

BETREFT:

Adviesvraag betreffende het voornemen om de ANWB paddenstoel nr. 20536, staande aan de kruising Nijverdalseweg/Eekhoornweg, aan te wijzen als gemeentelijk monument.

Deze adviesvraag volgt op een eerdere aan de leden van de EAr persoonlijk gestelde vraag over het idee van eventuele aanwijzing. Op die vraag is unaniem positief gereageerd.



OVERWEGINGEN VAN HET COLLEGE (geparafraseerd):

- De aanvraag om deze paddenstoel aan te wijzen als gemeentelijk monument, is afkomstig van Heemschut Overijssel (brief gedateerd 9 december 2020). Een besluit moet worden genomen uiterlijk 26 weken na ontvangst van de aanvraag.
- De ANWB-paddenstoel in het algemeen heeft cultuurhistorische waarden vanwege het belang van bewegwijzering in relatie tot het aan het begin van de 20^{ste} eeuw opkomende fietstoerisme.
- Het bijzondere type paddenstoel waarover deze adviesvraag handelt – een nieuw model, vlak na de Tweede Wereldoorlog geïntroduceerd en ontworpen door A.G.M. Boost – is zeldzaam.
- Voor het aanwijzen van een gemeentelijk monument is een waardenstellend onderzoek voorwaarde. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door Het Oversticht.
- De EAr is gevraagd te adviseren over de lokale erfgoed-maatschappelijke waarde van deze paddenstoel (e-mail gedateerd 19 maart 2021, Jan Danker)

ADVIES VAN DE EAr:

Algemene overwegingen:

Dit is de eerste keer dat de EAr is gevraagd te adviseren over het aanwijzen als gemeentelijk monument. Bovendien gaat het om een object dat in eigendom is van de gemeente. Het is weliswaar een klein object maar met het voornemen deze paddenstoel aan te wijzen als gemeentelijk monument, geeft het college een passend en inspirerend signaal af waarmee ze laat zien dat ze het erfgoed hoog in het vaandel heeft staan.

Uitgangspunten:

Voor het beoordelen van de waarden van een cultuurhistorisch interessant object, hanteert de EAr gebruikelijk de volgende vier criteria:

1. Heeft het object *in cultuurhistorisch opzicht monumentale waarde*? Als toetsingscriteria gelden vooral objectieve maatstaven aangaande het erfgoedkarakter, zoals de juridisch status van monument, de historie, de bijzondere architectuur en de bouwkundige kwaliteit.
2. Heeft het object *betekenis voor de ruimtelijke omgeving*? Vragen daarbij zijn: is het een opvallend, zichtbaar bouwwerk; heeft het betekenis in stedenbouwkundig of landschappelijk opzicht?
3. Bieden de huidige en/of toekomstige functies voldoende *zekerheid dat het object z'n waarde behoudt*? Daarbij gaat het om vragen van economische haalbaarheid, maatschappelijk belang en natuurlijk: de duurzaamheid.
4. Bestaat er in de samenleving in potentie *voldoende historisch besef ten aanzien van het object*? Met andere woorden: heeft het object in de ogen van de mensen, zowel inwoners als bezoekers, betekenis? Of is er de gerede kans dat het die betekenis kan krijgen? Vertelt het object een verhaal en wordt dat gehoord?

De eerste twee criteria zien op de *kwaliteit*, het derde en het vierde criterium onderstrepen het *maatschappelijk belang*.

Overwegingen per uitgangspunt:

1. De *cultuurhistorische waarden* van de ANWB-paddenstoel komen het best tot uitdrukking in de grote betekenis van *goede bewegwijzering voor het toerisme in het buitengebied*, vooral voor fietsers, maar ook voor wandelaars. Dit belang geldt voor alle typen en uitvoeringen van dit soort 'lage' ANWB-bewegwijzering. Vanaf de introductie in 1919 heeft de ANWB – en later de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) – geëxperimenteerd met diverse varianten van de 'oervorm', de bijna als afgetopte piramide vormgegeven vier- of driekantige paddenstoel. Het *model Boost* vormde daarin eigenlijk een intermezzo. Vanaf 1955 weer werd teruggegrepen op de 'oervorm'. De reden was dat het *model Boost* bleek niet te voldoen aan eisen van leesbaarheid en efficiënt onderhoud. Volgens opgave van de NBd zijn er naar alle waarschijnlijk ook nog maar drie exemplaren in gebruik: naast nr. 20536, één in Haarle en één op Vlieland. Toch kan ook dit in feite mislukte en daardoor zeldzame type wel degelijk worden beschouwd als onderdeel van de ANWB-paddenstoelfamilie. Opvallend is de afwijkende vormgeving van het *model Boost*. Er is kennelijk gepoogd een betere vorm te ontwerpen: solide (hufferproof), efficiënt te onderhouden en toch voldoende informatief. Het lijkt op een staaltje van *wederopbouw-architectuur*, maar in feite is dit een poging tot verbetering van een eerder experiment waarbij de tekst direct op het beton werd geschilderd. Later, toen er na de oorlog weer voldoende staal beschikbaar was, werden dat

