

De tol bij de Vuursche Steeg

In Bilthoven staat op de hoek van de Maartensdijkseweg en de Vuursche Steeg een voormalig tolhuis (figuur 1). Van 1838 tot 1948 moesten weggebruikers daar betalen om verder te kunnen. Het beëindigen van de tolheffing ging niet zonder slag of stoot.

In de negentiende eeuw werden in ons land talrijke nieuwe wegen aangelegd of bestaande zandwegen verhard. Daarbij namen particulieren vaak het voortouw. Ze lieten de werkzaamheden uitvoeren en regelden de financiering. Daarbij kregen ze het recht volgens een door de overheid vastgesteld tarief tol te heffen ter bestrijding van de kosten van aanleg en onderhoud.

Weg Utrecht-Soestdijk

Een van de wegen die zo werd aangelegd en verhard, was de *'weg van Utrecht over de Blaauw-Kapel en St. Maartensdijk naar Soestdijk'*. Het gedeelte van die weg dat binnen de gemeente Maartensdijk lag, kwam gereed in 1834. De ondernemers die de uitvoering ervan hadden verzorgd, zagen echter geen heil meer in het bestraten van het resterende deel: de Maartensdijkseweg in de gemeente De Bilt en de Embranchementsweg in de gemeente Zeist (figuur 2).

In 1836 sprong de Amsterdammer Daniel Jacobus Gildemeester in het gat dat hierdoor was ontstaan. Hij was eigenaar van het landgoed Ewijckshoeve in Den Dolder. Gildemeester mocht tol heffen volgens het tarief dat ook door de Maartensdijkse tolgaarders werd gehanteerd (figuur 3). Daarnaast kon hij bij eventuele tekorten een overigens nooit uitgekeerd bedrag van maximaal honderd gulden per jaar tegemoet zien van het Waterschap Maartensdijk. Nadat de lening volledig afgelost zou zijn, mocht hij nog tien jaar doorgaan met het incasseren van tolgelden.

De plaats van het bijbehorende tolhuis werd in december 1837 bepaald; het kwam te staan op de hoek van de Maartensdijkseweg en de Vuursche Steeg (zie kader). De voorzijde is gericht naar de Maartensdijkseweg, een aanwijzing dat het gebouwtje bedoeld was om die weg in de gaten te kunnen houden.

Geen zakelijk succes

De kosten die Gildemeester moest maken voor het bestraten van de ongeveer 2800 meter lange weg vielen mee. Hij mocht een lening uitschrijven van 24 000 gulden, maar had van dat bedrag uiteindelijk niet meer dan 14 000 gulden nodig. Toch was de exploitatie van de weg geen commercieel succes. Hoewel de beleggers een rente van



Fig. 1 Gezicht op het kruispunt van de Maartensdijkseweg en de Vuursche Steeg in zuidelijke richting. Rechts het tolhuis met bij de voordeur de tolboom van de weg Maartensdijk-Den Dolder. Het geopende tolhek op de voorgrond hoort bij de weg naar Lage Vuursche. De kaart werd verstuurd in 1903. Bij het huis staat tolgaarster Neeltje Schellinger, echtgenote van de pachter van het tolgeduld Mattheijs van Es. Bron: Regionaal Historisch Centrum Vecht en Venen, Breukelen.

4% was voorgespiegeld, was er slechts geld in kas voor 1 of 2%. Geen wonder, want de verpachting van de tol leverde niet veel op. Zo betaalde timmerman Piet van Es, die de tolgeduld pachtte van ongeveer 1854 tot 1897 (zie tabel), aanvankelijk 152 gulden per jaar. Daarin was ook nog eens de huur inbegrepen van het tolhuis, met schuur en bijbehorende tuingrond. Later werd de pachtsom overigens verhoogd naar 300 gulden. Er werd van de oorspronkelijke geldlening niets afgelost en na 1880 werd er ook geen rente meer uitbetaald. Geld voor onderhoud was er ook niet of nauwelijks.

Achterstallig onderhoud

Al in 1891 constateerde de Hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat dat de weg zich in een slechte staat bevond en dat een goede afwatering ontbrak. In de jaren daarna zou de toestand steeds onhoudbaar worden, mede door het in het begin van de twintigste eeuw op gang komende gemotoriseerd verkeer.

