

## Q&A chat vragen

### Webinar Verkeersborden en Bewegwijzering: in twee stappen naar 80% milieuwinst – vrijdag 11 oktober 2024

1. Is de MKI voor de levensfases A1 t/m A3 of A t/m D?
  - De MKI cijfers van de Nationale MilieuDatabase omvatten A t/m D (m.u.v. van B4 t/m B7). In de aanbesteding van de NBd is A1t/mA3 gehanteerd en is de milieupact vallend onder Bt/mD om gemotiveerde redenen op andere wijze meegenomen.
2. Ondanks dat steeds meer mensen rijden op in-car navigatie, zien wij dit vooralsnog niet terug in het beleid van NBd. Waarom worden er juist meer borden geplaatst dan voorheen, en hoe past dit bij digitalisering en verduurzaming?
  - Het geschetste beeld van meer meer meer is subjectief. Versobering heeft wel degelijk de aandacht binnen de NBd. Ook belangrijk om te duiden is dat de NBd is beleidsuitvoerend is en niet beleidsmakend. Wel participeert de NBd in beleidsvormingstrajecten waarin versobering de aandacht heeft. Dit zijn trajecten die, o.a. om belang van verkeersveiligheid zeer zorgvuldig worden uitgevoerd.
3. De CO2-prestatieladder is toch niets bijzonders meer tegenwoordig? Hoe worden alle stappen nadien gecontroleerd om ervoor te zorgen dat bedrijven de praktijk ook daadwerkelijk uitvoeren?
  - Inmiddels minder bijzonder als onderscheidend element, maar nog altijd bijzonder effectief als het gaat om aanjagen van certificaathouders om hun milieupact te verbeteren. Dat gebeurt op basis van een zorgsysteem waarin ook een controlemechanisme ingebakken zit. Voor meer informatie zie [www.SKAO.nl](http://www.SKAO.nl)
4. Wordt er ook gewerkt aan een duurzamere wijze van afplakken van borden, gezien tape schade veroorzaakt en weggegooid moet worden?
  - zie antwoord in webinar, door verandering van materialen, bijv van staal naar Aluminium, kan er niet meer gewerkt worden met magneet en zal de markt met alternatieven moeten komen, bijvoorbeeld met flexibele banden, stretch. Die kunnen wegbeheerders dan weer gebruiken
5. Hoe worden folies verwijderd van verkeersborden? Is er sprake van hergebruik of worden ze als klein chemisch afval behandeld?
  - Het is gebleken dat mechanisch reinigen met behulp van hoge waterdruk een heel goed resultaat oplevert. Na een proefperiode van twee jaar, waarbij zowel POL als AGMI meerdere klanten hebben overgezet op Re-Sign®, is het ontwerp van de machine verder verduurzaamd en geoptimaliseerd. De milieuvriendelijke Re-Sign® machine werkt nu op groene stroom en regenwater wat wordt gebruikt voor het reinigen van

diversen aluminium dragers. Het regenwater (ca. 1,5l/bord) wordt keer op keer gefilterd en hergebruikt. Wat overblijft is een plastic pulp die verwerkt wordt in nieuwe kunststofproducten.

6. Zijn verbogen borden nog bruikbaar voor refurbishing?
  - Vooralsnog kunnen alle standaard dragers (borden) zonder scheuren, deuken of zware krassen gereinigd worden voor hergebruik.
7. Wordt er ook nagedacht over het hergebruik van de dragers van borden, zoals portalen voor bewegwijzering?
  - Ja, maar nog niet structureel. De Buyer Group ziet dit als ontwikkelpunt van haar aandachtsveld.
8. Hoeveel water is nodig om de folie te verwijderen, en waar gaat het afvalwater heen?
  - Zie antwoord nr. 5
9. Hoe verhoudt de milieu-impact van verkeersborden zich tot andere materialen in de openbare ruimte, zoals beton en asfalt?
  - Van al deze materialen is MKI informatie te vinden op de website van de Nationale Milieudatabase. Dit in combinatie met het volume die u in beheer heeft kan gebruikt worden om een vergelijk te maken.
10. Hoe wordt omgegaan met aanverwante activiteiten bij het plaatsen van refurbished borden, bijvoorbeeld als de aannemer ver weg woont?
  - dit is afhankelijk van de uitvraag, betreft het een dienst of enkel de levering van verkeersborden en vindt de plaatsing plaats door eigen dienst. Indien het ook een dienst betreft kan de OG hier zelf eisen en criteria aan stellen, bijvoorbeeld door in te zetten op emissie loos transport
11. Is er een toelichting mogelijk op biobased borden, en waarom lijkt de voorkeur te gaan naar refurbished borden?
  - Tot deze conclusie is de Buyer Group Verkeersborden en bewegwijzering gekomen ahv een marktconsultatie en ervaringen aanbestedende diensten. De Marktvisie bevat aanvullende informatie over biobased borden
12. Waar worden resten van folie gescheiden en opgeslagen?
  - Vanuit de aanbesteding van Wageningen weten we dat aangegeven wordt dat het wordt toegepast in nieuwe kunststoffen. Iets wat we voldoende aannemelijk achten, maar nog niet aantoonbaar hebben geverifieerd.
13. Komen de NBd-borden ook in het George-platform terecht?

