



Editoriaal

Jarenlang was de "UPEX-INFO" het "eerbiedwaardige" orgaan voor "artisanale" informatie, bestaande uit artikelen uit talrijke gespecialiseerde tijdschriften die door het leeskabinet van de Commissie "Communicatie" werden verzameld en vervolgens gefotokopieerd, ingebonden en per "post" aan elk lid toegezonden.

*

« De commissie Communicatie van UPEX is vereerd om u het eerste nummer van de Newsletter voor te stellen. Deze newsletter zal vanaf nu UPEX-Info vervangen.

U zal er regelmatig informatie terugvinden over ons beroep en al wat te maken heeft met het dagelijkse leven van onze beroepsvereniging. Deze newsletters zullen een jaar lang bewaard worden op de hoofdpagina van onze website. Sommige artikels worden opgenomen onder de vorm van een URL. Het volstaat dan om op de link te klikken om toegang te krijgen tot het artikel. Het is echter niet mogelijk om de beschikbaarheid van deze artikels te blijven garanderen. Het is dus aangeraden om de onderwerpen die u interessant vindt zelf op te slaan. »

*Deze newsletter is uw newsletter: twijfel dus vooral niet om ons uw interessante artikels of deskundige adviezen toe te sturen op het volgende adres: upexinfo@upex.org
Wij wensen u veel leesplezier ! »*

*

Dit was het begin van het editoriaal dat in januari 2012 werd geschreven voor de eerste "Newsletter Upex Info" die zich onder de dynamische redactie van onze collega Emeric Rezsóházy verder opmerkelijk zou ontwikkelen; Zo maakte ze dankbaar gebruik van de technologische evoluties op gebied van publicatie, gegevensoverdracht, digitaal beeld en geluid. De gemoderniseerde UPEX-website maakte het ook mogelijk alles op te slaan en te categoriseren.

Doorheen de 97 publicaties sinds 2012 zijn het formaat en de lay-out sterk geëvolueerd; in 2023 verschijnt nu de 100^{ste} editie!

Meer dan ooit is dit uw Newsletter!
Twijfel niet om een bijdrage te leveren aan de Redactie door uw artikels of andere deskundige adviezen naar het volgende adres over te maken: media@upex.org.
En natuurlijk: veel leesplezier.

*

Tot volgend jaar!
Met onze beste wensen.

De Redactie



Woordje van de Voorzitter

Geachte Confraters,

2022 loopt op zijn einde !!!! Het was weer een jaar vol onverwachte gebeurtenissen, waaronder een grote economische crisis.

In aansluiting op mijn vorig "[Woordje van de Voorzitter](#)", verwijs ik naar het woord dat wijlen Voorzitter Patrick Sorel [in april 2019](#) schreef over artikel 4 van onze wet: de expert bepaalt het bedrag van de schade na ongeval.

In de komende weken zullen we ongetwijfeld met aandrang worden gevraagd door de herstellwereld om de uurtarieven aanzienlijk te verhogen.

De gevolgen van deze crisis voor de exploitatie- en arbeidskosten kunnen uiteraard niet worden ontkend en er zal ongetwijfeld een aanpassing nodig zijn.

Het is echter aan ons om ervoor te zorgen dat dit in overeenstemming gebeurt met de economische context en de herstellingsmarkt.

In het licht van de aangekondigde en vaak nu al doorgevoerde prijswijzigingen en de aanzienlijke stijging van de onderdeelprijzen, is het van essentieel belang om de toegevoegde waarde van een kwalitatieve expertise te benadrukken en nieuwe herstellingstechnieken te bevorderen.

2023 zal veranderingen en nieuwe uitdagingen met zich meebrengen. We moeten hier allemaal aandacht aan besteden.

Tot slot wensen de bestuurders van de Directieraad van UPEX u samen met mij uitstekende eindejaarsfeesten met al onze beste wensen voor uw beroeps- en gezinsleven in 2023.

JL. Prieur
Voorzitter





- **De middenrijbaan zal vaker in het straatbeeld verschijnen: hoe werkt dit?**

Sinds 1 oktober kunnen de overheden middenrijbanen aanleggen. Een koninklijk besluit dat op 30 juli 2022 door minister van Mobiliteit Georges Gilkinet werd ondertekend, trad op 1 oktober in werking.

Indien een rijbaan niet breed genoeg is voor een fietsstrook in elke richting en de inrichting geschikt is, krijgt de rijbaan in het midden één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer.

In detail :

Aan beide zijden wordt een veilige ruimte gereserveerd voor fietsers.

Op een " middenrijbaan " moeten automobilisten met gepaste snelheid op de middenstrook rijden. Zij mogen inhalen of kruisen op de zijstrook, maar zonder voetgangers en fietsers in gevaar te brengen.