De Provincie hechtte veel waarde aan de weg, omdat die een praktische dwarsverbinding

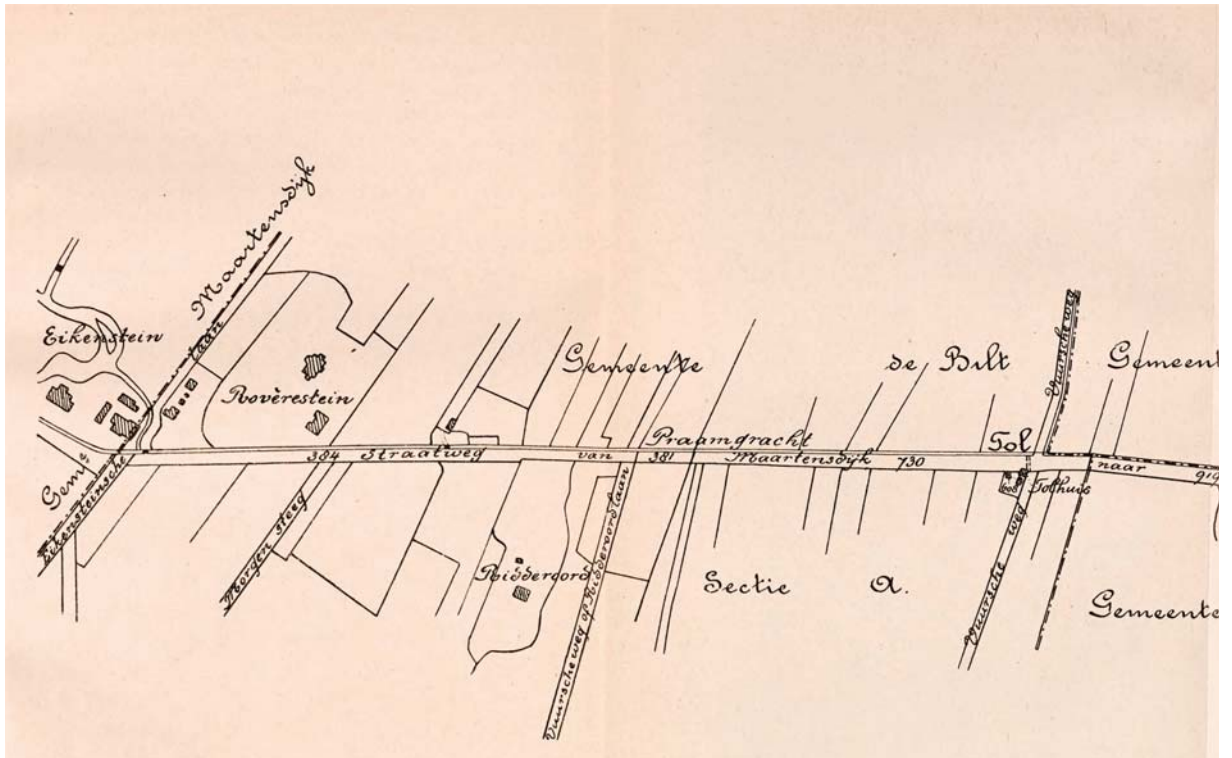


Fig.2 Schets van de Maartensdijkseweg (gemeente De Bilt) en de Embranchementseweg (gemeente Zeist). D.J. Gildemeester kbr bestraten met recht op tolheffing. Datering: 1916.

vormde tussen de belangrijke wegen De Bilt-Soestdijk en Utrecht-Hilversum. Zij probeerde dan ook met de gemeenten De Bilt en Zeist, waarbinnen de weg was gelegen, tot een oplossing te komen. Daar geen van de betrokken partijen er happig op was diep in de buidel te tasten, liepen deze pogingen aanvankelijk op niets uit. Uiteindelijk slaagde men er in 1916 in een oplossing te bereiken.

De weg zou worden gerepareerd of vernieuwd op kosten van het Rijk en de provincie, die beide een derde deel betaalden. Het restant werd bijgelegd door de gemeenten Maartensdijk, Baarn en Soest en een aantal particulieren. De gemeenten De Bilt en Zeist stonden in voor het onderhoud van de weg, elk voor het deel op het eigen grondgebied; ze ontvingen daarvoor een bijdrage van de gemeenten Baarn en Soest. Een belangrijke voorwaarde bij het aangaan van deze overeenkomst was wel dat de weg voortaan tolvrij moest zijn. Voor de tolheffing was het daardoor in 1916 einde verhaal. Had het tolhuis nu zijn functie verloren?