*George is landelijk platform en applicatie en database voor vastleggen officiële regimes van snelheden / parkeerzones etc.*

*George is de muteerapplicatie voor het Nationaal Wegenbestand, de applicatie voor GEOgrafische Registratie van GEgegevens.*

- *Inhoudelijke vraag die niet binnen de scope van het webinar valt. Er is wel door de NBD aangegeven dat het een eigen database hanteert die ook via opendata beschikbaar*

14. Waarom wijzen de pijlen op spitsstroken nog naar beneden?

- Leuke vraag, maar valt buiten scope van het Webinar

15. Is er een mogelijkheid om borden te combineren op één paal of aan een lantaarnpaal om zo palen te reduceren?

- Je ziet dit vaak genoeg, dus lijkt van wel. Maar belangrijker: overheidsinstanties dienen de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens in acht te nemen bij het plaatsen van verkeersborden

16. Is refurbished duurzamer dan biobased borden?

- De BG hanteert hierin de MKI informatie van de Nationale MilieuDatabase en deze bevestigen dit

17. Hoe verhoudt de levensduur van borden in Nederland zich tot die in het buitenland?

- Leuke vraag, maar valt buiten de scope van het webinar.

18. Is er bij de inkopers van alternatieve borden (biobased en gerecycleerde materialen) nog een voorkeur voor hernieuwbare grondstoffen?

- De Buyer Group maakt binnen de categorie biobased en gerecyceld geen verder onderscheid. Voor diegene die dat wel wil wordt geadviseerd de Nationale Milieudatabase te raadplegen en de door heb gehanteerde rekenregels te hanteren in het oplossen van blinde vlekken.

19. Hoe presteert de hechting van folies op biobased borden vergeleken met aluminium of stalen borden?

- bij aluminium verkeersdragers, kan de leverancier een garantie geven van 20 jaar. Een biobased drager bestaat nog niet zo lang, dit dient nog in de praktijk bewezen te worden.

20. Geldt de reductie van verkeersborden ook voor bewegwijzering, of is daar geen sprake van?

- Zie het antwoord op vraag 2

21. Wat gebeurt er met de vrijkomende borden, en wie is eigenaar hiervan?

- In principe is de wegbeheerder eigenaar tenzij contractueel anders overeengekomen, danwel in geval van tijdelijke wegfazetting waarbij veelal de uitvoerder eigenaar is. Verwerking is divers en afhankelijk van de staat van het bord. Idealiter wordt het bord voor hergebruik aangeboden zodat het opnieuw als bord kan worden gebruikt.

22. Mbt biobased borden: hoe wordt omgegaan met breukschade door windbelasting bij grotere biobased borden?

- Zie het antwoord bij vraag 21

23. Nog weinig gehoord over wegmarkering! Een bord en markering is toch vaak een twee-eenheid

- de scope van de BG verkeersborden en bewegwijzering betreft enkel de bebording en niet de wegmarkering

24. Hebben de leveranciers ook zelf 2e hands borden beschikbaar die ze kunnen leveren?

- Ja, alle type aluminium dragers als RVV, blauw, fietswegwijzers, voetgangersbewegwijzering en straatnaamborden zijn leverbaar. Natuurlijk zijn zij wel afhankelijk van vraag en aanbod en ieders medewerking om dat op peil te houden.