

IN MEMORIAM SANDRA VAN BERKUM

Op 15 september 2021 is Sandra van Berkum op 52-jarige leeftijd overleden. Diep geschokt las ik haar overlijdensadvertentie in de *Baarnsche Courant*. Sandra droeg onze vereniging een warm hart toe. Als vrijwilligster heeft ze acht jaar lang de HKB vertegenwoordigd in de Monumentencommissie. In die hoedanigheid herinner ik mij nog haar actieve inzet voor het behoud van de tbc-huisjes op het terrein van het Sint Elisabeth Verpleeghuis in de Lage Vuursche.

door Jan Baerends

Sandra's betrokkenheid bij monumenten en in bredere zin bij ons culturele erfgoed bleek ook uit haar bijdragen voor onze jaarverslagen. Zo beëindigde ze haar laatste bijdrage voor het jaarverslag 2020 met de volgende tekst:

Geeft de gemeente Baarn wel genoeg om haar monumentale panden en aanzichten? Steeds valt op hoe kwetsbaar het Baarnse monumentale erfgoed is en hoe weinig beschermd soms. Het vraagt om niet-aflatende aandacht en actie. Opdat generaties na ons ook kunnen genieten van een groen, monumentaal en sfeervol Baarn.

Samen met ons bestuurslid Jan van der Laan nam zij in 2018-2019 zitting in de gemeentelijke Klankbordgroep Erfgoedwaardenkaart. Mede dankzij beider inzet zijn op het gebied van bouwkunst en stedenbouw zo'n 900 objecten geïnventariseerd.

Sandra bezocht met regelmaat de Oudheidkamer van onze vereniging. Dit om dingen op te zoeken voor haar werk als lid van de Monumentencommissie. Maar haar belangstelling en liefde voor Baarn gingen veel verder. Als kunsthistorica had ze een brede belangstelling voor alles wat met kunst en geschiedenis te maken had. Zo schreef ze in de *Baarnsche Courant* in 2019 een mooi artikel over de his-



torie van een villa in de Nicolaas Beetslaan. Daarnaast was ze de auteur of co-auteur van meer dan tien boeken. Voor Baarn springt met name het boek *Binnen en toch buiten. Bijzondere serres in Baarn* in het oog. Dit boek kwam tot stand in samenwerking met Michiel Kruidenier en Thera Coppens.

Onze vereniging zal de inbreng, inzet en kennis van Sandra, maar vooral haar warme persoonlijkheid missen.



TOLPACHTERS VAN DE VEENHUIZER TOL

In 1826 werd de straatweg van Soestdijk naar De Bilt aangelegd. Om de aanleg van die weg en het onderhoud ervan te kunnen bekostigen, kwamen er drie tolleren. Een daarvan, de Veenhuizer tol, lag nog net binnen de gemeentegrenzen van Baarn tegen de grens met Soest, en wel 'aan het einde van het domein Soestdijk bij de Veenbrug'.

door Kees Floor

De grond waarop het tolhuis stond, maakte deel uit van het landgoed Pijnenburg, dat eigendom was van 'plattelands-heelmeester' en projectontwikkelaar Andries de Wilde. In de jaren 1860 verkocht hij zijn bezittingen aan Hendrik Albrecht Insinger, directeur van de Amsterdamse Kanaalmaatschappij. De land-

heren rekenden geen geld voor het gebruik van de grond van het tolhuis van de 'Gabel bij de Veenhuizen'. Na Insingers overlijden in 1911 wilden de erven echter wél geld zien. Ze gaven de grond aan de commissarissen (de directie) van de weg in erfpacht voor fl 10,- per jaar.



Het Veenhuizer tolhuis, kijkend in de richting van De Bilt. Voor de tol links de Veenhuizerweg (verhard), rechts de Hessenweg (onverhard). Datering 1924-1928 (HUA, cat.nr. 220771).

Toltarieven

De bedragen die men moest betalen bij het passeren van de tol, lagen vast in een Koninklijk Besluit. Bij elke verandering was een nieuw Koninklijk Besluit nodig. Er traden gemiddeld genomen in de loop der jaren geen grote tariefswijzigingen op, al konden ze in incidentele gevallen in percentages uitgedrukt toch nog flink uitpakken. Een voorbeeld van een lijst met tarieven, in dit geval uit 1876, ziet u hieronder geplaatst. Voetgangers werden daarin niet genoemd en konden dus doorlopen zonder te betalen.

