

## Agenda

**27-29/05/2023**

Rétromoteur Ciney  
Ciney Expo

**28/09/2023**

**UPEX-ARSON**

De gevaren van elektrische  
voertuigen  
C.E.M.E. Charleroi

**18/10/2023**

**BVVIE-UPEX**

Automobiëldag  
Faculty Club Leuven.

**20/10/2023**

Algemene Vergadering  
UPEX  
Stiernerheide Genk

**27/10/2023**

Algemene Vergadering  
F.I.E.A.  
Domaine viticole du Chant  
d'Éole



## Woordje van de Voorzitter

Geachte Confraters,

Naar aanleiding van het probleem bij Informex i.v.m. de overdracht van de servers van Solera, waardoor de gehele Belgische schadesector werd getroffen, is het tijd om de balans op te maken en de eerste conclusies te trekken.

Wat de financiën betreft, kan UPEX helaas niet meer hopen op hetzelfde resultaat als vorig jaar. De eerste stappen in die richting werden beantwoord met een hartelijke maar duidelijke weigering. Ik kan niet anders dan iedereen aan te sporen om de geleden schade op te meten en deze bij Informex op te eisen via de door hen gekozen rechtsmiddelen.

En nu we het er toch over hebben : moeten we Informex in staat blijven stellen om hun facturen te regelen aan de bron? Hoe kunnen we bezwaar indien tegen hun facturen als ze zichzelf al uitbetaald hebben?

Wat de eerste conclusies betreft, roept de hierboven beschreven situatie een fundamentele vraag op: is het verstandig om al onze expertisegegevens toe te vertrouwen aan een programma/cloud dat wordt beheerd en bewaard door een derde ???? Het lijkt me dat, aangezien de gegevens eigendom zijn van de expert, deze zich bij de expert zelf moeten bevinden en niet op een server die hij niet beheert.

Voor herstellingsdossiers blijkt uit de feedback van collega's immers dat de experts die werken met Winformex II iets minder getroffen werden dan degenen die al volledig met Claims werken: foto's opgeslagen op de server van de expert en niet op de cloud bij Solera, voorbereiding van berekeningen mogelijk dankzij lokaal toegankelijke voertuiggegevens, wijzigingen die worden ingegeven EN opgeslagen ...

Ik ben dan ook van mening dat onze overwegingen en eventuele eisen bij Solera gericht moeten zijn op een aanpassing van hun programma zodat er verder kan worden gewerkt wanneer het buiten dienst is. Bovendien dicteert de huidige versie van Claims de werkuren van de expert: wanneer Informex gesloten is, is het onmogelijk om verder te werken aan onze dossiers !!

Er staat een nieuwe migratie van de servers gepland ... zullen we opnieuw dagenlang inactief moeten blijven? Denk hier rustig over na om de juiste conclusies te trekken uit het verleden en te anticiperen op de problemen die er ongetwijfeld nog aankomen.

JL. Prieur,  
Voorzitter





- **Autokeuring: oplossingen voor afgekeurde diesels**

Onlangs is een nieuwe test ingevoerd bij de technische controle om de effectiviteit van de roetfilters van dieselauto's te verifiëren. Het probleem is dat veel auto's hierbij werden afgekeurd. Wallonië en Brussel willen daarom oplossingen bieden.

Sinds enkele maanden voert de autokeuring een extra vervuilingstest uit op de roetfilter van dieselauto's met de Euro 5b-norm. In dit geval gaat het om het controleren van de effectiviteit van de filter. Het probleem is dat veel voertuigen een rode kaart krijgen, zelfs met een voorafgaande reiniging van het filtersysteem.

Bij AutoSécurité bedraagt het afkeuringspercentage gemiddeld 6,32%. Dit zijn dus voertuigen die het niveau van een miljoen fijnstofsteeltjes overschrijden (tussen de 250.000 en 1 miljoen krijg je enkel een waarschuwing). In 2022 keurde Autosécurité zo 13.146 voertuigen af op 209.585 uitgevoerde controles. Dit jaar zijn er al 1.753 rode kaarten uitgedeeld op 25.879 gecontroleerde voertuigen.