beschilderde tekstplaten. Die platen waren aan de paal geschroefd en konden worden vervangen.



Overigens lijkt het erop dat er geëxperimenteerd is met verschillende betonmengsels. De foto van nr. 2107 (links) toont een veel gladdere uitvoering dan die van nr. 20536 (rechts). De letters A, N. W. en B. komen in het eerste voorbeeld aanzienlijk beter tot hun recht. In het tweede geval zijn ze wel aanwezig maar vrijwel niet meer leesbaar. Ook is niet uit te sluiten dat het beton is 'uitgespoeld'.

2. Het is evident dat de ANWB-paddenstoelen ook een *ruimtelijke betekenis* hebben. Ze markeren kruispunten, afslagen en doorgaande fiets- en voetpaden. Vooral in gebieden die door recreanten worden bezocht, zijn de paddenstoelen niet weg te denken. Ze horen bij de fiets- en wandelinfrastructuur. Dat is overal in Nederland zo (en ook op een enkele plek in Duitsland). Intussen moeten de paddenstoelen concurreren met een veelheid aan andersoortige route-aanduidingen, allerhande bordjes, vaak in clusters bevestigd aan kunststof-paaltjes. Vooral in



fraaie natuurgebieden detoneren deze modernere aanduidingen, terwijl de paddenstoelen er al decennia lang als vast 'straatmeubilair' geaccepteerd zijn.

Het *model Boost* is door z'n grijze, vaak verweerde uiterlijk, minder opvallend en in zekere zin een vreemde eend in de bijt. Ook de plaatsing lijkt toevallig. Er is geen bepaalde betekenis te bedenken voor het kruispunt Nijverdalseweg/Eekhoornweg om te verklaren waarom nu juist daar een paddenstoel van het *model Boost* staat.

Opgemerkt moet worden dat nr. 20536 (veel) te hoog boven het maaiveld is geplaatst. Zie de foto links. Ook de specificatiestaat in de database van NBd vermeldt dit feit (zie bijlage).

3. *Functioneel* zijn de ANWB-paddenstoelen vooral als ze de informatie geven die ze moeten geven: richting en afstand. Ook het *model Boost* doet dat goed, zij het dat de tekst op de schuine vlakken van het pyramide-model zich beter laten lezen dan de op de verticaal gemonteerde bordjes weergegeven tekst; zeker als de paddenstoel laag bij de grond staat, zoals bedoeld. (Misschien is dat de reden geweest om dit exemplaar hóger te zetten.)

De functionaliteit is één van de factoren die bepalend zijn voor het *behoud van dit object op de lange termijn*. Een andere belangrijke voorwaarde is de *beschikbaarheid van financiële middelen* voor de instandhouding. Onderhoud, het actueel houden van de teksten, eventuele restauratie, zijn opgaven die voor rekening komen van de 'wegbeheerder' c.q. de eigenaar. In dit geval is dat de gemeente Rijssen-Holten. Aangezien er geen exploitatiemogelijkheden zijn, zal er structureel budget gevonden moeten worden.

4. Aansluitend op het vorige uitgangspunt, is het van belang dat kan worden vastgesteld dat er in de maatschappij *voldoende draagvlak* bestaat om de ANWB-paddenstoelen in stand te houden. Voor een deel is dat draagvlak te vinden in de publieke erkenning van *het belang als wegwijzer* van de ANWB-paddenstoelen in het algemeen en van deze in het bijzonder.