Vanaf 1900 moest het gemotoriseerd verkeer ook in de buidel tasten: motoren betaalden tien, auto's twintig cent. Drie jaar later werden die bedragen voor het eerst gehalveerd, in 1915 was dat opnieuw het geval. In 1921 gingen de tarieven weer omhoog, voor vrachtverkeer meer dan voor personenauto's. Fietsers liet men ongemoeid. Wellicht ten overvloede stond in de pachtvoorwaarden vanaf 1891:

De pachters zullen geen tol mogen heffen voor vélocipèdes.

Vrijstelling, vermindering en afkoop van tolgelden

Voor sommige individuen of categorieën weggebruikers was er vrijstelling of vermindering van tol. Zo hoefden bijvoorbeeld boeren of veehouders niet te betalen als ze de tol moesten passeren om hun bouw- of weilanden te bereiken of naar de heidevelden te gaan waar ze hun schapen lieten grazen. Verder waren er vrijstellingen voor paarden en rijtuigen van het Koninklijk Huis, de posterijen, de militaire legerkorpsen en de gedelegeerden belast met de directie en het toezicht op de wegen.

De commissarissen verleenden ook vrijstellingen en kortingen buiten het officiële traject van koninklijke besluiten om. Zo werd bijvoorbeeld aan eerder genoemde Andries de Wilde in 1828 voor zijn turf wagens een korting toegestaan van 50%.

Bij de aankomst aan de TOLPAAL of den TOLBOOM op den Straatweg tussehen SOESTDIJK naar DE BILT zal voor tol moeten betaald worden:

Voor elk een paard of muildier	0,05
Voor elk een runderveest of veest	0,05
Voor elk kalf, stier of varken	0,05
Voor een koele schape of varken sterker dan vijftig stuks, in een	0,50
Voor elk een bok, gort of hond gespannen voor een rij- of voertuig met twee wielen	0,05
Voor elk een bok, gort of hond gespannen voor een rij- of voertuig met vier wielen	0,10
Voor rijtuigen of voertuigen, onverschillig met twee of vier wielen, met andere vanden voor elk gespannen paard, een muildier, of runderveest	0,05
Wanneer twee of meerdere rij- of voertuigen een elkander gekoppeld zijn, zal bovendien betaald worden voor ieder gekoppeld rij- of voertuig	0,10
Voor rijtuigen, voor en rijtuigen ingezet voor meer dan een doch minder dan twee personen, voor elk paard	0,10
idem, voor meer dan twee personen, voor elk paard	0,15

Trijden van tol zal worden gevrees door de personen en onder de bepalingen voorkomende in art. 5 en 6 van het Koninklijk Besluit van 20 October 1822 (Staatsblad No. 50) houdende andere regeling der tolten op 's Rijks groote wegen.

Deze tabel isgesteld door Commissarissen van den Straatweg SOESTDIJK-DE BILT, den 21 Januarij 1876.

Toltarieven uit 1876 van de straatweg van Soestdijk naar De Bilt (HUA, toegang 15 inv.nr. 115, scan 21).



Tolhuis aan de Veenhuizer tol. Vanaf 1900 moest het gemotoriseerd verkeer ook tol betalen. (BC d.d.13-02-1995).

In 1865 kocht de Amsterdamse makelaar Gerrit Weverink Wesseling *Horst en Berg* te Soest. Dit landhuis, waarvan hij de naam veranderde in *Eikenhorst*, lag aan de straatweg en had daarop vanouds een in- en uitrit aan de oostzijde van de tolboom. Hij maakte een tweede uitrit aan de westzijde, zodat hij de tol steeds zou kunnen ontlopen. De commissarissen van de weg vonden echter dat hij, net als andere gebruikers van de weg, daarvoor tol moest betalen. Uiteindelijk werden die tolgelden vanaf 1868 afgekocht voor fl. 10,- per jaar. De regeling bleef na de verkoop van het landhuis in 1898 aan de Amsterdamse tabakshandelaar Gerrit Willem Beckeringh van kracht tot het einde van de tolheffing in 1929. De bankier Adolphe Boissevain, eigenaar van Prins Hendriksoord in Den Dolder, kocht vanaf 1904 tot aan zijn overlijden in 1921 de tolgel-

den af voor zijn 'automobielen, équipage en paarden' voor fl. 200,- per jaar.