#### Automobilisten ongerust

Voor de afgekeurde voertuigen is de enige oplossing de nodige werken uit te voeren om aan de toleranties te voldoen en de goedkeuring van de technische inspectie te krijgen. Met de crisis is de context dan ook bijzonder gespannen en daarom heeft het Waals Gewest beslist om de herstellingstermijn te verlengen tot 12 maanden, in plaats van 3 maanden.

Sinds maandag 16 januari kunnen mensen die een rode kaart hebben gekregen deze inwisselen voor een groene, met een aanpassing van de termijn om weer in orde te zijn tot de volgende controle. Met deze beslissing sluiten Wallonië en Brussel zich aan bij de voorschriften in Vlaanderen. Voor de automobilisten is dit goed nieuws, want velen zagen geen oplossing: het was stoppen met rijden of hun auto verkopen.

#### Bekend probleem

Het verlies aan efficiëntie van de roetfilter is vaak het gevolg van een specifiek gebruik van de auto. Vooral korte ritten en lage motortoerentallen dragen bij aan de vervuiling. Daarom is een bezoek aan de garage noodzakelijk voor een reiniging of regeneratie die zal bestaan uit het laten draaien van de motor bij hogere toerentallen over een langer traject. Dit probleem wordt meestal aangetroffen bij eigenaars van stadsauto's uit de vroege jaren 2000, omdat kleine auto's nooit zijn gemaakt om lange afstanden te rijden. Deze situatie is echter het gevolg van een beleid dat ooit de aankoop van diesels met bonussen heeft gestimuleerd om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen en de quota te respecteren.

Soms werkt deze reinigungsoperatie echter niet. En dan zal het nodig zijn om de roetfilter chemisch te reinigen of zelfs volledig te vervangen, wat makkelijk enkele honderden euro's kost. Traxio, de sectorfederatie van autohandelaars, herinnert er in dit verband aan dat de diagnose allesbehalve eenvoudig is en dat het noodzakelijk is voordat je naar de autokeuring gaat te controleren of de filter niet in regeneratiemodus is. Het is daarom aangewezen om aan te komen met een motor die op bedrijfstemperatuur is. Ideaal is om een paar uur voor de afspraak een langere rit te maken.

*(Bron: Gocar 24/01/2023)*





- **Toekomstige autonome auto's zijn enorme bronnen van vervuiling**

Autonome auto's worden voorgesteld als de toekomst van de mobiliteit. Op voorwaarde dat de algoritmen goed gekalibreerd zijn, zou de verkeersveiligheid baat moeten hebben bij deze overgang naar autonome auto's omdat zij beter zullen kunnen anticiperen op kritieke situaties.

Op papier is het principe van de autonome auto eenvoudig: een computer neemt het over en zijn constante verbinding met zowel de weginfrastructuur als met andere auto's op de weg maakt het mogelijk om gemakkelijk te reizen.

Behalve dat, volgens het "Massachusetts Institute of Technology", deze auto's ook bijzonder schadelijk zullen zijn voor het milieu, aangezien hun verkeer evenveel broeikasgassen zou uitstoten als alle bestaande datacentra ter wereld.

Volgens projecties van het MIT hebben datacenters vandaag een koolstofvoetafdruk van ongeveer 0,3% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen.

Dat klinkt misschien niet als veel, maar volgens het Internationaal Energieagentschap (IEA) is dat het niveau van de jaarlijkse uitstoot van Argentinië.

Voor zijn studie ging het MIT ervan uit dat een voertuig een uur per dag zou rijden (wat ver van de werkelijkheid lijkt te liggen, aangezien autonome auto's geacht worden de hele dag van eigenaar te wisselen) met een computer die 840 watt verbruikt. Het resultaat is dat de behoefte aan gegevensoverdracht zodanig is dat autonome auto's buitensporig veel stroom zullen verbruiken, aangezien MIT ervan uitging dat er in de toekomst een miljard van dergelijke auto's op de weg zullen zijn. De berekening levert dus het verbruik van de huidige datacentra op. Soumya Sudhakar, co-auteur van dit onderzoek, legt uit dat "deze computers worden aangedreven door elektriciteit die wordt geproduceerd door een combinatie van fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie. Toch blijken deze auto's, uitgerust met camera's, lidars, radars en andere modellen van kunstmatige intelligentie, een duizelingwekkende koolstofvoetafdruk te hebben."