De wijze waarop de fietsende en wandelende recreanten hun weg vinden, is in de loop van jaren sterk veranderd. Route-apps zijn ingeburgerd als navigatiemiddel. In dit licht mag worden aangenomen dat de traditionele, iconische ANWB-paddenstoel als punt van navigatie een voorlopig onmisbare, maar intussen vooral *aanvullende* functie vervult. Er is dus reden om *nieuwe functies* toe te voegen die er voor zorgen dat de ANWB-paddenstoelen niet verworden tot ‘verweesde objecten’. Voor het *model Boost* geldt dat in extra mate, omdat door de afwijkende vorm en het grijze materiaal, de herkenbaarheid minder is dan die van het veel vertrouwdere ‘oermodel’.

Het noodzakelijk draagvlak komt óók tot uitdrukking in de waardering van het recreërend publiek voor de *erfgoedwaarde* van *model Boost*. Vindt men het een in historisch opzicht interessant object? Vertelt het een verhaal dat de moeite waard om naar te luisteren, om te bekijken? Ook hier geldt dat er dus iets aan de hoofdfunctie – het geven van informatie over richting en afstand – zou kunnen worden toegevoegd. Hoe is dit model ontstaan, hoe past in de fietscultuur van de afgelopen 125 jaar, zijn er anekdotes te vertellen? Alles benaderbaar bijvoorbeeld via op de paddenstoel aangebrachte QR-code.

Concluderend:

De EAr adviseert het College om de paddenstoel genummerd 20536 aan te wijzen als gemeentelijk monument. De historische betekenis als ANWB-paddenstoel, de zeldzaamheid van dit model en de bijzondere vormgeving zijn van dien aard, dat deze ‘lage’ wegwijzer van het *model Boost* ruimschoots voldoet aan de criteria die het object in cultuurhistorisch opzicht waardenvol maakt. Ook ruimtelijk, qua plek, heeft deze paddenstoel waarde, en ook functioneel mag hij nog steeds rekenen op voldoende bekendheid en praktische betekenis als wegwijzer. Die bekendheid is zodanig dat aangenomen mag worden dat er voldoende draagvlak is om deze paddenstoel de beschermende status te geven van gemeentelijk monument.

De EAr beveelt aan om:

- de paddenstoel lager te plaatsen, op voor dit type gebruikelijke hoogte;
- structureel budget vrij te maken voor onderhoud en eventuele restauratie;
- betekenis toe te voegen in de vorm van het toegankelijk maken van achterliggende verhalen – bijvoorbeeld via QR-code met verwijzing naar een informatieve website – waarin onder meer de relatie met andere ANWB-paddenstoelen tot uiting komt.

Bronnen

100 jaar ANWB-bewegwijzering, C. Versteeg 1994, fragment (zie bijlage)

NBd specificatiestaat Nr. 20536 (zie bijlage)

Toon Hermans – projectleider expositie *125 jaar bewegwijzering (ANWB – NBd)*

Paddenstoel bestaat 100 jaar, op de website van de Fietsersbond; <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/paddenstoel-bestaat-100-jaar>

Paddenstoel (wegwijzer), op Wikipedia; [https://nl.wikipedia.org/wiki/Paddenstoel_\(wegwijzer\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Paddenstoel_(wegwijzer))

Nationale Bewegwijzeringsdienst, voor de wettelijke taken voor bewegwijzeringsplannen, het voeren van regie en het beheren van de noodzakelijke data; <https://www.bewegwijzeringsdienst.nl>

9 Paddestoelen

De groei van het fietstoerisme bracht met zich mede dat in de mooie gebieden van het land geleidelijk toeristische fietspaden werden aangelegd. Regionale rijwielpadverenigingen speelden daarbij een belangrijke rol. Aanvankelijk waren deze paden niet van wegwijzers voorzien. Dit werd in 1915 voor het eerst in het DB ter sprake gebracht door G.A. Pos. Redelé was het ermee eens dat eigenlijk in dit manco diende te worden voorzien. Hij had er al meermalen over nagedacht maar er zouden heel wat wegwijzers moeten worden geplaatst en dus zou het een kostbare zaak worden. Steffelaar meende dat met wegwijzers van een eenvoudiger type zou kunnen worden volstaan. Pos had daar geen bezwaar tegen, eventueel zouden zelfs de afstanden achterwege kunnen worden gelaten. De meerderheid was het daarmee echter niet eens. Afgesproken werd dat iedereen erover zou nadenken.^[9.01] Dat nadenken leverde niet veel op. Hoewel er begin 1916 nog even over werd gesproken was er in 1918 nog niets gebeurd.^[9.02] In een brief aan Steffelaar wees Pos erop dat over deze zaak nog nooit een beslissing was genomen; hij verzocht het weer op de agenda van het DB te zetten.^[9.03] In het DB spoorde Pos de wegwijzerscommissie aan met een plan te komen. Verder vond een discussie plaats over de vraag of de ANWB de zaak in eigen hand zou moeten houden of overdragen aan de rijwielpadverenigingen.^[9.04] Een beslissing daarover werd niet genomen. In december 1918 deelde Pos mede dat de rijwielpadvereniging 'Gooi- en Eemland' had gevraagd waar het plan van de ANWB bleef. Verder werd gesproken over de constructie van de te plaatsen wegwijzers. Redelé meende dat het intussen door Leliman² geopperde idee ze van beton te maken, geen aanbeveling verdiende.^[9.05] De meerderheid van het DB steunde echter Lelimans idee en men besloot een aantal proefmodellen te laten maken. Deze werden geplaatst bij het Janskerkhof te Laren, waar op 21-12-1919 enige DB-leden er een keuze uit maakten.^[9.06]

