

# De tol aan de Holle Bilt: een kassucces

---

In het begin van de negentiende eeuw was de Biltse Steenstraat - thans onder andere Utrechtseweg, Dorpsstraat en Holle Bilt - de enige bestrate verbindingsweg in de provincie Utrecht. In 1808 en 1809 werd de bestrating vanaf de Holle Bilt via het tracé van de zogenoemde 'Wegh der Weegen' (Amersfoortseweg) doorgetrokken tot Amersfoort en verder door naar Deventer. Overheidsgeld was niet beschikbaar; de kosten werden bestreden uit een lening, waarvan rente en aflossing gedekt moesten worden door tolopbrengsten. Een van die tollën bevond zich aan de Holle Bilt, op de plek waar nu hotel-restaurant de Biltse Hoek is gevestigd.

## **Einde tolheffing**

In 1810 werd Nederland een deel van het Franse keizerrijk. De bezetter had in eigen land al een begin gemaakt met het uitrollen van een nationaal wegennet. Voor een daarop aansluitend toekomstig Nederlands wegennet werden vergelijkbare plannen opgesteld. In de financiering van aanleg en onderhoud was door de Fransen niet voorzien; de plaatselijke bevolking moest het benodigde geld zelf opbrengen.

Wie daarbij zijn hoop had gevestigd op tolheffing kwam bedrogen uit. In 1811 vaardigde toenmalig machthebber Napoleon Bonaparte namelijk een decreet uit waarmee de tolheffing op alle Keizerlijke wegen (later rijkswegen) werd afgeschaft. Het tolhuis aan de Holle Bilt was daardoor overbodig geworden en kon worden verkocht<sup>1</sup>. Het huis omvatte twee kamers, een keuken, een kelder, een zolder, een turfmagazijn, een regenbak, een schuur en een tuin van 18 bij 40 meter. De vruchtbomen en alles wat geplant of ingezaaid was, zou het eigendom blijven van de overbodig geworden tolgaarder. De waarde van het geheel werd geschat op 1600 franc (f 788,-); de koper kreeg het tolhek er gratis bij.

## **Hervatting tolheffing**

Of de als provisorisch aangekondigde verkoping van het tolhuis ook inderdaad is doorgegaan, is onduidelijk. Wel weten we met de kennis van nu dat er zich dan problemen zouden gaan voordoen. Eind november en begin december 1813 vertrokken de Fransen namelijk; ze wilden bij de onvermijdelijke val van Napoleon niet buiten de eigen landsgrenzen vertoeven. In 1815 hervatte de nieuw aangetreden machthebber



Fig. 1 De tol aan de Holle Bilt ten oosten van het dorp De Bilt op een uitsnede uit de Choro-topografische Kaart der Noordelijke Provincien van het Koninkrijk der Nederlanden (de zogeheten Kaart van Kraijenhoff). Blad no. 5. Datering: 1823. Bron: Beeldbank Archief Eemland 1001\_584.

Koning Willem I de tolheffing op rijkswegen. Het tolhuis aan de Holle Bilt kon daarbij goed van pas komen, zeker ook nadat in 1816 het traject tussen de buitenplaats Vollenhove en het dorp Zeist was bestraat. Alle verkeer op de 'grote wegen der eerste klasse' Utrecht-

Amersfoort en Utrecht-Arnhem moest die tol passeren (figuur 1). Overigens was volgens gegevens uit 1824, verzameld in de voorbereidingsfase van het Kadaster, het perceel waarop het tolhuis stond rijks eigendom<sup>2</sup>. En in 1831 werd de opbrengst van de tol verpacht, waarbij nadrukkelijk was vermeld dat bij die verpachting het gebruik van het tolhuis was inbegrepen<sup>3</sup>. De verkoop was dus niet doorgegaan of het rijk had het pand en het perceel weer teruggekocht.