MIT-onderzoekers schatten dat de rijtijd (uitgedrukt in uren) van autonome voertuigen tussen 2025 en 2050 met 14% zal toenemen op iets minder dan een uur. Om de maximale autonomie te bereiken (level 4 en 5), waarbij geen menselijke interventie meer nodig is voor de besturing, zal de totale rekenkracht dus aanzienlijk zijn.

Natuurlijk is de prognose van MIT nog onzeker, want de autonome auto is nog geen realiteit en het lijkt even illusoir te veronderstellen dat er tegen 2050 1 miljard in de wereld zullen zijn. Want het is duidelijk dat, net als bij de elektrische auto, de invoering van autonome auto's wereldwijd zeer ongelijk zal verlopen.

De onderzoekers probeerden de omvang van deze emissies te beoordelen in relatie tot de inspanningen om de elektriciteitsopwekking wereldwijd koolstofvrij te maken. Hier worden vier scenario's bekeken: ofwel gaat de decarbonisatie van de elektriciteitsproductie door in het huidige tempo (1,5%, wat overeenkomt met het tempo in 2019), ofwel versnelt zij tot 2,5%, 8,1% of 12,9%. Het spreekt vanzelf dat, om efficiënt te zijn en onder de verbruiksdrempel van de huidige datacentra te blijven, de energieprestaties van de technologieën veel meer dan nu zouden moeten worden versneld. Anders, zo waarschuwen de onderzoekers, zal de koolstofuitstoot uit de hand lopen. Hoewel zeer hypothetisch, blijft het werk van MIT interessant, ook al is het nog maar de vraag wanneer fabrikanten erin zullen slagen de eerste autonome auto's te leveren. En dat zal waarschijnlijk niet snel gebeuren...

(Bron: Gocar 01/2023)





- **Met twee naast elkaar fietsen ?**

Een automobilist verwijt twee fietsers dat ze naast elkaar rijden in plaats van achter elkaar. Heeft hij gelijk?

Als ze maar met z'n tweeën zijn, mogen ze naast elkaar rijden, in plaats van achter elkaar.

Dit is de algemene regel, maar er zijn, zoals altijd, enkele kleine uitzonderingen.

De wet maakt namelijk een verschil tussen groepen van minder dan 15 fietsers en groepen van meer dan 15 fietsers.

Gaat het om een groep van meer dan 15 personen, dan mag je naast elkaar rijden, op voorwaarde dat je goed gegroepeerd blijft. Indien men echt talrijk is, in een peloton, is men bovendien niet verplicht om op de fietspaden te rijden.

Wat als je met minder dan 15 personen bent?

Binnen de bebouwde kom mogen twee fietsers naast elkaar rijden, tenzij de weg te smal is om tegenliggers te laten doorrijden.

Buiten de bebouwde kom moet je achter elkaar rijden. Dit geldt ook van zodra er een voertuig van achteren komt aangereden.

Wacht met uw auto dus op het juiste moment om in te halen en passeer fietsers niet te dicht - wees geduldig en voorzichtig!

*(Bron: RTL Info 20/02/2023)*

---

- **Nieuw gecombineerd verkeerslicht voor voetgangers en fietsers**

In het straatbeeld zal een nieuw gecombineerd verkeerslicht voor voetgangers en fietsers opduiken. Zo hoeven er niet noodzakelijk nog twee aparte verkeerslichten geplaatst worden.

Verkeerslichten die specifiek gericht zijn op fietsers bestaan natuurlijk al langer. Al ging het altijd om driekleurige verkeerslichten. Enkel rood en groen voor fietsers bestond niet. Sinds 1 augustus 2021 zijn die er officieel wel, maar dan in combinatie met de verkeerslichten voor voetgangers. Zo staan er twee symbooltjes op die lichten, een voetganger en een fietser.