Tolgaarders en -pachters

Het innen van de tolgelden was uiteraard mensenwerk. Namen van tolgaarders komen in de archieven van de straatweg echter nauwelijks voor, wel die van commissarissen (directieleden) en pachters van de tolgelden. De pachters bedienden de tolboom niet altijd zelf. Dat kon vaak ook niet, omdat ze veelal ander werk hadden of verscheidene tollens tegelijk pachtten en er continu iemand beschikbaar moest zijn om de tollens te bedienen.

De eerste tolgaarder was van 1827 tot en met 1829 in dienst van de commissarissen van de weg. Om wie het ging, hoeveel tolgeld er precies werd geïnd en welk gedeelte de tol-

gaarder daarvan mocht houden, is niet uit de diverse jaarrekeningen op te maken. Naar schatting ging het om ongeveer f 1.600,- per jaar, waarvan f 150 tot 200,- voor de tolgaarder. Een vaste aanstelling zat er echter niet in. Het bestuur had namelijk besloten de tol per 1 januari 1830 voor een periode van drie jaar te verpachten. De tolgaarder werd geacht per 31 december 1829 12 uur 's middags eervol te zijn ontslagen; op dat tijdstip kwam er iemand langs om het nog aanwezige tolgeld op te halen. Daarmee zaten hij en zijn gezin niet alleen zonder baan, maar ook zonder huis. Wel ontving hij nog fl. 7,- als tegemoetkoming in de verhuiskosten.

Pachtvoorwaarden

Pachters in spe moesten akkoord gaan met de daarvoor geldende voorwaarden. Zo moesten ze zich strikt houden aan de vastgestelde tarieven. Als ze meer vroegen, riskeerden ze een boete van fl. 6,- per ontdekte overtreding. Bij de verpachting van 1877 ging de boete omhoog naar fl. 10,-, maar deze verhoging werd later weer ongedaan gemaakt. Daar stond tegenover dat de pachters van passanten die weigerden te betalen, het vijftigvoudige tarief konden eisen. Vanaf 1873 kwam deze weigeraarsboete echter te vervallen.

De pachter kon gebruik maken van het tolhuis en de bijbehorende tuin; bij de verpachting van 1851 was het gebruik van de tuin echter niet inbegrepen. Hij moest ervoor zorg dragen dat de lantaarn bij het tolhuis brandde vanaf een uur na zonsondergang tot een uur voor zonsopkomst. Het tolhuis mocht worden gebruikt als herberg, voor het tappen van alcoholische dranken, als koffie- of bierhuis of voor het uitoefenen van een ander beroep, als de

bediening van de tol er maar niet onder zou lijden. Vanaf 1873 mocht dit echter alleen nog met schriftelijke toestemming van de commissarissen en na 1881 mocht het helemaal niet meer. In 1901 werd horeca met toestemming toch weer mogelijk. Kennelijk was die toestemming nog wel te verkrijgen, want op sommige foto's van het tolhuis is te zien dat er twee borden aan de muur zijn bevestigd met de tekst 'Amstel bieren'.

Een pachter moest twee borgen meebrengen die garant stonden voor de financiële verplichtingen die waren aangegaan; later spraken men niet meer van borgen maar van medepachters. Als de borgen te armlastig zouden worden, moest de pachter binnen twee weken met nieuwe namen komen.

Op eventueel wandgedrag van de pachter zou ontslag op staande voet volgen, zonder dat de pachter daarmee zijn financiële verplichtingen kon ontlopen.

Eerste verpachting

De eerste pachter van de tolgelden werd in 1830 kastelein David Bisschop uit Nieuwersluis; hij bood fl. 1.510,- per jaar. Het experiment met het verpachten van de tolgelden was echter geen succes. Al in het eerste jaar bleek dat Bisschop veel te hoog had ingeschreven en, ondanks een door de commissarissen van de weg toegestane kortingsregeling, niet aan zijn verplichtingen kon voldoen. Per 1 mei 1832 werd de verpachting uiteindelijk vervroegd beëindigd, omdat hij 'gezien de tijdsomstandigheden' de pacht onmogelijk kon opbrengen. Op dat moment stond Bisschop bij het bestuur nog voor fl. 1.255,- in het krijt, een bedrag dat ook niet op de twee armlastige borgen kon worden verhaald.

