluit (1e) gelegitimeerde greep in de kas van de polder Maartensdijk worden gedaan; de ingelanden hadden daarmee na veel heen en weergepraat ingestemd, zij het niet unaniem. Verder kregen de concessionarissen om de benodigde 65.000 gulden binnen te kunnen halen, toestemming de lening uit te schrijven onder aantrekkelijker voorwaarden, zoals een hogere rente; het oorspronkelijke, bij koninklijk besluit (1d) goedgekeurde financieringsplan werd hiertoe gewijzigd (1f). Tenslotte werd toestemming verleend kosten te besparen door de weg te verharderen met grind in plaats van met gebakken steen. Het weggedeelte tussen Blauwkapel en Groenekan moest echter wél verhard worden met straatstenen. (1i). Vanaf dat moment werd daardoor niet langer gesproken over de steenweg, maar over de steen- en kunstweg of de steen- en macadamweg.

Keer op keer werd bij koninklijk besluit uitsluitend verleend voor de afronding van het pro-



ject (1b, c, e, f, g, h, i). Ook werd bepaald dat de ondernemers de inkomsten van de tollens gedurende een periode van 10 jaar na aflossing van de voor de aanleg van de weg gesloten lening mochten behouden (1g, i). Het verzoek tot langduriger tolheffing was nog gedaan door Van Breugel voor zijn overlijden in 1829; daarna kwam de onderneming in handen van de erfgenamen: een zoon en twee dochters. De aanvankelijk genoemde compagnon van het eerste uur komen we in de koninklijke besluiten dan al niet meer tegen.

## De zijweg naar Hilversum

Vijf maanden na het eerste koninklijk besluit verscheen er in 1825 een tweede (1b), waarin de locaties van de tollens werden vastgelegd: de één bij de toenmalige grens met Utrecht, de andere ter hoogte van de Achterweteringse brug. De 'sluiproutes' waarmee de tollens omzeild zouden kunnen worden, mochten de ondernemers afsluiten.

In 1834 verkreeg de onderneming bij koninklijk besluit (1i) toestemming voor het

aanleggen van een verharde zijweg, waarop het halve tolgeld mocht worden geheven. Deze werd gepland langs de westkant van Maartensdijk over of langs de Tolakkersteeg tot aan de Hollandse Rading; het gemeentebestuur van Hilversum was al bezig het aansluitende weggedeelte te verzorgen. In de nieuwe situatie kwam de tolboom van de weg Utrecht-Soestdijk uiteindelijk niet bij de Achterweteringse brug, maar aan de zuidkant van de driesprong bij de Tolakkersteeg (1j). Niet ver daarvandaan kwam aan de noordzijde van de splitsing de tolboom van de weg naar Hilversum, zodat er vlak bij het latere gemeentehuis twee tolbomen werden neergezet. Het verkeer tussen Utrecht en Hilversum moest er in totaal anderhalf tolgeld betalen.

*Tol No 2 bij het gemeentehuis, gezien in de richting van Hilversum met rechts de aansluiting op de Dorpsweg. De voorste tolboom is van de weg Utrecht-Den Dolder, de achterste van de zijtak naar Hilversum. Wie van Utrecht naar Hilversum wilde reizen moest hier tot en met 1917 anderhalf keer het tolgeld betalen.*





## Tolheffing

Hoewel de lening niet voltekend was (3), kwam de weg in 1834 uiteindelijk toch gereed en in juni kon de tolheffing beginnen (4). Er waren op dat moment al minstens tien koninklijke besluiten aan de zaak gewijd.

Bij koninklijk besluit (1k) krijgen de Van Breugels later dat jaar definitief toestemming om het laatste gedeelte van de oorspronkelijk geplande weg te verharderen vanaf de grens met De Bilt (bij Eyckenstein) tot aan de weg De Bilt-Soestdijk. Uiteindelijk zien ze daar echter van af (1n), zodat Daniël Jacobus Gildemeester, bewoner van de Ewijkshoeve in Den Dolder, zich in 1836 kan aandienen om het karwei af te maken. (1m). Van het geld dat de polder Maartensdijk aan de weg zou gaan bijdragen, moest voortaan 1/3 deel naar Gildemeester, terwijl de onderneming van de erven Van Breugel nog slechts recht had op 2/3 daarvan.

De beide Maartensdijkse tolleren werden verpacht, zoals onder andere blijkt uit een advertentie in het Algemeen Handelsblad van 21 december 1863 (5). De zaken werden geregeld op Rustenhoven, waar de beide dochters van Van Breugel woonden.

