

Het tolhek van Warmond

door René San Giorgi

Inleiding

Toen Tineke Netelenbos in april 2001 het hoofd moest neigen in de zaak van de tolpoortjes, beseftte ze misschien niet dat ze een lange voorgeschiedenis voortzette van het heffen van tol, van verzet ertegen en soms de oorzaak van een oorlog.

Zolang er mensen zijn die met elkaar in een gemeenschap leven zijn er belastingen geheven. Belastingen, nodig om het volk bescherming te bieden of bepaalde voorzieningen te kunnen bekostigen of voor de restauratie van een stad na een brand. Soms ook puur geldklopperij om een landheer in staat te stellen zijn hofhouding te voeren. Om deze belastingen te innen zijn er al sinds het oude Egypte belastingambtenaren bekend zoals de (oudtestamentische) tollenaars, deurwaarders, belastingpachters, waagmeesters e.d. In veel gevallen werd het recht verpacht aan de meest biedende. Gezien het ontbreken van verfijnde administraties waren met name directe belastingen populair die vanzelfsprekend werden geheven op de plekken waar iedereen langskwam: een doorwaadbare plaats, een handelsweg, een markt, een stadspoort, een sluis, later uitgebreid met tolbruggen, toltunnels of tolwegen. Daar werden kartol, watertol, oevertol, veertol, stapelrechten, marktrechten en dergelijke geheven.

De belasting werd geheven in natura of in geld. In eerste instantie op de eerste levensbehoeften, schoeisel, hout, bier, drinkwater e.d. maar de vindingsrijkheid kende hier geen grenzen. Zo moesten molenaars in de zeventiende eeuw zelfs voor de wind betalen! Als je op internet op tol zoekt, krijg je een onafzienbare lijst met plaatsnamen te zien die een Tolweg of Oude Tolweg hebben. Didam, Putten, Geldrop, Hoorn, noem maar op.

Warmond

In Warmond staat nog steeds het tolhek op de grens met Oegstgeest, de laatste tol op een openbare weg van Nederland die in 1954 door de provinciale overheid werd afgekocht. Het heeft een lange geschiedenis. Vele van de huidige Warmonders kunnen zich de manieren om betaling te ontwijken nog goed herinneren. Zo werd de tolgaarder nog wel eens verrast met een in zilverpapier gewikkelde cent. Een andere manier was in een slinger te gaan fietsen en aan te geven dat de laatste zou betalen, deze wist 'uiteraard' van niets. De meest gebruikelijke manier was echter om de omweg via de weilanden over de Oude Dam te maken.



Bord met de tarieven van de tol.

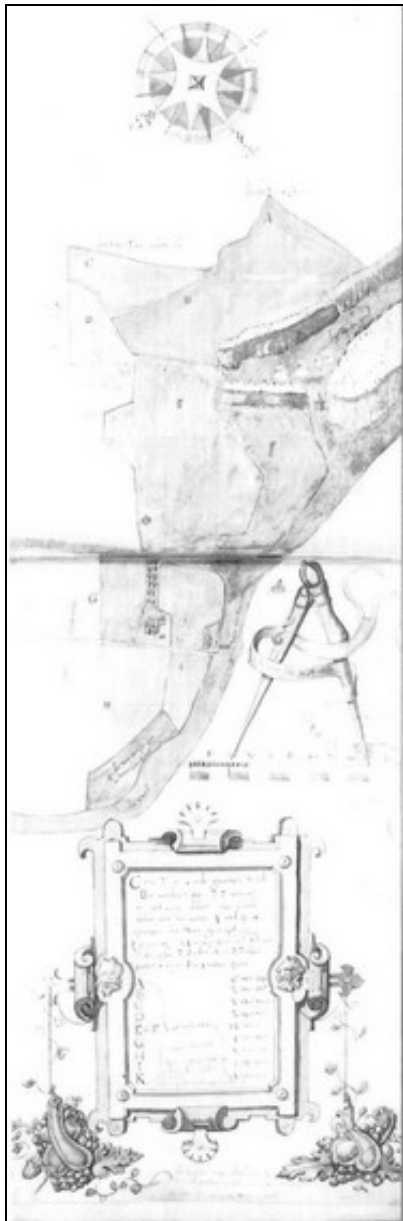
Op de grens tussen Oegstgeest (landerijen van de Abdij van Egmond) en Warmond ligt rond 1400 het flinke water de Poel met rietkragen. Vanuit de landerijen aan weerszijden van de Poel komen allerlei voetpaden bij elkaar op het punt waar de Mare (vanuit Leiden) en de Leede in elkaar vloeien. Er is sprake van een voetveer met een veerhuis. De huidige naam Veerpolder verwijst daar nog naar. In 1430 wordt het halve leenrecht verkocht aan de toenmalige heer van Warmond Jacob van den Woude, die het in erfpacht geeft aan het Cisterciënzerklooster Marienhaven te Warmond.