De technische ontwikkeling van de paddestoel

Aanvankelijk dacht men aan een zo eenvoudige constructie dat de paddestoelen in het veld zouden kunnen worden vervaardigd door 'een eenvoudig werkman'. Zo eenvoudig bleek de zaak echter niet te zijn. Het oorspronkelijk gekozen model werd daarom

¹ De benaming 'paddestoel' wordt voor het eerst aangetroffen in de notulen van het DB d.d. 17-12-1921. Daarvoor sprak men van 'paaltjes'.

² ir J.W.H. Leliman

Lid van het DB van 1916 tot zijn dood op 42-jarige leeftijd in 1921. Leliman was architect van beroep.

door Redelés broer, de genieofficier A.E. Redelé, zodanig bijgeschaafd dat het fabrieksmatig kon worden vervaardigd.^[9.07] De opschriften op de eerste paddestoelen werden aangebracht op houten plankjes, die op de betonnen kop bevestigd werden. Al heel gauw moest deze constructie worden verlaten vanwege de vele moedwillige vernielingen. Rechtstreeks op het beton schilderen van de opschriften werd ook geen succes omdat de verf slecht op het beton hechtte. In 1927 werd een proef genomen met een stalen kap, die over de betonnen kop werd aangebracht. Dit bleek een grote verbetering, die korte tijd later nog verder werd uitgebreit door de betonnen kop grotendeels weg te laten. Het gewicht van de paddestoel werd daardoor gereduceerd van 145 tot 80 kg waardoor de paddestoelen beter hanteerbaar werden. Ook de stalen kap was geen onverdeeld succes omdat de schuine zijvlakken de fietsers uitnodigden er hun voet op te zetten, waardoor de opschriften werden beschadigd. Eind 1935/begin 1936 werd daarom een proef genomen met afneembare aluminium tekstplaten, waarop de namen en de afstanden waren ingeperst.^[9.08] Aanvankelijk waren de verwachtingen hooggespannen; het jaaroverzicht van de ANWB 1936/1937 sprak van een zeer geslaagde

*Op de heide bij Laren kozen op
21-2-1919 enige DB-leden het model
voor de paddestoelen.
V.l.n.r. Leliman, Lugard, G.A. Pos,
J.E.W. Pos, Steffelaar en Spanjaard*



*Paddestoel met stalen kap; tegenwoordig
wordt de kap van kunststof gemaakt*



proef. Een jaar later heette het echter al 'als de proef mocht sla-
gen' en nog een jaar later werd geconstateerd dat het nieuwe
model aan zeer veel moedwillige beschadiging blootstond en dat
het nog maar de vraag was of het aanbeveling verdiende ermee
door te gaan.^[9.09] Hierna wordt niets meer over het experiment
vernomen.

Tijdens de oorlogsjaren, in de loop waarvan de plaatsing van pad-
destoelen door gebrek aan materiaal geheel tot stilstand kwam,
werd nagedacht over een constructie waarbij de fietsers niet meer
zo gemakkelijk de voet op de tekst zouden kunnen zetten. De op-
lossing was een betonnen body met verticale zijvlakken, waarop
de stalen tekstplaten werden aangebracht.