## Gemeentetollen

Na 1836 is het enige tijd gedaan met de stroom aan koninklijke besluiten over de Maartensdijkse tolleren. Op 29 maart 1881 besloot de gemeenteraad van Maartensdijk echter de weg over te nemen van Caspar baron van Breugel Douglas, op dat moment houder van de concessie als 'erfgenaar van de laatsten der rechthebbenden' (6). Om de nieuwe situatie vast te leggen was weer

een koninklijk besluit nodig; het verscheen in 1884 (7a). Vanaf dat moment moest de tolheffing worden beschouwd als een gemeentelijke belasting. Voor elke door de gemeenteraad voorgestelde invoering, verlenging of wijziging van de toltarieven was voortaan goedkeuring nodig bij koninklijk besluit. Deze besluiten, waarvan het eerste verscheen in juli 1884 (7b) hebben ove-

## TOLVERPACHTING.

**De TOL gevestigd te Maartensdijk, op den Straat- en Kunstweg van Utrecht over Maartensdijk naar Hilversum enz. en naar Soestdijk enz. wordt tegen 1<sup>o</sup>. Mei aanstaande in **PACHT** aangeboden, op condities die te vernemen zijn op de Hofstede Rustenhoven, te Maartensdijk. De gegadigden moeten hun Bod bij besloten Briefjes doen kennen, en deze aldaar voor of op den 30sten December franco indienen. (24208)**

*Advertentie in onder meer het Algemeen Handelsblad van 21 december 1863 (5).*

rigens meer het karakter van een hamerstuk dan van het maatwerk dat de oudere besluiten nog kenmerkte. Per besluit ontvingen soms tientallen gemeenten toestemming voor het innen van belastingen, zoals marktgeld, begrafenisrechten, havengeld, tolgeld en schoolgeld. In bijna alle gevallen bevatten bijlagen bij deze besluiten een datum waarop de toestemming verloopt; in de raadsbesluiten komen die einddata niet voor. De enige uitzondering vormt een koninklijk besluit uit 1922 (8a), waarin geen einddatum is genoemd, zodat de tolheffing voor onbepaalde tijd is toegestaan. Vandaar dat later juist naar dit koninklijk besluit vaak verwezen werd.

## Bijtol

Na de voltooiing van de Ooster Spoorweg van Utrecht naar Hilversum, werd in 1874 station Maartensdijk geopend. Het spoor werd al door Van Breugel Douglas gezien als een van de oorzaken van de teruglopende

6



inkomsten van de tollen. Verder zat de onderneming krap bij kas doordat de polder Maartensdijk nooit met geld over de brug was gekomen, wat een fikse tegenvaller opleverde.

Het spoorwegstation kon vanuit het oosten over de Dorpsweg bereikt worden zonder dat de verkeersdeelnemers een Maartensdijkse tolboom hoefden te passeren. Dat zinde het gemeentebestuur niet en men besloot ten oosten van het station een bijtol te plaatsen. Ter plekke was het halve tolrecht verschuldigd. Doorgaand verkeer richting Utrecht of Hilversum hoefde in totaal echter nooit meer dan het volle toltarief te betalen. De bijtol was 'in bedrijf' van 1887 tot en met 1907.

Na de overname in 1881 van de tollen door de gemeente bleef nog bijna 35 jaar de regel van kracht dat het verkeer tussen Utrecht en Hilversum bij de driesprong in Maartensdijk anderhalve tol moest betalen. Vanaf 1 januari 1918 gold er voor alle passanten echter een tarief van eenmaal de tol. De zuidelijke tolboom stond altijd open.

De gemeente Maartensdijk bood net als in de voorgaande 'private' periode de tollin pacht aan middels krantenadvertenties (9). Eind 1926 nam de gemeente de tol No 2 bij het gemeentehuis in eigen exploitatie. De tol No 1 bij Utrecht volgde in april 1927 (10).

## Verkeer

De koninklijke besluiten waarin goedkeuring werd gegeven tot tolheffing of waarin deze goedkeuring werd verlengd, geven een goed beeld van het toenmalige verkeersaanbod. In een bijlage bij het eerste besluit uit de reeks (1a) was te lezen hoeveel er betaald moest worden voor een paard, rund, kalf, schaap of varken. Voor paarden golden overigens uiteenlopende tarieven, afhankelijk van het soort rijtuig of de belading van de kar die ze trokken. Kennelijk was men vergeten een tarief vast te leggen voor het passeren van een ezel; in die omissie werd voorzien in het tweede Koninklijk Besluit (1b). Het zou nog tot 1836 duren voor ook de voor een kar gespannen honden, bokken en geiten werden aangeslagen (11); in 1935 verdween deze categorie weer van de tarievenlijst.