Dit systeem bestaat al in het buitenland, onder andere in Nederland.

"De centrale rijbaan zal het mogelijk maken om meer ruimte te bieden aan fietsers wanneer de context zich daartoe leent. Er vallen nog steeds te veel slachtoffers in verkeersongevallen. Het is voor mij van essentieel belang om op te treden en hun veiligheid op de weg te verbeteren door hen voldoende ruimte te bieden", aldus de minister in een reactie aan Belga.

"In sommige gemeenten (zoals Walhain) werden al piloottests uitgevoerd, maar om verder te gaan was een wijziging van de wegcode nodig", voegde Waals minister van Mobiliteit Philippe Henry hieraan toe.

"Studies in Frankrijk tonen aan dat er een daadwerkelijk effect is. De snelheid vermindert en de veiligheid van de fietsers wordt bij het inhalen aanzienlijk verbeterd."

(Bron: RTL Info 17/09/2022)

- **"Vrachtwagenchauffeurs blijven maar inhalen waar het niet mag!" wat zegt de wet? Worden er controles uitgevoerd?**

"De E411 staat vol met borden die vrachtwagens verbieden om andere voertuigen in te halen tussen 6 en 19 uur. Deze borden worden echter massaal genegeerd door vrachtwagenchauffeurs die het niet erg vinden om in te halen op weggedeeltes met maar twee rijstroken", aldus een weggebruiker.

Om dit te begrijpen moeten we de wetgeving doornemen.

Tot 2018 bepaalde de wegcode dat een vrachtwagen niet mocht inhalen buiten de bebouwde kom, behalve wanneer hij op wegen met 3 of meer rijstroken reed. *"Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden"* (artikel 17.2, punt 7, van de wegcode).

Wat valt hier drie jaar later over te zeggen?

Voor M. Reul, Secretaris Generaal van de Beroepsvereniging voor Transport en Logistiek (UPTR), is dit *"het einde van een maatregel van ongekende stompzinnigheid"*. We zijn teruggekeerd naar de logica van de verkeersregels. Wat niet verboden is, is toegestaan. Het probleem was dat deze maatregel in strijd was met de wetgeving van andere Europese landen.





In alle andere landen is immers het omgekeerde van toepassing. Vrachtwagens mogen overal inhalen, behalve waar verbodsborden staan. Dit veroorzaakte verwarring bij vrachtwagenchauffeurs, en vooral bij buitenlandse chauffeurs. *"Meer dan een derde van de vrachtwagenchauffeurs die betrokken zijn bij een dodelijk ongeval in Wallonië hebben een buitenlandse nationaliteit"*, herinnert het Waalse agentschap voor verkeersveiligheid (AWSR) ons eraan.

Op 1 april 2018 is een nieuwe maatregel van kracht geworden in de verkeerswetgeving om deze inconsistentie te verhelpen. Om wegbeheerders de tijd te geven de bewegwijzering aan te passen, ging de maatregel pas op 1 januari 2019 van kracht. Sinds die datum mogen vrachtwagens inhalen op wegen met 2x2 rijstroken en op snelwegen. *"In plaats van het inhalen overal te verbieden, werd besloten het overal toe te staan, behalve op de plaatsen waar het echt verboden moet worden om de veiligheid van de gebruikers van snelwegen en wegen met 2x2 rijstroken te garanderen."* (AWSR)

Er zijn dus nog uitzonderingen, die worden aangegeven met een verbodsbord. De gewesten kunnen op bepaalde trajecten een inhaalverbod instellen.

Er zijn verschillende criteria voor het afbakenen van zones met een inhaalverbod:

- de inrichting van de omgeving wordt als gevaarlijk beschouwd. *"Is er bijvoorbeeld een zeer scherpe bocht of een steile heuvel, dan wordt inhalen op een traject verboden, omdat dit een onveiligheidsfactor kan zijn"* (AWSR).
- verkeersdichtheid: voor snelweggedeeltes met meer dan 45.000 auto's en meer dan 3.000 vrachtwagens gelden beperkingen. Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton mogen er van 6 tot 19 uur niet inhalen. *"'s Nachts kunnen vrachtwagens op deze trajecten inhalen, omdat dit echt verband houdt met het verkeer"* (AWSR).

Bovendien is het bij regenweer voor vrachtwagens verboden in te halen en dit om de volgende redenen:

- Tijdens het rijden laten vrachtwagens water opspatten, waardoor de zichtbaarheid voor automobilisten wordt belemmerd bij het inhalen.
- Bij het rijden op een nat wegdek zijn de remafstanden groter.
- Eén op de 10 ongevallen met vrachtwagens gebeurt bij nat weer.