### Wegbeheer

De dagelijkse gang van zaken betreffende de rijkswegen bij De Bilt en de bijbehorende tol was aanvankelijk in handen van de *Commissarissen* (directie) van de straatweg van Zeist naar de Holle Bilt en van De Bilt naar Utrecht<sup>4</sup>. Zij regelden het onderhoud van de weg, handelden de financiële zaken af en organiseerden aanbestedingen en verpachtingen. In 1828 werden deze taken en verantwoordelijkheden overgenomen door de Rijksoverheid. Alle rijkstollen in de provincie Utrecht werden steeds tegelijkertijd verpacht, meestal voor een periode van drie jaar, maar in de jaren zeventig ook wel zes jaar.

### Tarieven

Aanvankelijk werden de toltarieven per geval vastgesteld; ze konden dus van weg tot weg verschillen. In 1828 werden bij koninklijk besluit uniforme tarieven bepaald voor alle rijkstollen. Drie jaar later werden bokkenwagens en hondenkarren aan de tarievenlijst toegevoegd. Een laatste herziening volgde in 1833 (figuur 2). Daarna bleven de bij het passeren van de tol verschuldigde bedragen, ondanks de opkomst van de fiets en van het

gemotoriseerd verkeer tot de opheffing van de tolleren in 1900 ongewijzigd. Wel kwamen er rond 1880 enkele aanvullingen. In 1878 werd namelijk een tarief toegevoegd voor rijkstollen op een paardenspoorweg: voor ieder aangespannen trekdier 5 cent. Aanleiding was de komst van de paardentram Utrecht – De Bilt – Zeist, die in 1879 zou gaan rijden. In 1882 werd dit tarief teruggebracht naar 4 cent. De met trekdieren bespannen toestellen waarmee de sporen werden schoongeveegd, hoefden niet te betalen<sup>5</sup>.

### Vrijstellingen

Voor sommige individuen of categorieën weggebruikers was er vrijstelling of vermindering van tol. Zo waren er vrijstellingen voor aanwonenden van de weg en voor paarden en rijkstollen van het Koninklijk Huis, de brievenposterij, de militaire legerkorpsen en de gedelegeerden belast met de directie en het toezicht op de wegen.

Tegen de eeuwwisseling vond de minister het niet nodig tolgeld te vragen van automobilisten. Voor het parlement hem op andere gedachten kon brengen, was de tolheffing al verleden tijd. Ook fietsers ontsprongen de dans. Ze hoefden aan de rijkstollen niet te betalen, al waren de tolgaarders het daar kennelijk niet altijd mee eens. Dat leidde soms tot conflicten. Daarom werd bij de verpachting van 1894 nadrukkelijk bepaald dat, als er geen voetgangerspoortje was waarvan de fietser gebruik kon maken, de tolgaarder moest toelaten dat de fietser zelf de tolboom opende<sup>6</sup>. Als de tolboom op slot zat, moest hij of zij het slot direct openen of de sleutel aan de fietser afgeven, op straffe van een boete van f 10,-.

### Pachtsommen en tolopbrengsten

Doordat de tol aan de Holle Bilt veel verkeer verwerkte en flink wat opbracht, waren ook de bedragen die pachters betaalden hoger dan elders. In 1843 werd de opbrengst van de tolgelden zelfs verpacht voor een bedrag van f 10.000,- per jaar<sup>7</sup>. Dat was wel uitzonderlijk; bij de verpachting van 1855 bijvoorbeeld werd een pacht som overeengekomen van f 6.250,- per jaar<sup>8</sup>. Mogelijk was een deel van de klandizie overgestapt op de trein. In 1845 was namelijk de spoorlijn Utrecht Arnhem in gebruik



Fig. 2 Bord (replica) met tarief rijkstollen 1833. Foto: Kees Floor.