Weg De Vuursche - De Bilt

Dat bleek niet het geval. In 1853 was namelijk aan het Eerste-Kamerlid Jhr. Mr. Frederik

Kopij.

Tarief voor de gabeln, in te vorderen aan de tolln op den weg van Utrecht over de Blauuw-Kapel en Maartensdijk naar Soestdijk.

Cents.)

| | |
|--|----|
| Voor elk paard, gespannen voor een rijtuig met vier wielen, beladen boven de 2000 pnd. | 30 |
| Voor idem als boven van 1000 tot 2000 pnd. | 15 |
| " " " " niet minder dan 1000 pnd. | 7½ |
| " elk paard, gespannen voor eene kar, beladen met vracht- of koopmansgoederen, te zamen meer dan 2000 pnd. wegende. | 30 |
| Voor idem als voren van 1000 tot 2000 pnd. | 15 |
| " " " " minder dan 1000 pnd. | 5 |
| " een paard, gespannen voor een chais of cabriolet | 7½ |
| elk " " arrebak of vracht-slede. | 5 |
| Voor eene reiskoets met zes paarden bespannen, voor ieder paard. | 10 |
| Voor een rijpaard, gezadeld of los paard, of voor ieder paard van een koppel paarden. | 5 |
| Voor elk paard, gespannen voor een zoogenaamde malle jan met hout geladen. | 15 |
| Wanneer de malle jan ledig is, voor ieder paard. | 7½ |
| Voor een zwaar geladen boerenwagen met hout, per paard. | 15 |
| Voor een runderbeest. | 1½ |
| " " kalf. | 1 |
| " " schaap of varken. | 1 |
| Doch wanneer de kudde schapen of varkens sterker is dan 80 stuks, dan in eens af. | 50 |
| Zoo de kudde schapen behoort aan een der aangelegene bureu aan de gabel, die dezelve passeren moet, om zijne schapen van en naar zijne woning of schapenstal te drijven, zal daarvoor niets betaald worden, gelijk dit mede alzoo bepaald wordt voor de runderbeesten, paarden en ander vee. | |
| De bouwlieden, die naar de markt gaan of van dezelve terugkomen, zullen aan den gemelden tol half geld betalen, en geheel vrij zijn, wanneer zij lieden met mestspecien ter beneficiering van hun land zich derwaarts begeven, of met de producten van hetzelfde naar hunne woning terugkomen, gelijk ook wanneer zij lieden hun vee verweiden, alles heen en weder. | |
| Voor ieder paard, voor een postwagen gespannen, zal betaald worden. | 10 |
| Voor ieder paard voor een bessekar met vier of twee wielen. | 30 |
| Goedgekeurd bij kon.-besluit van 15 Mei 1825, no. 71. | |
| Mij bekend, De Secretaris van Staat, (Gel.) J. G. DE MEY VAN STREEFKERK. | |

Fig. 3 Toltarieven te betalen door gebruikers van de Maartensdijkeweg en de Embranchementweg.

Tolopbrengsten

Van sommige jaren of periodes zijn ook de tolopbrengsten terug te vinden. De familie Bosch van Drakestein was niet erg scheutig met het verstrekken van financiële informatie,

op het tarievenoverzicht. Tevens werd er aan de Vuurscheweg een bord geplaatst met de tekst: *automobielen en motorrijwielen zijn tolplichtig* (figuur 6, rechts). Voor fietsers bleef het passeren van de tol gratis (1). De schaapskuddes, koebeesten, hondenkarren en mallejans bleven echter tot het beëindigen van de tolheffing in de Tweede Wereldoorlog op de tarievenlijst staan. Het Koninklijk Besluit van 1919 met de nieuwe tarieven was het eerste in een reeks waarin de toestemming tot tolheffing voor een beperkte duur werd verleend. Na afloop daarvan kon men bij een eventuele verlenging de tarieven steeds weer aanpassen. Zo betaalden automobilisten eind jaren twintig 20 cent; in 1931 werd dat 15 cent, in 1933 10 cent en in 1941 nog slechts 5 cent. Ook motorrijders gingen in de loop der jaren minder betalen. Kostenverlagend werkte ook een bepaling die vanaf 1935 in de voorwaarden was opgenomen. Tolgaarster Hendrika Kuus-Bolink, die sinds 1922 de tolgelden inde, mocht voortaan nog slechts aan een van de twee op de Vuursche Steeg staande tolbomen tol invorderen (figuur 6).