Tegen het einde van de negentiende eeuw begonnen er veranderingen op te treden in de manier waarop men zich beroepsmatig

*Tol en tolhuis bij de weg richting Utrecht bij de kruising met de Dorpsweg, omstreeks 1915. Het bord geheel rechts hoort bij de tolboom achter de fotograaf en vermeldt: 'half tolrecht'.*





of recreatief ging verplaatsen. Rond 1870 verschenen de eerste vélocipèdes, voorlopers van de huidige fiets, op de Nederlandse wegen, omstreeks 1890 gevolgd door de eerste motorrijwielen en in 1896 door de eerste auto's. Vooral vanaf 1920 nam het aantal fietsen en het aantal (zware) vrachtwagens en bussen toe. Deze toename werd vrij snel gevolgd door een sterke groei van het aantal motorfietsen en auto's, met name voor zakelijk gebruik. Zo kon men ook in Maartensdijk steeds minder om deze nieuwe vervoermiddelen heen en moesten de lijsten met toltarieven aangepast worden aan de nieuwe situatie. Fietsers gingen betalen vanaf 1 juli 1887, maar uitsluitend als de tolgaarder de slagboom voor hen moest openen. Gingen ze eromheen of eronderdoor, dan was het gratis. In 1894 werd iedere passerende fietser aangeslagen; het tolgeld bedroeg 2 1/2 cent. Reeds in 1912 werd overwogen het tolgeld voor fietsers, inmiddels verlaagd naar 2 cent, af te schaffen (11), maar uiteindelijk duurde het 1 januari 1923 voor het zo ver was (8a).

Door mechanische kracht voortbewogen voertuigen gingen betalen vanaf 1 januari 1900; het tarief bedroeg 10 cent. Vanaf 1 januari 1908 kwam er onderscheid tussen motorrijwielen en autos; het tolgeld werd respectievelijk 5 en eerst 20, later 15 cent per passage. Op 1 januari 1923 gingen de tarieven vooral voor vrachtauto's en bussen flink omhoog; ze moesten een gulden tol gaan betalen (8a).

8



## Protesten

Met het drukker worden van de weg kwamen er ook meer mensen die zich ergerden aan de tolheffing, de daarbij optredende vertragingen, de arrogantie van de tolgaarders en de hoogte van de tarieven. Deze wijd verbreide onvrede uitte zich in talrijke protesten (12). Vooroorlogse krantenberichten belichtten voor de Maartensdijkse tollers vooral de acties in 1927 en 1928, rond de tijd van de invoering van de wegen-

## Verpachting Tollen

Burgemeester en Wethouders der gemeente *Maartensdijk* zijn voornemens op **Vrijdag den 26 October 1883**, des voormiddags te 11 uren, ten Gemeentehuize, in het openbaar bij Inschrijving, voor den tijd van één jaar, ingaande den eersten Januari 1884, in twee percelen te Verpachten:

**De TOLLEN, gelegen in den weg van Utrecht naar Maartensdijk.**

Tol No. 1 is thans verpacht aan **J. BEUKEBOOM**, voor f1555 's jaars; de Tolheffing aan Tol No. 2 geschiedt bij gaardering.

Gezegelde en door den Pachter en twee gegoede Borgen onderteekende Inschrijvingsbiljetten, behelzende de Pachtsom, voor iederen Tol afzonderlijk, moeten op den dag der Verpachting, des morgens te 10 uren, ter Secretarie ingeleverd worden, waartoe een gesloten bus aldaar aanwezig zal zijn.

De Voorwaarden dezer Verpachting liggen iederen werkdag van 10 tot 12 uren ter Gemeente-Secretarie ter inzage, alwaar ook verdere informatiën kunnen verkregen worden.

Burgem. en Weth. voornoemd:  
**BURMAN EIJCK TOT ZULLICHEM,**  
*Burgemeester.*

*De Secretaris,*  
**H. J. KWINT.** (6355)

Maartensdijk, den 12 October 1883.