Tweede verpachting

Nu het verpachten geen goede resultaten had opgeleverd, viel het bestuur weer terug op de oorspronkelijke werkwijze, waarbij een tolgaarder het geld inde. Hij of zij kreeg daarvoor fl. 156,- per jaar. De tolboom werd aanvankelijk vermoedelijk bediend door C. Veldhuizen. In 1851 waagden de commissarissen van de straatweg een nieuwe poging om de tol te verpachten. Ook deze keer met weinig blijvend succes. Het lukte weliswaar de tol aan de wed. Veldhuizen te slijten voor fl. 1.050,- per jaar, maar zij hield het na drie jaar al voor gezien. Vermoedelijk terecht, want het eerste volledige kalenderjaar na het beëindigen van de pacht leverde slechts fl. 869,- op. De commissarissen moesten opnieuw terugvallen op de oude situatie met tolgaarder.

Derde en latere verpachtingen

In 1873 werd een derde poging ondernomen om de tol te verpachten. Volgens de daarvan opgemaakte notariële akte werd de Biltse metselaar Jochem Veldhuis voor fl. 810,- pachter; in andere stukken komen we ook de namen Jacob Veldhuysen en weduwe Veldhuizen als pachter tegen.

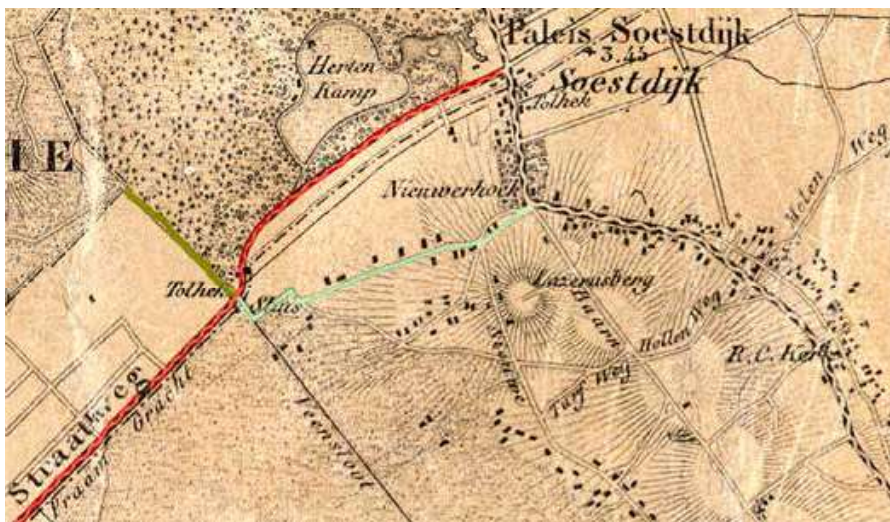
Vanaf dat moment werd uitsluitend nog gewerkt met pachters. De verpachtingen vonden plaats in Soestdijk in het logement, later hotel van H. Ubbink, dat in 1899 na het overlijden van de toenmalige eigenaar G. Ubbink, van naam veranderde in Hotel Trier. Slechts twee maal kwam een pachter uit Baarn. Tolgaarder Aart van Dam was tolpachter van 1910-1912, stalhouder Arnoldus Gerrit Johannes Ambrosius van 1916-1918. De overige pachters woonden elders.

Verlenging van de toestemming tot tolheffing moest eens per drie jaar worden aangevraagd; de duur van de pachtovereenkomst bedroeg daardoor doorgaans eveneens drie jaar. Daarna moest eerst afgewacht worden of de toestemming voor het innen van tolgelden zou worden verlengd, voor er een nieuwe pachtovereenkomst kon worden afgesloten. Die verlengingen zouden, tot de tolheffing werd beëindigd, steeds worden afgegeven.