Het gecombineerd verkeerslicht voor voetgangers en fietsers was al een tijdje te zien als proefproject in Brussel. Ze zijn nu ook opgenomen in de wegcode en kunnen dus voortaan overal in het land gebruikt worden als de wegbeheerder dat nuttig acht. De betekenis blijft uiteraard: groen is doorrijden, rood is stoppen.

*(Bron: magazine.vab.be)*

Concreet betekent dit dat voetgangers en fietsers tegelijk oversteken. Ofwel op hetzelfde zebrapad, in dat geval steken ze samen over, ook al hebben voetgangers voorrang op fietsers.

Als er een fietspad naast ligt, steekt iedereen op zijn eigen rijbaan over.

Ter herinnering: als een fietser oversteekt op een zebrapad dat niet wordt beschermd door een verkeerslicht, hoeft de automobilist niet te stoppen!

*(Bron : RTL Info)*





- **Beurtelings parkeren : Het verkeersbord kan verdwijnen uit de wegcode.**

In de Vlaanderenstraat heeft Moeskroen al het voortouw genomen, want deze regel is achterhaald. Hoewel beurtelings parkeren nog bestaat, zal dat niet lang meer duren en de buurtbewoners zijn opgelucht. De talrijke garages aan één kant van de straat verminderen immers het aantal plaatsen. Aan de kant waar geen garages zijn, kunnen gemakkelijk 5 tot 6 auto's meer parkeren.

Sinds 1 februari heeft de stad Moeskroen besloten deze parkeermethode af te schaffen. De oude regel met een wisseling van kant die moest plaatsvinden binnen een periode van 30 minuten, zorgde voor veel verplichtingen voor de weggebruikers en leidde vaak tot misverstanden.

De Waalse overheidsdienst is het ermee eens: dit reglement uit de jaren zeventig past niet meer bij onze realiteit. "Het is belangrijk om te weten dat wanneer we overgaan op een nieuwe wegcode, het beurtelings parkeren zal verdwijnen. In de toekomst zal dit dus quasi verboden zijn", zegt Serge Toussaint, woordvoerder van de Waalse Overheidsdienst Mobiliteitsinfrastructuur.

Het VIAS-instituut, Benoît Godart, wijst vooral op problemen voor de verkeersveiligheid. "Als je 's ochtends op de 1e of de 16e van de maand rondrijdt, zijn sommige mensen al van richting veranderd en anderen nog niet. Dat betekent dus een echte zigzag tussen de auto's. Een ambulance of een politievoertuig dat op de eerste van de maand voorrang zou moeten krijgen, kan grote problemen ondervinden.

De stad Moeskroen hoopt binnenkort de parkeermogelijkheden in alle straten te hebben aangepast, nu moet wel de meest geschikte kant zorgvuldig worden gekozen.

*(Bron: RTL info 14/04/23)*

---

- **Over het nut van dagrijverlichting !**

Volgens een recente Australische studie hebben voertuigen die zijn uitgerust met een automatische dagrijverlichting meer kans om een ongeval te vermijden dan voertuigen zonder deze verlichting. De studie van het Monash University Accident Research Center, die gepubliceerd werd in het Journal of Safety Research, is gebaseerd op politie-ongevallenrapporten in de Australische staten New South Wales, Queensland, Victoria en West-Australië met betrekking tot zichtbaarheidsproblemen die hebben geleid tot ongevallen overdag tussen 2010 en 2017. Volgens de studie hebben voertuigen die zijn uitgerust met een automatische dagrijverlichting 8,8% minder kans om betrokken te zijn bij ongevallen dan voertuigen die deze verlichting niet hebben.

Wanneer het zicht wat wordt belemmerd, vooral bij zonsopgang of zonsondergang, is de afname het meest significant met 23,8% minder risico op aanrijdingen bij snelheden van meer dan 75 km/u. Volgens de studie tonen deze cijfers het nut aan van de automatische dagrijverlichting, die sinds 2011 ook in Europa verplicht is.