Fig. 4 Tolhuis en de tolboom van de Vuurscheweg voor het verkeer naar de straatweg van De Bilt naar Soestdijk in 1932. Naast tolgaarster Hendrika Kuus-Bolink staat haar zoon Hendrik Kuus, vader van de huidige bewoner. Bron: Collectie Henk Kuus.

maar de geschatte opbrengst aan tolgelden voor beide Vuursche tollens bedroeg in 1873 ongeveer f 200. De familie Van Es ontving daarvan 10%. Over de tolopbrengsten in de jaren dertig van de vorige eeuw is meer bekend. Ze werden bepaald door het verkeersaanbod, de gehanteerde tarieven en of men bij één dan wel bij beide tolbomen geld mocht innen. De bedragen schommelden rond de f 3000. Topjaar was 1931 met een omzet van f 3867,35. De tolgaarster kreeg voor haar diensten 20% van de opbrengst; daarnaast woonde ze met haar gezin gratis in het tolhuis. Als bijverdienste schonk ze koffie, thee en limonade en verkocht ze koeken, tabakswaaren en snoep, af te halen bij het stalletje aan de overzijde van de Maartensdijkseweg (figuur 7).

In de oorlogsjaren nam de verkeersdruk af en bleven de dagjesmensen weg. In 1940 werd aan tolgeld nog slechts f 1150,20 opgehaald en in 1941 zakte de omzet verder terug naar f 657,20.

Einde concessie

Met het afkondigen van de mobilisatie in augustus 1939 veranderde er veel in ons land. Dat gold ook voor de tol van Kuus, zoals de tol aan de Vuursche Steeg in de volksmond was gaan heten. Militaire voertuigen mochten altijd al gratis passeren, maar nu wilde



Fig. 5 Tolhuis, een tolboom over de Vuurscheweg en een tweede, openstaande slagboom over de Vuursche Steeg. Op het bord rechts staat: automobielen en motorrijwielen zijn tolplichtig. Datering 1938. Bron: Collectie Henk Kuus.

men deze niet in files terecht laten komen van door de tol opgehouden verkeer. Ook was de kwaliteit van de weg niet geschikt voor het soort legervoertuigen dat er gebruik van moest maken. Het traject vanaf Lage Vuursche tot de Maartensdijkse weg werd in die tijd dan ook geasfalteerd en vervolgens onderhouden door het Ministerie van Oorlog. De tolboom stond in die tijd op last van de overheid onafgebroken open.

Jhr. Paulus Jan Bosch van Drakestein (1901-1956), achterkleinzoon van de eerste concessionaris en ter plaatse bekend als de jonker, liet zijn recht op tolheffing echter niet verlopen. Steeds vroeg hij verlenging aan, die hem tot 30 juni 1944 werd toegestaan. Mogelijk was hij vergeten opnieuw verlenging aan te vragen, maar omdat hij dat niet had gedaan of er geen verzoek was ontvangen, verviel daarna de concessie. Als er wel een verzoek tot verlenging zou zijn binnen gekomen, dan zou dat niet erg kansrijk geweest zijn. Alle betrokken instanties wilden namelijk zo snel mogelijk van de tol af. Bovendien was er irritatie bij de provincie, die constateerde dat de concessionaris in tien jaar tijd 15.000 gulden winst had gemaakt, zonder dat geld in het onderhoud van de weg te steken. Dat had hij volgens de geldende voorwaarden wel moeten doen. De toestemming werd niet verlengd; vanaf 1 juli 1944 was de Vuursche Steeg tolvrij!

Wederechtelijke tolheffing

Althans, dat had hij moeten zijn. De tol bleef echter gewoon illegaal in gebruik. De gemeente Baarn, die dat had geconstateerd, werd erdoor in verlegenheid gebracht en de toch al niet als daadkrachtig bekend staande burgemeester Godert Jacob Karel baron van Lynden van Horstwaerde en Riethoeven zocht contact met de provincie om te overleggen over eventueel optreden. Dat gaf echter hooguit aanleiding tot enkele dreigbrieven van de kant van het provinciebestuur; een toezegging van Bosch van Drakestein om verder van tolheffing af te zien kwam er niet. In de winter 1944/45 werd de tol echter op last van de bezettende macht blijvend opengesteld.