Na de oorlog werd dit nieuwe 'model Boost' (naar de directeur
Wegen en Verkeer A.G.M. Boost, die het in hoofdzaak had be-
dacht) ingevoerd. De veronderstelling dat het op den duur het
oorspronkelijke type geheel zou verdringen, werd niet bewaar-
heid omdat het in de praktijk toch niet geheel voldeed.^[9.10] De be-
langrijkste redenen hiervoor waren enerzijds dat de opschriften op



*Paddestoel van het model 'Boost'.
Rechts de ontwerper A.G.M. Boost,
directeur Wegen en Verkeer van de ANWB*

de verticale zijvlakken minder gemakkelijk te lezen waren dan op de schuine zijvlakken van het oorspronkelijke type en anderzijds dat het verwisselen van de tekstplaten veel tijdrovender was dan bij het oude type. Omstreeks 1954/'55 keerde men daarom terug naar het type met de stalen kap. Om het risico van beschadiging van de opschriften te verminderen werd de kap bij wijze van proef uitgevoerd in emaille.^[9.11] Aanvankelijk was men daarover zeer tevreden, maar later bleek de kwetsbaarheid van emaille voor beschadiging toch te groot om ermee door te gaan.^[9.12]

Wanneer men er precies mee opgehouden is, is niet meer na te gaan. Vermoedelijk werden de kappen tegen het eind van de jaren vijftig weer geverfd. Door de invoering in 1982 van de kunst-

Tijdens de Tweede Wereldoorlog
werden in plaats van paddestoelen
deze plaatstalen bordjes geplaatst



stof kap, waarbij de opschriften zijn opgenomen *in* het materiaal in plaats van erop, is het risico van beschadiging van de opschriften sterk verminderd.

Zoals gezegd kwam de plaatsing van paddestoelen omstreeks 1942 door gebrek aan materiaal geheel tot stilstand. In de behoefte aan toeristische fietsbewegwijzering, die juist in de eerste oorlogsjaren groot was, kon nog enige tijd worden voorzien doordat men de hand had weten te leggen op een partijtje staalplaat. Daaruit werden bordjes van 25 x 45 cm vervaardigd, die aan 1.60 m lange ongeschilde dennepalen werden aangebracht. De bordjes waren donkerblauw waarop in grote lichtblauwe letters ANWB stond en daar weer overheen stonden in kleine witte letters de namen en de afstanden.^[9.13]

Bezwaren tegen de paddestoel

Uit het feit dat de paddestoel uiterlijk vrijwel ongewijzigd al zo'n zeventig jaar bestaat, mag niet worden afgeleid dat hij als toeristische fietswegwijzer geheel onomstreden is gebleven. Al in 1923 maakte de rijwielpadvereniging U.M.O. (= Utrecht met omstreken) bezwaar tegen de paddestoelen. Men vond ze te laag en te kwetsbaar voor vandalisme. U.M.O. gaf de voorkeur aan kleine wegwijzers.^[9.14] Ook in de afdelingsvergaderingen werden veel klachten geuit over de ondeugdelijkheid van de paddestoelen. Gewezen werd op het voorbeeld van de rijwielpadvereniging 'Twenthe', die eigen hoge wegwijzertjes had geplaatst.^[9.15]

Pos vond de paddestoelen nog niet zo slecht. Redelé wees erop dat ijzeren wegwijzertjes er na enige jaren veel slechter zouden uitzien en Spanjaard betoogde dat het in mindere mate voorkomen van vernielingen in Twenthe te danken was aan het frequentere toezicht door de rijwielpadvereniging. Kortom, men liet de zaak zoals hij was.

In de afdelingsvergadering Overijssel in 1940 werden weer kritische vragen over de paddestoelen gesteld. Voorzitter Bloemers was het met de kritiek eens. De paddestoelen waren zijns inziens geen goede wegwijzers voor de fietsers, zij waren meer geschikt voor wandelaars. De Bruijn herinnerde eraan dat de paddestoel oorspronkelijk was ontworpen voor gebruik op de heide waar een hoge wegwijzer zou misstaan. Bloemers concludeerde daaruit dat het tijd werd voor niet op de heide liggende fietspaden een nieuw model wegwijzer te ontwerpen. Het Twenths model met zwarte armen en witte opschriften achtte hij aantrekkelijk omdat een zwarte ondergrond veel minder dan een witte uitnodigde tot bekladden.^[9.16] Wellicht omdat het inmiddels oorlog geworden was, duurde het tot 1942 voor er weer over gesproken werd. Bloemers was nog steeds van mening dat de paddestoelen in de toekomst zouden moeten worden vervangen door kleine wegwijzertjes.^[9.17] Later in de oorlog, bij de bespreking van het rapport van de interne studiegcommissie over de na de oorlog voor de bewegwijzering noodzakelijke maatregelen kwamen ook de paddestoelen weer aan de orde. Van der Wal ³, die als wegbeheerder natuurlijk met het nodige gezag sprak, was van mening dat de paddestoelen het goed deden. Hij deelde Bloemers' bezwaren niet. Zimmerman ⁴ wees op de grote populariteit van de paddestoelen en Van Balen wierp de vraag op of de bewegwijzering van toeristische fietspaden niet moest worden aangepast aan de omgeving, dat wil zeggen paddestoelen in open gebieden en wegwijzertjes in bosrijke streken.