Het is echter noodzakelijk om de resultaten van deze analyse wat te relativiseren gezien de gebruikte gegevens minstens 5 jaar oud zijn: de vooruitgang op vlak van actieve en passieve veiligheid in de huidige voertuigen zou enige invloed moeten hebben op de cijfers die door deze studie naar voren worden gebracht. Het staat echter buiten kijf dat gezien worden door andere gebruikers een noodzakelijke factor is in de strijd tegen verkeersongevallen.

*(Bron: Gocar 19/04/2023)*





• **Hoogdagen voor afgedankte batterijen ; Recyclage experts bereiden zich voor**

Een onderzoekster van het prestigieuze Duitse Helmholtz-onderzoeksinstituut in Freiberg/Duitsland concentreert zich op een donker schuim en verfijnt het proces dat zij heeft ontwikkeld om grafiet uit deze massa terug te winnen. Het gaat om een bestanddeel van batterijen voor elektrische auto's, waarvan de recycling de komende jaren essentieel zal zijn.

Grafiet maakt tot een kwart van het gewicht van deze batterijen uit, maar niemand had echt onderzocht hoe het gerecycleerd kon worden, zegt de 29-jarige Française, die vorig jaar de prijs van het Europees Instituut voor Innovatie en Technologie (EIT) won voor haar ontdekking. "Batterijfabrikanten waren niet geïnteresseerd omdat ze het goedkoop uit China konden halen," voegt ze eraan toe.

Zij heeft nu een methode ontwikkeld om grafiet te scheiden van de metalen in de "black mass", een zwart poeder dat ook kobalt, nikkel, lithium en mangaan bevat. De "black mass" wordt ondergedompeld in water en daarin worden reagentia en luchtbelletjes geïnjecteerd, zoals in een jacuzzi. Het grafiet hecht zich aan deze belletjes, terwijl de metalen hydrofiel zijn en dus in het water blijven.

Fabrikanten beginnen zich nog maar net te organiseren voor de enorme uitdaging van afgedankte batterijen voor elektrische auto's. Spanningen over het aanbod en de kosten van grondstoffen hebben hun belangstelling verscherpt. De prijs van lithium is de afgelopen vijf jaar verdertienvoudigd. Het is een materiaal dat niet werd gerecycleerd omdat het niet rendabel was.

In 2030 zullen er wereldwijd zo'n 350 miljoen elektrische auto's op de baan zijn, tegenover 16,5 miljoen in 2021, voorspelt het Internationaal Energieagentschap (IEA): "Over tien jaar worden er zoveel batterijen gemaakt dat lithium gerecycled zal moeten worden. Anders komen er tekorten."

In theorie zijn fabrikanten nu in staat om bijna alle materialen waaruit batterijen bestaan te recyclen, aldus deskundigen die door AFP werden geïnterviewd. De Duitse groep Aurubis, een van Europa's grootste producenten van non-ferrometalen, die momenteel werkt aan een grafietrecyclingproces, beweert in zijn proeffabriek in Hamburg ten minste 95% van de metalen in de "black mass" te kunnen recyclen. "Het gaat om een enorme markt in volle ontwikkeling, waarin wij een rol willen spelen. Het zou ons in staat moeten stellen om in de tweede helft van het decennium een batterijrecyclingfabriek op industriële schaal te ontwikkelen."

Deze doelstelling wordt ook gedeeld door het Franse mijnbouwconcern Eramet, het Belgische Umicore en de Duitse autofabrikant Mercedes. Maar de meeste lopende projecten bevinden zich nog in de testfase.

Er zijn momenteel nog "niet voldoende batterijen aan het einde van hun levensduur", verklaart de onderzoeksdirecteur van de universiteit Gustave Eiffel van Lyon, hij is immers van mening dat batterijen minstens 7 tot 8 jaar kunnen meegaan. De verschillende modellen van bestaande auto's bemoeilijken ook de implementatie van een gestandaardiseerd recyclagesysteem, zoals het geval is voor mobiele telefoons en laptops, waarvoor al een beproefd recyclingsysteem bestaat. Volgens de NGO "Transport & Environment" kan de markt pas begin 2030 tot volle ontwikkeling komen. De Zweeds-Noorse joint venture Northvolt-Hydro is een pionier op dit gebied. Zij wil tegen 2030 het equivalent van 500.000 batterijen inzamelen.