Tussen 1420 en 1470 worden de rietvelden aangeplempt, het water wordt ondieper en de visgronden verdwenen. In 1486 sluiten de Abdij van Egmond en het eerdergenoemde mannenklooster Marienhaven een overeenkomst, die wederzijds vrije overtocht van beide oevers garandeert.



Vanwege de Reformatie naasten de Staten van Holland en West Friesland de eigendommen van de katholieke kloosters, waaronder de oevers en de oeverrechten. De toenmalige Heer van Warmond, Jan of Johan van Duvendoerde, verwerft deze rechten - inclusief het leenrecht - van de Staten van Holland en West-Friesland in 1573 aan de Warmonderzijde.

In 1593 verwerft Jan van Duvenvoirde ook de Oegstgeesterzijde van de Staten van Holland en West-Friesland. Nog steeds is er aan beide oevers sprake van voetpaden en - daartussen - van een voetveer. Het zware verkeer gaat over water via de Mare en de Leede van en naar Warmond. Echter in deze jaren wordt het ook op het land steeds drukker. Aan de Oegstgeesterzijde wordt door Abtspoel een weg aangelegd met sloten aan weerszijden. Het veer wordt in 1617 vergroot zodat ook karren en paarden kunnen worden overgezet.

In 1637 legt Jacob van Wassenaer, Heer van Warmond van 1610 tot zijn dood in 1659, uiteindelijk een vaste stenen brug aan. Hij vraagt en krijgt in met 1639 'octrooi' van de Staten van Holland en West-Friesland voor het bruggerecht en voor tolheffing '...tot vervallinge van de kosten van 't maecken ende repareren van de voornoemde Brugge...'. Daarbij worden de tarieven vastgesteld '...van elck rydent paert twee stuvers, van een dryvent paert drye grooten Vlaems ende van yder man ende vrouwspersoon een halve stuver...'.


Aan de Warmonderzijde is dan nog sprake van modderige voetpaden die het land doorkruisen. In 1639 wordt de Herenweg aangelegd die met sloten van het land wordt gescheiden.

In 1656 wordt door Leiden de Haarlemmer Trekvaart aangelegd ter vermijding van het gevaarlijke Haarlemmeer. De aangelegde brug van de tol blijkt te laag en te nauw voor de trekschuiten die van de Mare komen. Het daarop volgende jaar sluit de Heer van Warmond een overeenkomst met Leiden. De stad mag op eigen kosten de brug verbreden en verhogen en verplicht zich (samen met de stad Haarlem die ook baat heeft bij de trekvaart) tot het eeuwig durende onderhoud ervan.

Met de komst van de Fransen en de oprichting van de Bataafse Republiek in 1795 worden alle grafelijke tollens vernietigd, maar niet die van Warmond. Er volgt een bezwaarschrift van 'Burger' Swaving dat het dorp weliswaar belast is met een brugtol maar dat van de opbrengsten geen weg wordt onderhouden. Een procedure volgt maar de petitie wordt afgewezen. De juridische basis daarvoor was dat de tolrechten in 1639 waren verleend als een 'concessie' d.w.z. het was geen publiek recht maar een privaat recht, voortvloeiend uit het eigendom van beide oevers en derhalve kon de overheid deze ook niet intrekken.

In 1811 volgt wederom een aanval op de tol. Een jaar eerder is Nederland ingelijfd bij het keizerrijk van Napoléon. De keizerlijke regering wil dat alle eigenaren hun titels aanmelden om ze - bij hun vervallen - weer aan de staat te kunnen doen toekomen. De Vrouwe van Warmond stuurt haar titel van 1639 (Staten van Holland en West-Friesland) maar deze aanmelding wordt in 1814 zonder meer en om onbekende redenen teruggestuurd zonder dat er in de procedure een beslissing wordt genomen.



Op 12 juni 1954 werd een historische optocht gehouden ter gelegenheid van de opheffing van de tol op 1 januari 1954. Op de foto een deelnemer aan de optocht bij het Warmonderhek. Ex-tolgaarder Leo Leenen (vlak naast het hek) kijkt toe.