Na zoveel verschillende zienswijzen werd het onder zulke omstandigheden gebruikelijke besluit genomen: de zaak werd verwezen naar een studiegcommissie.^[9.18] Hierna wordt niets meer over bezwaren tegen de paddestoel vernomen.

³ ir L.T. van der Wal 1887-1964

Lid van het DB 1941-1959; vanaf 1942 voorzitter van de Commissie Wegen en Verkeer en van 1943 tot 1960 voorzitter van de Commissie voor het Skitoerisme. In het dagelijks leven was Van der Wal hoofd-directeur van de Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland.

⁴ P.F. Zimmerman 1891-1975

Lid van het DB 1939-1966. Waarnemend voorzitter in 1947, voorzitter 1947-1960 en weer waarnemend voorzitter 1961-1962. In het dagelijks leven was Zimmerman werkzaam bij de Internationale Crediet- en Handelsvereniging Rotterdam.

Het aantal paddestoelen

De eerste paddestoelen werden in 1919/1920 geplaatst. Omtrent de aantallen in de daarop volgende tien jaren zijn weinig gegevens aangetroffen. De duizendste paddestoel werd in 1934 geplaatst nabij Lonneker.^[9.19] De tweeduizendste werd op 22 mei 1942 onthuld in de omgeving van Woensdrecht ^[9.20]

Uit de op de volgende pagina afgebeelde grafiek blijkt dat de groei van het aantal paddestoelen tamelijk gelijkmatig is geweest. Er staan er thans een kleine 5000. Gezien het beperkte toepassingsgebied – vrijliggende toeristische fietspaden – is het niet waarschijnlijk dat dit aantal spectaculair zal toenemen.