Ook de Europese Unie voert de druk op. Volgens een in december 2022 gesloten akkoord moeten batterijen tegen het jaar 2031 voor 16% bestaan uit gerecycled kobalt en voor 6% uit gerecycled lithium en nikkel.

Voor 2031 moeten fabrikanten ook ten minste 70% van de componenten van batterijen recycleren. "Het terugwinnen van nieuwe componenten, zoals grafiet, zal hen helpen om aan deze vereisten te voldoen", aldus Anna Vanderbruggen.

(Bron: RTL Info/AFP 03/2023)

---

## • Technische keuring van motorfietsen (Vlaanderen)

Op 1 januari 2023 heeft Vlaanderen de motorfietskeuring ingevoerd, meer specifiek voor motorfietsen boven de 125 cc voor de tweedehandsverkoop en na een ongeval. Motorfietsen worden dus niet standaard onderworpen aan een periodieke keuring. De motorfietsen worden technisch gekeurd op hun veiligheid, milieu- en geluidsimpact.

Niet alle soorten motorfietsen vallen onder de nieuwe verplichting, het gaat om:

- motorfietsen, driewielers en vierwielers met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cc,
- elektrische of hybride motorfietsen met een maximumvermogen groter dan 11 kilowatt én een maximumsnelheid hoger dan 45 kilometer per uur.

Lichtere motorfietsen moeten vooralsnog niet naar de keuring.

Het accent van de motorfietskeuring ligt op de verkeersveiligheid en de milieu- en consumentenbescherming. Er zijn een aantal technische domeinen waarop een motorfiets gecontroleerd wordt: de remuitrusting, de stuurinrichting, de lichten en reflectoren, de ophanging, het chassis, een emissiemeting en een auditieve beoordeling. De volledige beschrijving van de controle kunt u terugvinden in het [handboek motorfietskeuring](#).

De motorfietskeuring bedraagt 48,10 euro. De aanvraag tot inschrijving, die afgeleverd wordt bij de keuring voor verkoop, is 2 maanden geldig. Als u het voertuig niet opnieuw inschrijft binnen die 2 maanden, zal er opnieuw een volledige keuring moeten plaatsvinden.

Verwacht wordt dat jaarlijks ongeveer 30.000 keuringen voor verkoop en zo'n 200 keuringen na ongeval zullen gebeuren. De motorfietskeuring zal plaatsvinden in ruim de helft van de keuringscentra, met een mooie geografische spreiding over heel Vlaanderen. Op 1 januari 2023 wordt gestart in Alken, Antwerpen-Deurne, As, Brakel, Brugge, Diest, Diksmuide, Geel, Heist-op-den-Berg, Mechelen, Rotselaar, Stekene, Wondelgem, Zellik en Zwevegem. Vanuit klantgedrevenheid breiden de keuringsondernemingen dit gradueel verder uit naar Antwerpen-Noorderlaan, Dendermonde, Eeklo, Hechtel-Eksel, Ieper, Kontich, Malle, Roeselare, Tienen, Willebroek, Zemst en Zwijnaarde. Het is de ambitie om vanaf 1 maart 2023 operationeel te zijn in al deze keuringsstations. De motorfietskeuring zal steeds op afspraak gebeuren, via de website of via het callcenter van de keuringsondernemingen.

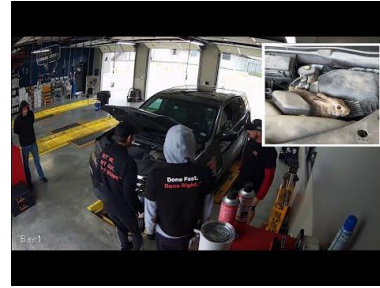
(Bron : [vlaanderen.be](http://vlaanderen.be))



What's on the web ?



Onbetaalde boetes ...



Klein onderhoud.

Mocht je denken dat we slimmer zijn  
dan de vorige generaties...  
vijftig jaar geleden vertelde een auto-  
handleiding ons hoe we de kleppen  
moesten afstellen. Tegenwoordig waar-  
schuwt die ons om de accu niet leeg te  
drinken.