Tussen 2019 en 2021 werden 1.636 overtredingen voor inhalen geregistreerd tijdens regenperiodes. Daarvan werd 61,7% geregistreerd in Vlaanderen, 37,9% in Wallonië en slechts 0,4% in Brussel. We hebben ook kunnen vaststellen dat het aantal boetes in de loop der jaren is toegenomen. Van de 1.636 overtredingen werd 11,4% in 2019 en 55,5% in 2021 geregistreerd.

Vorig jaar werden 2.747 vrachtwagens beboet, waarvan bijna 700 in Wallonië. De overheid erkent dat de handhaving van deze regels moeilijk is. De overtreding blijft moeilijk te controleren. *"Je moet ze op heterdaad betrappen bij het inhalen. En we komen uit een periode waarin het verkeer zeer beperkt was door de gezondheidsmaatregelen, de vrachtwagens zijn er dus misschien aan gewend geraakt de weg voor zichzelf te hebben en deze maatregel minder te respecteren"* (AWSR).





Drie jaar na de invoering van de maatregel zijn er nog geen exacte statistieken over de naleving ervan. *"Ook al kennen we het aantal gepleegde overtredingen, toch weer spiegelt dit niet altijd de realiteit, omdat het moeilijk te controleren valt"* (AWSR).

Er gebeuren in dit kader gemiddeld 2 ongevallen met gewonden per maand en één dodelijk ongeval per jaar.

In 2021 vonden in België 1.731 ongevallen met vrachtwagens plaats, waarbij 92 mensen om het leven kwamen en 2.102 mensen gewond raakten.

81% van de ongevallen met vrachtwagens gebeurt op een weekdag.

20% van de ongevallen met vrachtwagens is te wijten aan het niet in acht nemen van veiligheidsafstanden.

(Source : RTL Info 26/06/2022)

• **Verkeersboete: De rechtspersoon is verplicht de identiteit van de bestuurder kenbaar te maken!**

In december 2021 meldde een aannemer dat hij een verkeersboete van 187,84 euro voor een bedrijfsvoertuig had ontvangen en direct had betaald.

De berline werd echter door verscheidene werknemers gebruikt. Toen hij de bekeuring kreeg, kon niemand zich herinneren wie de auto op die bewuste dag had bestuurd.

Het bedrijf werd gevraagd de schuldige te identificeren. Maar er stond ook een vakje "bestuurder onbekend", dat logischerwijs werd aangevinkt.

De aannemer dacht dat hiermee de kous af was. Maar ruim 9 maanden na de oorspronkelijke boete kreeg hij een extra boete van 509,06 euro in de bus omdat hij de naam van de bestuurder niet had ingevuld. Waarom was er dan een vakje voorzien als je er later toch voor gestraft wordt? Bovendien staat er niets over vermeld!

Om deze tweede boete te kunnen verstaan, moeten we de [wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer](#) onder de loep nemen, en meer bepaald artikel 67ter: *"Wanneer een overtreding van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een rechtspersoon, en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, zijn de rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigt, ertoe gehouden de identiteit van de onmiskenbare bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen of, indien zij die niet kennen, de identiteit van de persoon die verantwoordelijk is voor het voertuig".*

Artikel 29ter bepaalt de sanctie bij niet-naleving:

"Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 euro tot 4 000 euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft, hij die de verplichtingen bedoeld in artikel 67ter niet nakomt."

Als rechtspersoon dient u de bestuurder te identificeren.

Om recidive te voorkomen is het van essentieel belang dat elke bestuurder die van een overtreding wordt verdacht, wordt geïdentificeerd. Zo kunnen we de verkeersveiligheid verbeteren. De opdrachtgever is verplicht de bestuurder te identificeren. Het niet identificeren van de bestuurder is strafbaar en zal leiden tot het versturen van een regelingsvoorstel.

Aangezien de naam van de bestuurder niet was ingevuld, werd op deze bijkomende boete vermeld dat ze bedoeld was "om recidive te voorkomen".





Wat doet het openbaar ministerie met de gegevens van de bestuurder?