Veel pachters pachtten de tolgelden van twee of meer tollers. Zo werd Arie Maters, logementhouder te Amersfoort, in 1877 pachter van zowel de Veenhuizer tol als van de beide andere tollers aan de straatweg. Vermoedelijk was het ook Arie Maters die in 1887 aan de commissarissen vroeg de Hessenweg af te sluiten om zo te voorkomen dat die weg gebruikt zou worden om de tol te vermijden. De commissarissen achtten zich daartoe echter niet bevoegd, omdat het een openbare weg betrof. Timmerman Marinus Cornelis de Bruijn uit Overschie was de tolpachter van 1898 tot 1906. Hij was tot 1900 tegelijkertijd pachter van de rijkstollen bij Huis ter Heide en bij Schaerweijde te Zeist.

Veenhuizerweg

In 1898 liet eerder genoemde Boissevain samen met enkele andere particulieren de Veenhuizerweg in Soest verharderen. De weg, lichtgroen gemarkeerd op de kaart (p. 106), sloot net ten oosten van de tol aan op de straatweg. Met de gemeente Soest had hij afgesproken dat die het onderhoud voor haar rekening zou nemen en dat de weg tolvrij zou zijn. Tolpachter De Bruijn plaatste echter een tolboom op de weg om zo ook tol te kunnen heffen van het verkeer vanuit Soestdijk rich-



Uitsnede uit de provinciekaart van Utrecht (1850), samengesteld en getekend door A.A. Nunnink onder toezicht van J.H. Kips. De afbeelding toont onder andere het noordelijk deel van de straatweg van Soestdijk naar De Bilt (rood gemarkeerd), met ten zuiden van de bochten de Veenhuizer tol. Van Soestdijk uit gezien voor de tol links de Veenhuizerweg (lichtgroen), rechts de Hessenweg (mosgroen) (RHCR, A1176).

ting De Bilt dat vlak voor de tolboom linksaf zou slaan, de Veenhuizerweg in. Als die tolboom zou moeten verdwijnen, wilde hij een korting van fl. 400,- per jaar op de pachtsom. Die kreeg hij niet en de tolboom bleef staan tot het begin van de volgende pachtperiode. Toen De Bruijn de opbrengst van de tolgelden voor nog eens drie jaar pachtte, stond in de voorwaarden dat er geen tol geheven mocht worden van het verkeer op de Veenhuizerweg. De tolheffing op die weg werd per 1 januari 1901 dan ook beëindigd.

Tolgaarders

Namen van tolgaarders in dienst van tolpachters zijn slechts sporadisch terug te vinden.

Toch zijn er enkele bekend. De pachters waren namelijk verplicht toestemming te vragen voor het aanstellen van een bepaalde tolgaarder. Zo vroeg Ambrosius in 1915 de commissarissen toestemming Evert Westeneng te plaatsen als tolgaarder. Westeneng had eerder gewerkt voor Boissevain, die een goed woordje voor hem had gedaan. Tolpachter Hendrikus Tjihuis, eigenaar van café en uitspanning Het Veer te Rijssen, stelde in 1919 de Bussumse arbeider H. van Garderen voor als tolgaarder.

Wisselende opbrengsten

Het bedrag dat aan tolgelden werd binnengehaald, hing niet alleen af van de taakopvatting van de tolgaarder. Ook externe invloeden

drukten een stempel op de gang van zaken. Eerder zagen we reeds dat Jacob Bisschop, in 1830 de eerste pachter van de tol, de dupe was geworden van de slechte economische situatie in de jaren daarna, kort na de afscheiding van België. En tijdens de Eerste Wereldoorlog konden de pachters eveneens de eindjes moeilijk aan elkaar knopen. De tol was destijds voor fl. 2.630,- verpacht aan de eerder genoemde Ambrosius. Hij kreeg op zijn verzoek over 1917 fl. 500,- en over 1918 fl. 700,- korting op de pachtsom, onder de strikte voorwaarde van geheimhouding. De commissarissen besloten vervolgens de pacht voor 1919 aan te bieden voor slechts één kalenderjaar; daarna kon de situatie opnieuw bekeken worden.

Een andere factor die ongunstig uitwerkte op de hoogte van de tolopbrengsten, was de opening in 1898 van de zogeheten Stichtse lijn, een spoorlijn van Den Dolder naar Baarn, wat leidde tot een terugloop van het aantal diligences dat de tolboom moest passeren. Een gunstige invloed op de drukte had fraai zomerweer, in combinatie met de aanwezigheid van de koninginnen Emma en Wilhelmina op paleis *Soestdijk*. Het effect daarvan was goed te merken geweest gedurende de mooie zomer van 1893, maar ebde het jaar daarna helemaal weg door aanhoudende regen in de zomermaanden.