**TOL N<sup>o</sup>. 1, in de HOLLE BILT, op den weg van Utrecht naar Amersfoort.**

Opbrengst van dezen Tol:

1855	f 7531.37.	Jaar 1856	f 8177.34.	Jaar 1857	f 8581.34.
1858	" 8527.17.	" 1859	" 9140.30.	" 1860	" 8280.45.
1861	" 8432.62.	" 1862	" 8335.36.	" 1863	" 8361.97.

Fig. 3 Opbrengsten van de tol in de periode 1855-1863, zoals vermeld in een aankondiging van de verpachting van de opbrengst van de tolgelden in het Algemeen Handelsblad (7).

genomen. Overigens kon er nog voldoende winst behaald worden, zoals blijkt als we de pachtsom afzetten tegen de opbrengsten die zijn weergegeven in figuur 3<sup>9</sup>.

In 1874 inventariseerde het provinciebestuur alle tolleren in de provincie<sup>10</sup>. Daarbij bleek dat de tol aan de Holle Bilt verreweg het meest opbracht. Gemiddeld over vijf voorgaande jaren vloeide er aan pachtgelden jaarlijks f 6.950,- in 's rijks schatkist, het hoogste bedrag dat in de provincie aan tolpacht werd opgebracht.



Fig. 4 Café Plant, met speeltuin. Het voormalig tolhuis is inmiddels met een verdieping uitgebreid. Datering: onbekend. Bron: Beeldbank Historische Kring D'Oude School.

---

## Pachters en Tolgaarders

Informatie over pachters en tolgaarders is soms terug te vinden in negentiende-eeuwse dagbladen of adresboeken. Zo was Hermannus Hootsen van 1845 tot 1866 tolgaarder. Eerder was hij 1,5 jaar in Amersfoort en 27 jaar in Zeist in die functie werkzaam geweest. Gedurende zijn 50 jaar omspannende loopbaan als tolgaarder had hij op de drie genoemde tollensamen in totaal f 276.087,74 aan tolgelden binnengehaald<sup>11</sup>. In 1891 werd de opbrengst van de tolgelden voor een bedrag van f 7.000,- verpacht aan B. de Haan uit Wisch (Gld)<sup>12</sup>; tolgaarder werd W. de Haan (familie?). De laatste pachter van de tol was H. Hoogeboom uit De Bilt; hij betaalde f 7227,- per jaar<sup>13</sup>. De laatste tolgaarder was Johannes Karel Plant, die zijn baan met de opheffing van de rijkstollen per 1 mei 1900 echter kwijtraakte. Een jaar later kocht hij het tolhuis van het Rijk en begon er een café (figuur 4).

### Voetnoten

- (1) *Staatkundig dagblad van het departement der Zuiderzee*, 27 juni 1813.
- (2) [Beeldbank.cultureelerfgoed.nl/](http://Beeldbank.cultureelerfgoed.nl/)
- (3) *Utrechtsche Courant*, 14 april 1831.
- (4) *Nederlandsche Staats-courant*, 14 juli 1824; *Utrechtsche Courant*, 23 september 1822 en 14 september 1825.
- (5) L. Visser, 'Tollen op wegen in Zeist (1)'. In: *Seijst* 1996-1.
- (6) *De Kampioen*, 27 juli 1894.
- (7) *Utrechtsche Provinciale en stads-courant*, 4 augustus 1843.
- (8) *Utrechtsche Provinciale en stads-courant*, 7 augustus 1855.
- (9) *Algemeen Handelsblad*, 1 februari 1864.
- (10) Het Utrechts Archief toeg.nr. 15, inv.nr. 5386.
- (11) *Weekbode voor Zeist, Driebergen en omstreken*, 7 juli 1866.
- (12) *Het Nieuws van de dag*, 6 maart 1891. W. de Haan, tolgaarder, komt met het adres Zeisterstraat A 74 voor in het *Adresboek van Utrecht, De Bilt en Zeist*, jaargang 1891-1892, Utrecht 1891.
- (13) *Amersfoortse Courant*, 1 maart 1897.

### 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](http://www.keesfloor.nl).