Een advocaat die gespecialiseerd is in verkeersrecht zegt dat hij dagelijks vragen krijgt van bedrijven in dezelfde situatie. *"Deze werkgevers zijn woedend, omdat ze hun boete op tijd betaald hebben",* zegt hij. *"Het gaat naar mijn mening om pure pesterijen vanwege de Staat, en ik gebruik die term niet zomaar. Ik vraag me vooral af wat het nut is van het vragen naar de identificatie van de bestuurder als de verkeersovertreding al betaald is. Wat doet het openbaar ministerie met de identificatiegegevens van de bestuurder? Deze werd bovendien meestal zonder zijn medeweten geïdentificeerd, zonder dat hij het kon betwisten. Ik hoop dus niet dat er een verborgen database bestaat van chauffeurs die op deze manier gerapporteerd werden."*

Voor de advocaat gaat het voorwendsel van recidivebestrijding niet op. *"Dit begrip impliceert dat men door een rechtbank werd veroordeeld,"* legt hij uit. *"Kortom, je moet ernstige feiten herhaald hebben binnen de drie jaar na een gerechtelijke veroordeling. Het is dus ondenkbaar dat we het zouden hebben over recidive voor iemand die zonder zijn medeweten als bestuurder werd aangewezen."*

Hij raadt aan om in eerste instantie de bestuurder te identificeren *"het gaat immers om een wettelijke verplichting."* Hierna betaal je de verkeersboete. In het geval dat de bestuurder niet werd geïdentificeerd en de boete van 509,06 euro in de brievenbus verschijnt, stelt de advocaat voor om niet te betalen. *"Ten eerste, omdat de betaling ervan niet verplicht is, aangezien het om een regelingsvoorstel gaat,"* zegt hij. *"En ten tweede, omdat ik heel benieuwd ben naar de reactie van de rechter wanneer iemand wordt vervolgd voor het niet melden van een bestuurder terwijl, bij mijn weten, die identiteit niets zou hebben bijgedragen."*

De aannemer in kwestie wil niet dat zijn medewerkers "geflikt" worden: *"Iedereen heeft wel eens te snel gereden en ik wil mijn medewerkers niet op kosten jagen terwijl ze hun opdracht uitvoeren. Volgende keer vermeld ik mijn naam als chauffeur, wat er ook gebeurt."*

"Ik raad het niet aan, maar het is iets wat bedrijfsleiders zouden kunnen doen," merkt de advocaat op. *"Maar je moet toegeven dat het toch wel erg is om dit te moeten doen."*

(Bron : RTL 20/10/2022)

- **Geïnteresseerd in een gepersonaliseerde nummerplaat? De procedure is niet ingewikkeld als u zich aan een paar regels houdt.**



Sinds 2014 mag je van de Belgische overheid zelf kiezen wat er op je nummerplaat komt te staan. En alles is toegestaan! Nou ja, bijna alles ... Om te voldoen aan de Europese wetgeving mag u maximaal 8 tekens gebruiken en ten minste één daarvan moet een letter zijn. Cijfers en letters moeten worden gescheiden door een streepje, dat ook telt als een teken.





Niet alles is toegestaan

Zelfs als je deze regels volgt, worden niet alle nummerplaten geaccepteerd. Racistische, beledigende of partijgebonden opschriften worden uiteraard geweigerd. Wilt u de plaat van uw aanhanger, motorfiets of oldtimer personaliseren? Dat kan! In het laatste geval wordt de letter O onder het DIV-zegel geplaatst.

Dit is de te volgen procedure

Nadat u de beschikbaarheid van uw toekomstige plaat [hier](#) heeft gecontroleerd, moet u een online reserveringsaanvraag indienen. Uw registratie wordt dan gecontroleerd. U krijgt per e-mail bericht of deze combinatie al dan niet wordt geaccepteerd. Dan moet u 1 000 euro betalen om uw inschrijving voor 5 maanden te reserveren. U hoeft enkel uw verzekeraar te vragen naar uw gepersonaliseerde plaat en te wachten op de levering ervan door bpost (30 euro).

- **Vanaf 1 januari 2023 moet een voertuig 30 jaar oud zijn (voorheen 25 jaar) om een O-nummerplaat te krijgen.**

Een voertuig dat meer dan 25 maar minder dan 30 jaar in het verkeer is en dat voorheen onder een O-kentekenplaat was ingeschreven, mag onder die O-kentekenplaat geregistreerd blijven of opnieuw worden ingeschreven, mits het op naam van dezelfde titularis geregistreerd blijft of opnieuw wordt geregistreerd. **Let op!** Dit geldt niet voor voertuigen van categorie L (motorfietsen, bromfietsen, vierwielers): zij hoeven geen technische keuring te ondergaan en kunnen vanaf de leeftijd van 25 jaar nog steeds als "oldtimer" worden ingeschreven.

[Veelgestelde vragen :](#)

Ik heb een voertuig dat ingeschreven is met een O-nummerplaat en minder dan 30 jaar oud is. Moet ik een nieuwe nummerplaat aanvragen?

Nee, u kunt met dit voertuig blijven rijden.