Daarna werd het enige tijd stil rond de tol. Bosch van Drakestein en zijn Madrileense echtgenote Marita de la Concepcion Fernanda Timotea Antonia Sorela y Del Corral, lokaal bekend als de Spaanse Donna Maria, werden na de oorlog als politieke delinquenten vastgezet. In 1946 vernietigde een Utrechts tribunaal de drie tegen het echtpaar ingebrachte beschuldigingen, zodat ze op 15 oktober vrij kwamen en de draad, of beter gezegd de strijdbijl, weer konden oppakken.



Fig. 6 Gezicht op de Maartensdijkseweg in Bilthoven in de richting van Maartensdijk. Rechts de Vuursche steeg en de bijbehorende tolboom, met daarbij de tolgaarster Hendrika Kuus-Bolink. Aan het stalletje tegenover het tolhuis verkocht ze als bijverdienste koffie, thee, limonade, koeken, tabakswaaren en snoep. Links het tolhuis met onder het bord met de tarieven Jannetje Kuus, dochter van de tolgaarster. Datering 1938. Bron: Collectie Henk Kuus.

Tollenstrijd

Begin 1947 bevond de jonker zich in het buitenland, naar eigen zeggen om gezondheidsredenen; zijn vrouw moest voor een erfeniskwestie naar Spanje. De zaken in Nederland werden afgehandeld door Jhr. René Paul Ignacs Ghislain Bosch van Drakestein van Oud Amelisweerd uit Bunnik, een neef van de kasteelheer. Deze liet in de week van 20 – 25 januari twee tolbomen plaatsen aan de Vuursche Steeg aan weerszijden van de Maartensdijkseweg. Vervolgens gaf hij tolgaarster Hendrika Kuus de opdracht op zaterdag 25 januari de tolheffing te hervatten. Diezelfde dag nog stonden Filippus Brink en Gerrit Jan Smid, inspecteur respectievelijk hoofdagent van politie te De Bilt, op de stoep. Zij sommeerden haar de tolbomen te openen en open te houden, waaraan ze direct gevolg gaf. Het Openbaar Ministerie legde de tol vervolgens aan de ketting. De kantonrechter in Utrecht veroordeelde de eigenaar van de weg op 25 april 1948 voor dit incident tot de maximale boete van f 25 of vijf dagen hechtenis wegens het wederrechtelijk heffen van tol aan de Vuursche Steeg.

Op 21 december 1948 laat Bosch de provincie weten dat hij de eerst door Duits, daarna door Geallieerd militair verkeer stuk gereden Vuursche Steeg had hersteld en dat hij weer tol ging heffen. Volgens De Gooi- en Eemlander ontstonden er lange files van voor de tol wachtend verkeer (figuur 7). Diezelfde dag nog haalde de politie van De Bilt de tol met een vrachtauto op. Naar verluid dreigde de jonker vervolgens de weg te laten omploegen, maar voor zover bekend is het daar nooit van gekomen.

Eigendom wegen over naar gemeenten

Vanaf dat moment werd de tolheffing aan de Vuursche steeg definitief gestaakt. De 74-jarige mevrouw Kuus kon eindelijk met pensioen. Dat bestond uit een bedrag van 10 gulden per maand. Kleinzoon Henk Kuus, die nog steeds in het tolhuis woont, of een ander kleinkind van de tolgaarster ging het geld eens per maand bij het personeel van de jonker ophalen.

De toegangswegen rond Lage Vuursche ‘wedijverden echter nog steeds in onberijdbaarheid’ (figuur 7). Gelukkig was een oplossing ophanden. De gemeenten De Bilt en Baarn ontfermden zich over de weg en namen de kosten van het onderhoud op zich. De provincie en het Rijk gaven financiële steun onder voorwaarde dat nooit meer tol zou worden geheven. Daarmee behoorde de tolheffing aan de Vuursche Steeg definitief tot het verleden.

Met dank aan Henk Kuus, huidige bewoner van het tolhuis, voor het aanleveren van informatie en fotomateriaal.

Noten

1. Volgens Het Parool van 5 april 1949 moesten fietsers na de oorlog gedurende de periode(n) van wederrechtelijke tolheffing 2 cent betalen.