*Advertentie uit het Nieuws van de dag van 13 oktober 1883 (9).*

belasting voor motorrijtuigen, en in 1931, het jaar van de invoering van de benzineaccijns. Aanvankelijk waren het hoofdzakelijk individuele acties. Het ging dan om mensen die weigerden tol te betalen en daarbij al dan niet slaags raakten met de tolgaarder. Anderen betaalden uit protest met groot geld, bijvoorbeeld biljetten van honderd gulden, in de (ijdele) hoop de tolgaarder in verlegenheid te brengen doordat hij niet kon wisselen. In september 1928 werd het



*Bestorming van de tol te Maartensdijk, 30 november 1931. Automobilisten die niet of te weinig wilden betalen, werden tegengehouden door tolgaarder Van Royen (met kruis). Foto o.a. geplaatst in Nieuwsblad van het Noorden (1 december 1931), de Leeuwarder Courant (2 december 1931) en De Telegraaf (1 april 1953).  
Bron: [geheugenvannederland.nl](http://geheugenvannederland.nl).*

protest massaler. Zo was er bijvoorbeeld op zondag 23 september 1928 een zogeheten tolbestorming met veertig auto's (13). Op 30 november 1931 deden er zelfs 300 auto's mee (14). De ernstige verkeersbelemmering die daardoor ontstond was de aanleiding tot kamervragen door Floris Vos, bekend anti-tollenactivist en Tweede Kamerlid voor de eenmansfractie van de Middenpartij voor Stad en Land (15, 16).

## Lagere tarieven en abonnementen

De protesten leidden weliswaar niet tot een directe afschaffing van de tolleren, maar waren toch niet geheel aan dovemansoren gericht. Per 1 oktober 1926 konden busondernemingen voor lijndiensten een vast bedrag per jaar gaan betalen voor het gebruik van de tol No 2 bij het gemeentehuis. Vanaf 1 mei 1927 gold zo'n regeling ook voor de tol No 1 bij de grens met Utrecht.

In 1932 werden de tarieven voor vrachtauto's en bussen gehalveerd; daardoor was het bij de toenmalige benzineprijzen niet langer voordelig om 22 kilometer om te rijden over De Bilt en Soestdijk (17), een route die per 1 januari 1929 tolvrij was geworden (2). In 1935 ging het tarief 'onder de dwang der tijdsomstandigheden' verder omlaag van 50 naar 30 cent; tegelijkertijd kwamen er voor inwoners van Maartensdijk abonnementen. Toen de gemeente in 1881 de tolleren overnam, was er overigens ook al zo'n regeling voor Maartensdijkers, maar die was in de jaren negentig komen te vervallen.

De wijzigingen in tarieven en betalingsmo-



gelijkheden werden tot en met april 1938 steeds goedgekeurd bij koninklijk besluit. Bij de voorlaatste gelegenheid werd in 1937 de locatie van tol No 1 in het raadsbesluit van de gemeente Maartensdijk niet langer omschreven als 'bij de grens van de gemeente Utrecht', maar als 'ter hoogte van de Prof. Magnuslaan (18). Door het gereed komen van een brug over het Zwarte Water in 1935 kon de tol op de oude locatie namelijk worden omzeild, zodat was besloten de tol naar het noorden te verplaatsen. Met de goedkeuring van het desbetreffende raadsbesluit bij koninklijk besluit (8b) was tevens de verplaatsing van de tol stilzwijgend akkoord bevonden.

Na april 1938 was de tolheffing uitsluitend nog gebaseerd op raadsbesluiten (19) zonder koninklijke goedkeuring. Toch piekerde men er na de oorlog niet over om deze raadsbesluiten illegaal te verklaren. In dat geval zouden namelijk de hoge tarieven van 1923 weer gaan gelden en op zo'n verhoging van de toltarieven zat niemand te wachten. Wel op beëindiging van de tolheffing, zo bleek ondermeer in 1951 toen journalisten van het Utrechts Nieuwsblad opnieuw een tolbestorming organiseerden (20).

9



## Bomen open, beurzen dicht

Zoals eerder aangegeven mochten de tolleren in Maartensdijk zich bepaald niet verheugen in een grote populariteit. Zelfs de

**Kees Floor**

gemeente voelde zich ongemakkelijk bij de vele protesten en verwijten waarmee ze werd geconfronteerd. Het opheffen van de tolleren was echter geen optie zo lang de gemeente de financiële compensatie van het Rijk of de provincie die ze daarvoor zou krijgen, onvoldoende achtte. Dat was bijvoorbeeld het geval bij het plan dat Provinciale Staten in 1930 daartoe hadden opgesteld (21). Het gekissebis tussen gemeente, provincie en Rijk zou echter nog meer dan twintig jaar voortduren. Pas in 1953 kon men het eens

worden over een regeling die het opheffen van de Maartensdijkse tolleren mogelijk maakte. Daarna ging het snel. Het raadsbesluit de tolheffing te beëindigen werd genomen op 19 maart. De koninklijke goedkeuring volgde al op 24 maart (22), zodat het besluit 1 april om 11.00u kon ingaan. 'Het dorpje langs de verkeersweg wordt nu een stille gemeente, waarover nooit meer in kranten geschreven zal worden', voorspelde het dagblad De Tijd in zijn verslag van de opheffing van de tolleren (23).