Ik had een voertuig dat ingeschreven was met een O-plaat en dat minder dan 30 jaar oud was, maar ik heb de plaat geschrapt. Ik wil het voertuig nu opnieuw inschrijven op mijn naam. Kan ik een nieuwe O-nummerplaat aanvragen?

Ja, als het voertuig op naam van dezelfde eigenaar ingeschreven staat, is dit mogelijk.

Ik heb een voertuig dat minder dan 30 jaar oud is, het was geregistreerd met een O-nummerplaat en ik wil het verkopen. Kan de nieuwe eigenaar een O-plaat aanvragen?

Nee, de nieuwe eigenaar moet een gewone nummerplaat aanvragen of wachten tot het voertuig 30 jaar oud is.

Leiden deze wijzigingen in de regelgeving tot een herziening van de fiscaliteit?

Nee, aangezien fiscaliteit een regionale bevoegdheid is. Raadpleeg de informatiepagina's op onze website (BEHVA: Menu > Reglementering) in functie van uw woonplaats (of de regio waar het voertuig werd ingeschreven).

Andere vragen? sec@behva.be

(Bron : BEHVA 12/2022)





- **Over enkele maanden zal de Audi-fabriek in Brussel het afvalwater van de hoofdstad gebruiken om haar auto's te verven. Dit zou 100.000 kubieke meter drinkwater per jaar kunnen uitsparen.**

De Audi fabriek in Brussel gebruikt veel water om zijn auto's te lakken. Voor een roestwerende behandeling wordt het chassis eerst ondergedompeld in een mengsel van water en pigmenten. *"Dit vertegenwoordigt ongeveer 60% van het waterverbruik van de hele fabriek. We gebruiken ongeveer 200m³ water per dag"*, vertelt Koen Muylaert, beheerder van het gebouw.

Momenteel gebeurt het onderdompelen en wassen van auto's met drinkwater. Dit zal veranderen. Tegen het einde van het jaar zal het water voor industrieel gebruik afkomstig zijn van de op enkele honderden meters van de productieplaats gelegen zuiveringsinstallatie. *"We zullen het water testen. Welke kwaliteit we ook krijgen, we hebben alles wat we nodig hebben om het te filteren, zodat het perfect in ons proces kan worden geïntegreerd,"* zegt Marcko Klaus, verantwoordelijke van de spuitafdeling.

Voordat het water, dat afkomstig is uit de Brusselse riolen, toekomt in de fabriek, doorloopt het verschillende stappen in het zuiveringsproces. *"Het water dat we hier hebben behandeld voldoet aan de hoogste kwaliteitsnormen. Audi krijgt dus perfect zuiver water, maar het is geen drinkwater; we moeten immers zuinig zijn met water"*, zegt Damien De Keyser, directeur van Hydria, de Brusselse maatschappij voor waterbeheer.

Audi is van plan om vanaf nu 100.000 m³ water te gebruiken, een besparing van 40 Olympische zwembaden aan drinkwater. *"Door de opwarming van de aarde komt een land als België steeds meer onder waterstress te staan. Ons grondwaterpeil is soms te laag. We moeten ook zuinig zijn met water en zo zuinig mogelijk omgaan met drinkwater"*, zegt Alain Maron, Brussels minister van Milieu en Sociale Actie.

De zuidelijke waterzuiveringsinstallatie van Brussel behandelt elk uur het equivalent van een olympisch zwembad. Het is zuiver water, goedkoper dan drinkwater, dat voornamelijk in waterwegen wordt geloosd. De beheerders van die installatie hopen in de nabije toekomst een deel ervan te kunnen heroriënteren naar andere industriële spelers in Brussel.

-
- **De overheid stimuleert steeds meer de aankoop van elektrische voertuigen, maar daarvoor moeten oplaadstations worden geïnstalleerd bij de eigenaars thuis: een zeer moeilijke opgave voor mensen die in een flatgebouw wonen.**

Sinds 2019 kan het mede-eigendom zijn leden niet langer verbieden om een laadpaal op de eigen parkeerplaats te plaatsen. Maar tegenwoordig raden veel syndicaten het af. *"Voorlopig weigeren we laadstations voor elektrische voertuigen te plaatsen in gemeenschappelijke ruimtes waar het gevaarlijk kan zijn, dus onder de grond. We zeggen tegen de mede-eigenaars: "Wacht nog even af, we proberen gemeenschappelijke oplossingen te vinden". Bijvoorbeeld door buiten gemeenschappelijke laadstations te installeren"*, legt een syndicus uit.