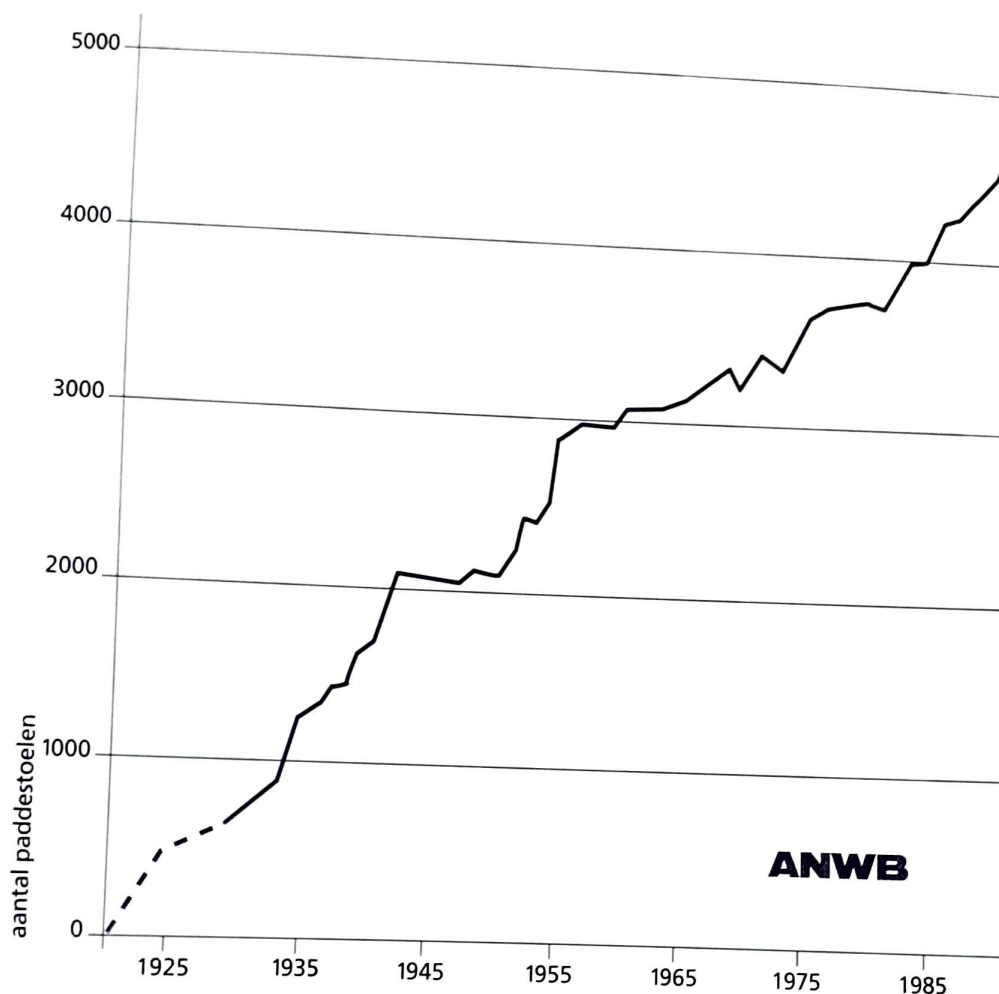
De financiering van de paddestoelen

Tot 1939 werden de kosten van de paddestoelen geheel door de ANWB gedragen. Van 1939 tot 1963 verleenden de provincies een



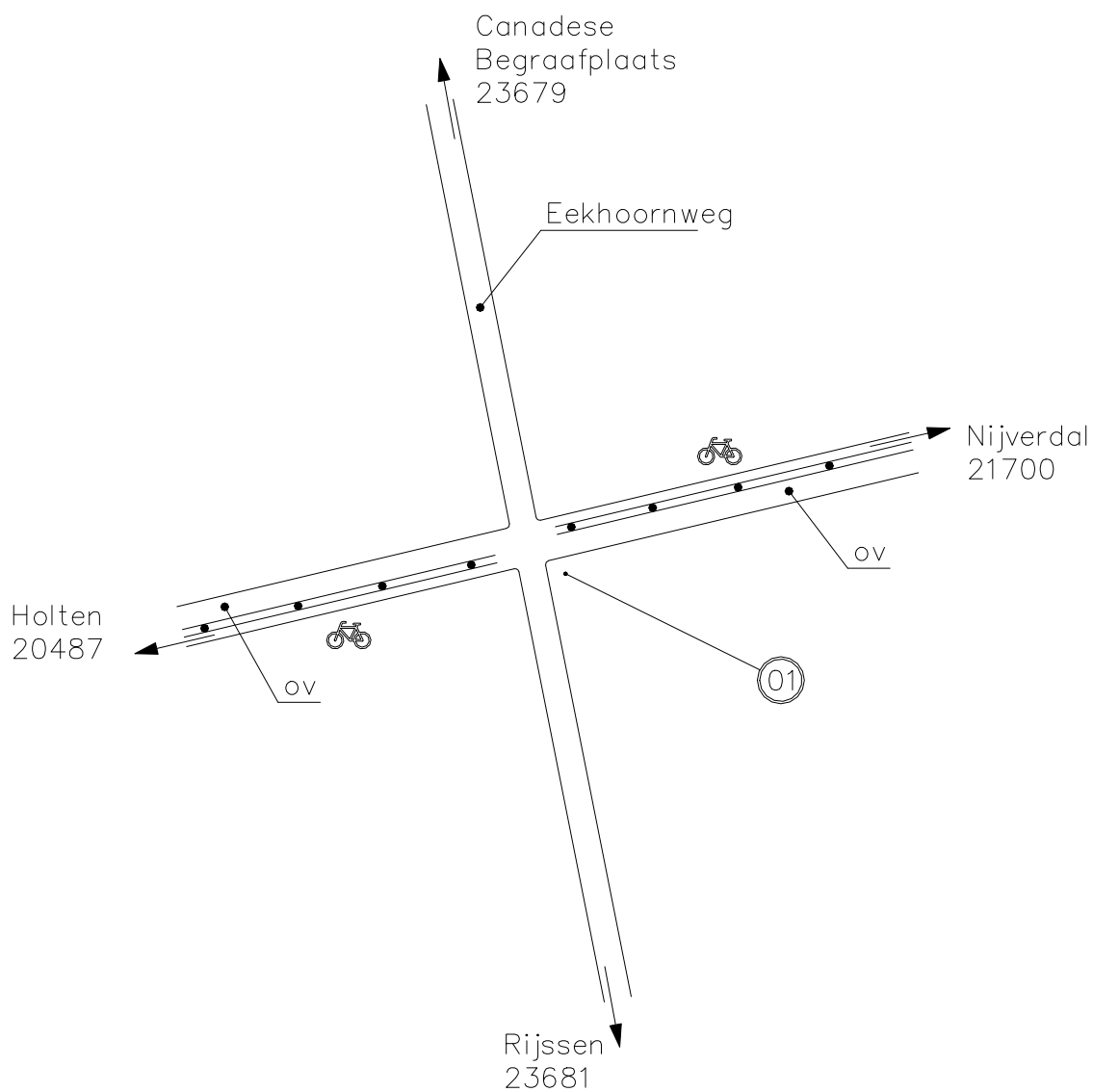
De 2000e paddestoel werd op 22-5-1942 onthuld te Woensdrecht