Beëindiging van de tolheffing

De negotie of onderneming die destijds was opgericht om de plannen tot bestrating van de weg van Soestdijk naar De Bilt te realiseren, had een beoogde looptijd van tachtig jaar. Het was de bedoeling dat daarna het Rijk of de Provincie de weg zou overnemen, al werd al wel rekening gehouden met een uitloop

van tien jaar. Uiteindelijk zou die uitloop ruim twintig jaar worden. De Provincie en de gemeente De Bilt namen de verantwoordelijkheid voor de weg namelijk pas per 1 januari 1929 op zich.

De laatste tolpachter was de Bussumse koopman Johannes Gerardus Griffioen, althans dat had hij moeten zijn. Kort voor de pachtperiode in zou gaan, ging Griffioen echter failliet, zodat de commissarissen zich genooddaakt zagen alsnog iemand in dienst te nemen om de tolgelden te innen. Zo eindigde de tolgaarding aan de Veenhuizer tol op dezelfde manier als ze destijds was begonnen: met tolgaarding door een tolgaarder in dienst van de commissarissen van de weg. Voor de laatste tolgaarder zat het werk er op per 1 januari 1929. Hij kreeg van de commissarissen een bedankje en een bedrag van fl. 100,- als tegemoetkoming in eventueel te maken kosten.



Bronnen

Baarnsche Courant (BC)

Het Utrechts Archief (HUA), toegang 15, inv.nrs. 85, 103-124.

Regionaal Historisch Centrum Rijnstreek en Lopikerwaard (RHCR)

Nas, F.: 'De tolweg naar Soestdijk' in de *Biltse Grift* oktober 1994.

Verhagen, N.: 'Griffioen, van melkboer tot wijnverkoper' in het *Bussums Historisch Tijdschrift* december 2016.

Bijlage

Pachters van de Veenhuizer tol onder Baarn

<i>periode</i>	<i>naam</i>	<i>Beroep</i>	<i>woonplaats</i>
1827-1829	<i>Tolgaarder(s) in dienst van de commissarissen van de straatweg</i>		
1830-1832	David Bisschop	kastelein	Nieuwersluis
1832-1851	<i>Tolgaarder(s) in dienst van de commissarissen van de straatweg 1833-?: C. Veldhuizen*)</i>		
1851-1854	Wed. Veldhuizen		
1854-1873	<i>Tolgaarder(s) in dienst van de commissarissen van de straatweg</i>		
1874-1876	Jochem Veldhuis of Jacob Veldhuyzen/ Wed. Veldhuizen	metselaar	De Bilt
1877-1885	Arie Maters	logementhouder	Amersfoort
	<i>Tolgaarders Jacob Knoppers*) (1881), Willem Ravenhorst*) (1885)</i>		
1886-1888	Arie Maters?		
1889-1891	Theodorus Vos	tolgaarder	Apeldoorn
1892-1897	Cornelis Kuus	tolgaarder en koopman	De Bilt
1898-1906	Marinus Cornelis de Bruijn,	timmerman	Overschie
1907-1909	Cornelis Reus	koffiehuishouder	Landsmeer
1910-1912	Aart van Dam	tolgaarder	Baarn
1913-1915	Pieter van Beveren	warmoezier	Loosduinen
1916-1918	Arnoldus Gerrit Johannes Ambrosius	stalhouder	Baarn
	<i>Tolgaarder Evert Westeneng**)</i>		
1919	Pieter van Beveren	warmoezier	Loosduinen
1920-1924	Hendrikus Tjhuis	koffiehuishouder	Rijssen
	<i>Tolgaarder: H. van Garderen*)</i>		
<i>(zie tekst)</i>	Johannes Gerardus Griffioen	koopman	Bussum
1925-1828	<i>Tolgaarder(s) in dienst van de commissarissen van de straatweg</i>		

*) naam onder voorbehoud

***) naam komt voor in Adresboek Baarn 1917, Praamgracht 29. (groenegr.nl).