De reden hiervoor zijn de zeer beperkende veiligheidsmaatregelen. Er is nog geen wettelijk kader, alleen aanbevelingen van de brandweer. *"We zijn van plan om in de meeste parkeergarages sprinklerinstallaties te installeren, d.w.z. automatische blussystemen, rookafvoersystemen om de rook af te voeren, en detectiesystemen die ons vroegtijdig waarschuwen, het is immers de bedoeling om de bewoners te beschermen en de veiligheid van de brandweer te garanderen"* (Patrick De Huisser, officier van de noodzone Waals-Brabant).

In de meeste gebouwen is dergelijke brandbeveiligingsapparatuur niet aanwezig, en de installatie ervan is erg duur. Dit komt bovenop de kosten van de oplaadstations. *"Voor een heel eenvoudige installatie (2 of 4 connectoren) komen we uit op budgetten van minder dan 10.000 euro; als het mede-eigendom besluit om voor elke mede-eigenaar een connector in de garage te installeren, exploderen de budgetten tot meer dan 30.000, of zelfs 100.000 euro voor grote gebouwen"*, legt een gespecialiseerde elektricien uit.

Elektriciens, brandweermannen en vastgoedbeheerders wachten allemaal op een duidelijke nationale of Europese richtlijn.

(Bron: RTL Info 16/05/2022)

- **De brandstofprijzen blijven schommelen, is het veilig om over te schakelen van benzine 98 naar benzine 95?**

Er is een prijsverschil tussen Super 95 en Super 98.

Vraag: Is het voor gebruikers van 98 mogelijk om over te schakelen op 95 zonder schade aan hun auto te veroorzaken?

Benzine 98 wordt voornamelijk gebruikt voor oudere auto's, d.w.z. van rond de jaren 2000, en voor sportievere wagens.

Wat is voor een automobilist het verschil tussen super 95 en super 98?

Het cijfer duidt op de ontbrandingsweerstand:

"Dit betekent dat als het gebruikte octaangetal lager is dan door de fabrikant wordt aanbevolen, uw wagen uit zichzelf zou kunnen ontbranden. Dit is zeer slecht voor de motor en op lange termijn kan de motor het zelfs begeven.", verklaart Serge Istas, Secretaris Generaal van Traxio. Hoe hoger het octaangetal, hoe gecontroleerder de verbranding van de benzine en hoe beter de prestaties van de motor.

Er zijn twee belangrijke verschillen tussen benzine 95 en 98. Enerzijds bevat benzine 95 meer biobrandstoffen. Dit verklaart waarom het goedkoper is dan benzine 98.

"Biobrandstof is niet noodzakelijk goedkoper, maar er is een stimulans om milieuvriendelijkere brandstoffen te gebruiken." legt Serge Istas nog uit.

Anderzijds wordt benzine 98 steeds minder gebruikt.

"Daarom is het gebruikelijk dat tankstations geen korting geven op de 98. Dit maakt de kloof tussen de twee brandstoffen nog groter," voegt hij eraan toe.

Het gebruik van benzine 98 in plaats van 95 heeft geen gevolgen als het maar af en toe gebeurt. De prestaties zullen niet optimaal zijn, maar het veroorzaakt geen motorpech.

Omgekeerd kan het gebruik van benzine 95 in plaats van 98 ernstige motorschade veroorzaken.

(Source : RTL Info 4/06/2022)





- **Oude auto's ombouwen tot elektrische wagens: de nieuwe techniek om passie en milieu met elkaar te verzoenen.**

Verbrandingsmotoren (benzine- of dieselmotoren) zijn of worden in veel steden verboden.

Daardoor besluiten veel autoverzamelaars om hun oldtimers te elektrificeren. Een techniek die uit Engeland afkomstig is, maar die erg duur is.

Een zo goed als originele Duitse wagen uit 1973 rijdt door de straten van Londen: hij heeft zijn paarden ingeruild voor watts, dankzij Matthew die oldtimers elektrificeert. *"De toeter werkt nog steeds en de richtingaanwijzers doen het ook. Het is nog steeds een originele wagen, maar nu een elektrische versie."*, legt deze garagist uit.

In zijn werkplaats staan tientallen oldtimers te wachten.

De grootste moeilijkheid: de vorm van de batterij aanpassen aan de afmetingen van het oude voertuig. De kosten van de transformatie: tussen de 20.000 en 50.000 euro.

Vorig jaar verbood het stadscentrum van Parijs de toegang voor voertuigen van vóór 1997; andere steden overwegen dit voorbeeld te volgen.

Het doel is hier om de passie voor oude auto's te verzoenen met een beperking van de milieu-impact.

"Dit vertegenwoordigt een gemiddelde van 17 ton CO2 per voertuig, zodat we een aantal van deze prachtige auto's op de weg kunnen houden."

Frankrijk, Duitsland en Nederland hebben al een specifieke technische keuring ingevoerd voor elektrisch omgebouwde oldtimers.