In 1842 sluit de toenmalige Vrouwe van Warmond – de Baronesse van Leyden-van Pallandt - een contract met de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij over een spoor-brugtracé over de Leede. Dit onder het beding dat de Maatschappij daarover nooit personenvervoer anders dan eigen personeel mag toestaan om geen nadeel aan de tol te berokkenen. Overigens is zij daarna actief betrokken bij de aanleg van een station in Warmond, dat juist de tol omzeilde!

In 1843 wordt de Herenweg bestraat en de Gemeente geeft aan de Vrouwe van Warmond het recht om wegtol te heffen. Deze tol werd tot omstreeks 1913 in het Oosteinde bij de Driesprong geheven.

In 1844 komt de Heerlijkheid Warmond in bezit van de Baronesse van Limburg Stirum van der Wijck. Een kleinzoon verkoopt kasteel, heerlijkheid e.d. in 1901 aan de heer C.H. Krantz inclusief het eigendom van de Herenweg. De dan lopende pacht van de tol door de heer Feun is afgelopen en de uitspanning Warmonderhek, het daarbij behorende tolrecht en de brug worden in 1902 via een openbare velling verkocht aan de heer J.J. Leenen uit Den Haag. De opbrengst is 21.151 gulden.

Krantz voert geen onderhoud uit aan de weg; een proces volgt; de weg wordt in 1912 aan de Gemeente overgedragen na een schikking. Eerdergenoemde Leenen verkoopt in 1916 Café Restaurant Warmonderhek aan J.G.B.F. Meddens. Het café was tot dan een gevierde pleisterplaats voor de studenten van het Leidse Studentencorps die daar menigmaal het Io Vivat aanhieven.

Vanaf de twintiger jaren trachten ditmaal de Gemeente, de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer, de K.N.A.C., de Algemeene Nederlandschen Wielrijdersbond en burgers de tol opgeheven te doen krijgen. Het is een belemmering voor het steeds toenemende gemotoriseerde verkeer en tegenover de opbrengsten staan geen kosten!

Het blijkt een goede business te zijn: inkomsten en geen kosten, Leiden en Haarlem betalen het onderhoud aan de brug en het bijhouden van de weg komt ten laste van de Gemeente Warmond.

Om een indruk te krijgen van de financiën: Leenen koopt in 1902 de tol met café voor de som van 21.151 gulden. De opbrengst van het jaar mei 1902 tot mei 1903 is 2.113 gulden en in de periode 1924-1930 is de opbrengst 25.000 gulden per jaar. De tol is dus een gouden business.

In 1950 zijn de tarieven als volgt: (zie boekje hiernaast)

In 1953 zetten de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland er vaart achter. Een eerste bod aan mevrouw Leenen-Overgaw is 250.000 gulden groot om de tol af te kopen. De Gemeente Warmond is bereid er geld in te steken als de

Mei 1902 - April 1903	
	Mei 207,33
	Juni 209,42
	Juli 215,13
	Aug 192,11
	Sept 190,35
	Oct 113,81
	Nov 146,89
	Dec 109,72
	Jan 136,19
	Feb 115,21
	Mart 159,15
	April 162,71
	<u>2113,79</u>

* rijtuig met 4 wielen	0,20
* chais of kar	0,10
* los paard	0,05
* koe of os	0,05
* kalf, schaap, varken	0,021/2
* jong lam	0,011/2
* hondenkar	0,10
* bewoner van Warmond	0,01
* buitenbewoner	0,011/2
* rijwiel	0,05

Herenweg op het tertiaire (provinciale) wegennet wordt geplaatst, hetgeen subsidie zal opleveren.

Ook Oegstgeest draagt bij. Uiteindelijk draagt Warmond 30.000 gulden bij, wat, geteld bij de bijdragen van Oegstgeest en Leiden het geheel op 70.000 gulden brengt; de Provincie doet de rest. Op 1 januari 1954 komt er een einde aan de tol. Op 12 juni 1954 wordt ter gelegenheid hiervan een historische optocht door het dorp gehouden. 's Avonds wordt het blijspel 'Tol te Warmond Exit' van David Le Feber in de zaal van Hotel 'De Zon' opgevoerd. De opheffing van de tol betekent het einde van een eeuwenlange geschiedenis van tolheffing bij het Warmonderhek.

Bron: *De Hekensluiter*, jaargang 1 (2004), nr.2, p.9-14.