Fig. 7 Collage van Krantenkoppen 1948-1949.

Bijlage

Tabel: Pachters en tolgaarsters aan de Tol van Kuus

| Periode | Pachter tolgelden Embranchementsstraatweg | Tolgaarster Vuursche steeg (ca.1854-1948) en Embranchementsstraatweg (1838-1916) |
|-----------------|--|---|
| 1838 - ca. 1854 | [onbekend] | [onbekend] |
| ca. 1854 – 1890 | Pieter van Es (1822-1897) | Hendrikje van Es-Vermeulen (1821-1890) *) |
| 1890 – 1897 | Pieter van Es | Neeltje van Es-Schellinger (1863-1926) **) |
| 1897 – 1916 | Matthijs van Es (1861-1922) | Neeltje van Es-Schellinger *) |
| 1916 – 1922 | [weg tolvrij] | Neeltje van Es-Schellinger |
| 1922 – 1948 | [weg tolvrij] | Hendrika Kuus-Bolink (1873-1965) |

*) echtgenote van de pachter. **) schoondochter van de pachter.

Geraadpleegde bronnen

- Archief Eemland (Amersfoort), toegang 0480, inv.nrs. 1775 en 1813.
- Het Utrechts Archief (Utrecht), toegang 79, inv.nrs. 5386-5389; toegang 1201 inv.nrs. 5030, 5031 en 5052.
- Regionaal Historisch centrum Vecht en Venen (Breukelen), toegang 0895, inv.nrs. 468, 470 en 495; toegang 1021, inv.nrs. 3037 en 3147.
- Notulen van het verhandelde in de buitengewone zitting der Staten van Utrecht en in de Zomerzitting van 1916, bijlage 11. Utrecht 1916.
- B. van Dorp, *Bijvoegsel tot het staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 1859*. Gorinchem 1860, p. 219-224, Gorinchem 1860.

- f. Verscheidene krantenartikelen, 1948-1949.
- g. Kees Floor, 'Tolheffing bij Koninklijk Besluit.' In: *St Maerten*, mei 2019. en Idem, 'De Vuursche tollenkwestie'. In: *Baerne*, december 2020.
- h. J.P. van Es, *Genealogie van het geslacht Van Es*, 1997.

Vuurscheweg of Vuursche steeg?

Zeggen en schrijven we Vuurscheweg of Vuursche steeg? De Biltse Burgemeester Henric Paulus van der Borch tot Verwolde van Vorden legt het even uit. In een brief van 8 maart 1949 schrijft hij het volgende:

De Burgemeester van De Bilt verklaart, dat, waar in de legger der wegen van de gemeente De Bilt en op de daarbij behorende kaart de namen Vuursche Steeg en Vuurscheweg voorkomen, daarmede een en dezelfde weg wordt bedoeld. Ook in de volksmond worden deze namen door elkander gebruikt, ter aanduiding van eenzelfde begrip. Er zijn in deze gemeente verscheidene wegen, welke vroeger "steeg" en thans "weg" heten. Aan haar afgelegenheid van de moderne bebouwing heeft de Vuursche Steeg te danken, dat haar oudere benaming nog niet is verloren gegaan

In de wegenleggers van 1857 en 1886 wordt uitsluitend gesproken over de Vuursche steeg. Opmerkelijk is dat in de legger van 1948 waarnaar de burgemeester verwijst, het onderscheid tussen Vuurscheweg en Vuursche steeg voor het eerst juist wél wordt gemaakt. De Vuursche steeg loopt volgens dat document vanaf het tolhuis naar het noorden richting Lage Vuursche; de Vuurscheweg loopt vanaf het tolhuis zuidwaarts naar de Soestdijkseweg Noord. Tot op de dag van vandaag wordt dit onderscheid gemaakt.

Auteur:

Kees Floor (1947) verzorgt weercursussen en weerlezingen. Hij schreef talrijke artikelen voor dagbladen en tijdschriften, waaronder de Volkskrant, Utrechts Nieuwsblad en De Biltse Grift. Hij werkte bij het KNMI en bij de lerarenopleidingen van Universiteit Utrecht en Hogeschool Utrecht.
www.keesfloor.nl.



**ONLINE MUSEUM
DE BILT**

<https://onlinemuseumdebilt.nl/>