In België is dat nog niet het geval.

(Bron: L. Vandendriessche 21/05/2022)

- **'Ontnuchterend': bijna helft automobilisten gebruikt geen richtingaanwijzer om van rijstrook te veranderen**

Bijna de helft van alle automobilisten gebruikt zijn richtingaanwijzer niet om van rijstrook te veranderen op de snelweg, zo blijkt uit een onderzoek van de mobiliteitsorganisatie Touring.

Op rotondes gebruikt ongeveer 60% van de bestuurders ze niet. Ploegen van Touring gingen dertig minuten lang postvatten op de bruggen van de Brusselse ring en de snelwegen E40, E17 en E19 om de voertuigen die van rijstrook veranderen te tellen. Van de 2.200 geobserveerde automobilisten gebruikten er 945 hun richtingaanwijzer niet, ongeveer 43%.

Gemiddeld vier op de tien bestuurders geven ook niet aan dat ze van richting willen veranderen wanneer ze de snelweg oprijden of verlaten.

Uit steekproeven op rotondes blijkt ook dat ongeveer zes op de tien bestuurders hun richtingaanwijzer niet gebruiken bij het verlaten van de rotonde, hoewel dit sinds 2004 verplicht is.

Niet-naleving van de regels met betrekking tot de richtingaanwijzers kan leiden tot een boete van 58 euro.

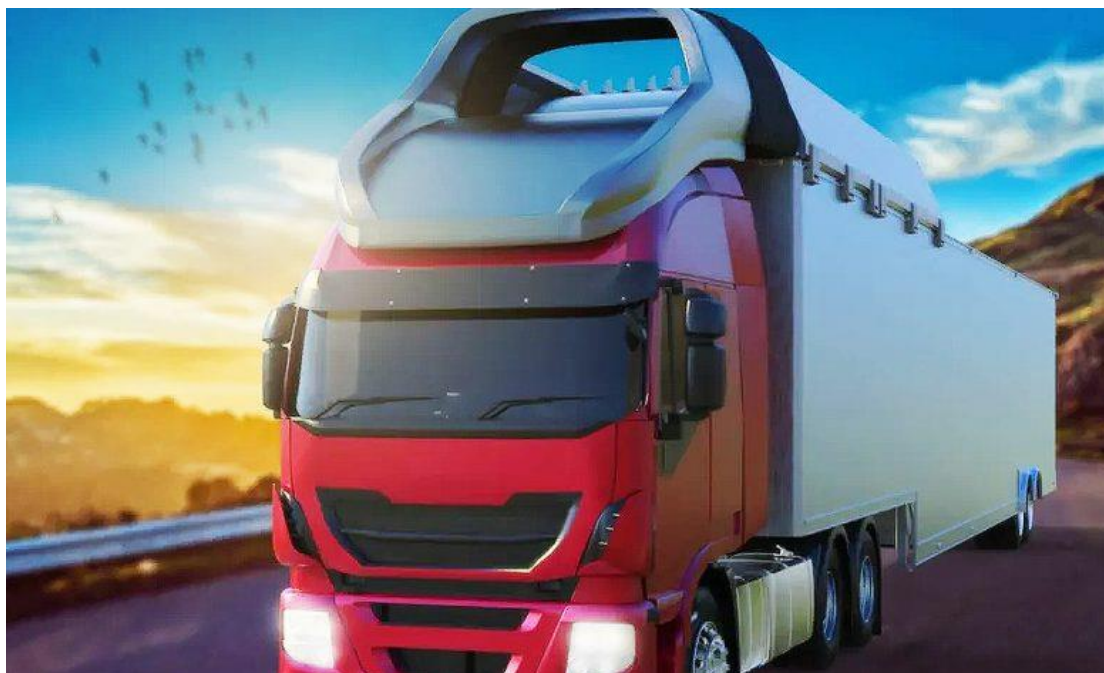
(Bron: Agence Belga 19/10/2022)





- **"Het is als het installeren van een windturbine", deze uitvinding laat vrachtwagens "vliegen" om 25% brandstof te besparen.**

Run&Save belooft logistieke dienstverleners om 25% op brandstof te besparen door vrachtwagens lichter te maken tijdens het rijden op snelwegen!



(Foto: Eco Eolic Top System)

Om brandstof te besparen kunt u ecologisch rijden, het openbaar vervoer nemen of op een elektrische of mechanische fiets rijden!

Een Spaanse start-up, Eco Eolic Top System, doet een ander nogal vreemd voorstel: dankzij het Run&Save toestel zouden vrachtwagens kunnen "vliegen" om brandstof te besparen.