Uiteindelijk waren er voor het regelen van de Maartensdijkse tolheffing ongeveer 35 koninklijke besluiten nodig geweest.

*Door een in 1935 gereed gekomen brug over het Zwarte Water (onder) kwam er een directe verbinding tot stand tussen Utrecht en Hilversum, waarbij tol No 1 bij de grens met Utrecht (boven) vermeden kon worden. Bron: NL-HUA Cat.nr. 350025.*

10







*Vreugde bij het opheffen van de tol in Maartensdijk op 1 april 1953.*

—

ciaal en stedelijk  
Dagblad 15 januari  
1931. NL-HaNA,  
Tollencommissie,  
2.16.48, inv.nr. 77.  
11. RHCVV,  
Gemeente Maartensdijk, 1019, inv.

## Voetnoten, bronnen en verwijzingen

1. Koninklijke Besluiten van a. 15 mei 1825 No 71. b. 14 oktober 1825 No 131. c. 1 juli 1826 No 179. d. 4 augustus 1826 No 117. e. 20 oktober 1827 No 143. f. 5 juli 1828 No 34. g. 4 juli 1830 No 4. h. 14 maart 1832 No 199. i. 17 februari 1834 No 70. j. 31 mei 1834 No 135. k. 16 september 1834 No 76. l. 6 mei 1836 No 87. m. 9 oktober 1836 No.81. n. Rescript No 105, 15 januari 1836. Nationaal Archief, Den Haag (NL-HaNA), Algemene Staatssecretarie, nummer toegang 2.02.01.
2. Nas, F.: De tolweg naar Soestdijk. De Biltse Griff oktober 1994.
3. Regionaal Historisch Archief Vecht en Venen, Breukelen (RHCVV), Gemeente Maartensdijk, 1019, inv.nr 303.
4. Het Utrechts Archief, Utrecht (NL-HUA), Concessionarissen, 15, inv.nr 166.
5. Tol-verpachting. Algemeen Handelsblad 21 en 23 december 1863 en Opregte Haarlemse Courant 14, 19 en 24 december 1863.
6. RHCVV, Gemeente Maartensdijk, 1019, inv.nrs 293 en 300.
7. Koninklijke Besluiten van a. 3 april 1884 No 9. b. 22 juli 1884 No 38. NL-HaNA, KdK 1841-1897, 2.02.04.
8. Koninklijke Besluiten van a. 2 december 1922 No 57. b. 23 september 1937 No 43. NL-HaNA, Kabinet Koning/Koningin 1898-1945, 2.02.14. invnr. 6779.
9. Verpachting tollens. Het nieuws van de dag, kleine courant 13 en 22 oktober 1833. delpher.nl.
10. De tollens van Maartensdijk, het een en ander uit de geschiedenis. Utrechtsch Provin-

nr. 293.

12. Fijen, L., Veertig jaar geleden afschaffing van landelijk fenomeen, St Maarten 1993-02.
13. De tol, Gooi- en Eemlander 24 september 1928. delpher.nl.
14. Aanval op den tol bij Maartensdijk, Algemeen Handelsblad 1 december 1931. delpher.nl.
15. Spanning, H. van: Het optreden van Floris Vos als Tweede Kamerlid (1929-1933). Tussen Vecht en Eem, september 1997.
16. Aanhangsel tot het verslag van de handelingen der Tweede Kamer, Vel 40, vraag 71, p81-82, 1931.
17. Belangrijke verlaging van het toltarief te Maartensdijk, Gooi- en Eemlander 15 juli 1932. delpher.nl.
18. NL-HUA, Provincie Utrecht, 1201, inv.nr 5040.
19. namelijk die van 20 oktober 1938, 30 januari 1941 en 6 maart 1942 (18)
20. Wij wagen stormloop op Maartensdijkse tol, Utrechts Nieuwsblad 6 januari 1951. hetutrechtsarchief.nl
21. Resumé van de tollens te Maartensdijk; ca 1945; stuk voor Provinciale Staten. NL-HaNA, Tollencommissie, 2.16.48, inv.nr. 77.
22. Koninklijk Besluit van 24 maart 1953 (18).
23. De tol aan de ketting, De Tijd 1 april 1953. delpher.nl.

Extra materiaal over de tollens, dat qua omvang en/of aard (film) niet in dit artikel in St. maarten kon worden opgenomen, is te vinden op de website van de Historische Vereniging Maartensdijk: StMaarten.nl.  
Tik 'de tol' in het zoekvenster boven aan de pagina.