toelen



subsidie van in totaal f 4500,- per jaar. In 1963 verklaarde het rijk zich in het kader van de bevordering van de recreatie bereid de toeristische bewegwijzering te subsidiëren, aanvankelijk alleen de materiaal- en plaatsingskosten, later grotendeels ook de apparaatskosten van de ANWB. Tot de toeristische bewegwijzering werden gerekend de paddestoelen en de toeristische routeborden; later ook de borden voor de toeristische fietsroutes.

In 1963 bedroeg het maximum van de rijkssubsidie f 48.000,-; in 1991 was dit opgelopen tot ± f 700.000,-. Door de zeer ingrijpende bezuinigingen op de rijksbegroting zijn de vooruitzichten thans somber.



○ Algemeen
○ Fiets
□ Object
⬡ Route
△ Voetgangers
▭ Portaal
▮ Info

NBd

Nationale
Bewegwijzeringsdienst

Omschrijving : Eekhoornw. – fp Holten Nijverdal

Wegnummer 1:

Wegnummer 3:

Wegnummer 2:

Wegnummer 4:

Locatieaanduiding:

Soort aanduiding:

Provincie: OV

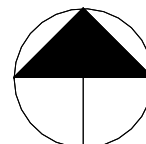
Gemeente: RIJSEN – HOLTEN

Wegbeheerder:

Getekend: GvdM

Datum: 16-07-2007

Revisie: 5



kruispuntnummer:

20536

Kruispuntschets

gemeente: Rijssen-Holten provincie: Dr kring: 7 Paddestoel no. 20536/001

standplaats: Op het punt, waar het fietspad van Holten naar Rijssen en Rijssen afgaat van de verharde weg naar de Canadese begraafplaats

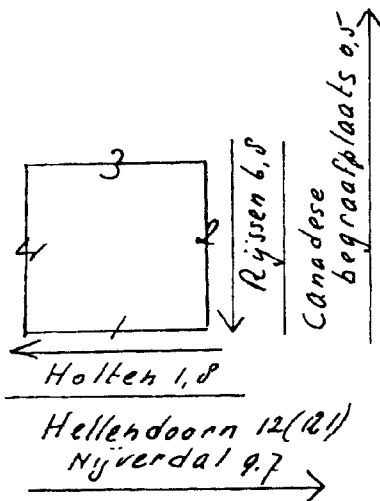
project no. 99900

staflad no. 284

kostenplaats: 225363

situatieschets + teksten: Wegbevoer: g Onderhoud A
(De tegenover elkaar liggende zijden zijn qua tekst aan elkaar gelijk)

Bordjes 2+4
vervangen: 198
(4 chape)



Bordjesmodel

9/7-01 el.: Oud Boort model
staal erg hoog, maar toch ook
slimp; laten zo

20536/001

uit te voeren werkzaamheden:			materiaal		ANWB Bewegwijzing
nieuwplaatsing			☐		
rechtzetten			☐		OBJECTSTAAT
herplaatsen			☐		
plaatsen op 60 cm			☐		Getekend <u>[Signature]</u>
verpl. vlg. schets			☐		
kap vast zetten			☐		Datum <u>26/01/98</u>
anker aanbrengen			☐		
koperen dop aanbr.			☐		Gezien <u>[Signature]</u>
koperen bout aanbr.			☐		
opheffen		uitgev. d.d. <u>[Signature]</u>	☐	<u>64833</u>	Datum