Het Spaanse systeem wordt momenteel in Barcelona gehomologeerd en zou over ongeveer een jaar op de markt kunnen komen. Deze uitvinding komt van Abdon Estefan en Mauricio Vargas, twee Colombiaanse ingenieurs met een passie voor vliegtuigen die hun uitvinding omschrijven als een revolutie voor de logistieke sector.

Wat is Run&Save?

Vergis u niet, het gaat hier niet om "vliegende auto's of vrachtwagens", maar om voertuigen die de krachten simuleren die vliegtuigen in de lucht houden. Deze energie wordt geproduceerd wanneer een voertuig een luchtmassa raakt, maar dit geldt niet voor vrachtwagens, treinen of bussen. Het werkt in feite als een "lift" en het optillen van de vrachtwagen kan tot 25% brandstof uitsparen, maar ook de slijtage van de banden verminderen en de uitstoot van broeikasgassen met 15% beperken, op voorwaarde dat de vrachtwagen minstens 80 km/u rijdt. De uitvinders wijzen erop dat de vrachtwagen niet echt zou vliegen, maar lichter zou worden om zo brandstof te kunnen besparen. Volgens Adriana Estefan, de marketingmanager van het bedrijf, is het patent voor 90% geregistreerd en is er sinds 2021 een eerste distributeur in Spanje. Het Eco Eolic Top System zal naar verwachting in 2023 op de markt komen...





Hoe werkt het?

Wanneer een vliegtuig snelheid krijgt, verplaatsen de vleugels de lucht naar beneden om de druk te verminderen. Het gewicht van het vliegtuig wordt dan herverdeeld, waardoor het zich van de grond kan losmaken. Het Spaanse systeem werkt volgens hetzelfde principe, maar dan voor vrachtwagens. Concreet zou het volstaan om een "windturbine" op het dak van de vrachtwagen te installeren, zodat die kan inspelen op de luchtmassa die de vrachtwagen verplaatst, en hem dus lichter zou maken. Gekoppeld aan software die de aerodynamische veranderingen in real time analyseert, zou het de massa optimaliseren. In werkelijkheid gebruikt het apparaat kinetische energie om het gewicht van de vrachtwagen te verlagen. Momenteel wordt het systeem gemonteerd op het dak van de vrachtwagen, maar naar alle verwachting zal het rechtstreeks in de carrosserie worden geïntegreerd.

Vargas, een van de mede-uitvinders van het systeem, legt het volgende uit aan elconfidencial.com: *"Wat we doen is de tegenwind gebruiken om vooruit te komen, want alle energie die rond het voertuig ontstaat, wordt gewoonlijk verspild. Wij verzamelen die energie om positieve effecten te creëren, alsof we een windturbine installeren."*

Hoeveel zal dit kosten ?

Het beperken van de brandstofkosten is uiteraard een belangrijk aandachtspunt voor alle transportbedrijven. Het Spaanse systeem zou tussen de 12.000 en 15.000 euro kunnen kosten, maar zou zichzelf volgens de eerste analyse van de ingenieurs binnen een jaar of anderhalf jaar moeten terugverdienen.

Volgens de start-up kan het systeem dus het gewicht van de vrachtwagen verlagen, maar ook verhogen wanneer er een noodstop nodig is.

In feite is Run&Save een systeem dat zich voortdurend aanpast zonder tussenkomst van de bestuurder, omdat het werkt met behulp van kunstmatige intelligentie en zich aanpast aan de weersomstandigheden.

(Bron: Neozone 11/11/2022)

-
- **Sinds 6.7.2022 moeten nieuwe voertuigmodellen voorzien zijn van een zwarte doos.**

Het systeem registreert bepaalde gegevens waarmee rechtbanken bij een ernstig ongeval de crash bijna volledig kunnen reconstrueren, bevestigde het Vias-instituut dinsdag. Deze verplichting geldt vanaf 2024 voor alle nieuwe wagens.

Momenteel zijn de meeste voertuigen al uitgerust met een gegevensregistratiesysteem dat "Event Data Recorder" wordt genoemd. Deze worden echter zelden benut of de autofabrikanten geven er niet altijd toegang toe.

Sinds 6 juli is de Europese regelgeving veranderd zodat deze informatie bij zware ongevallen beschikbaar zou zijn voor de rechter. De "Event Data Recorder" registreert niet alleen de snelheid van het voertuig, maar bijvoorbeeld ook of de bestuurder heeft afgeremd, of er is uitgeweken en/of de airbag in werking is getreden.

"Op die manier zal een rechter bij een geschil doeltreffend kunnen nagaan of de verklaringen van de betrokken partijen gegrond zijn." benadrukt Vias. In tegenstelling tot de zwarte doos van vliegtuigen neemt het apparaat in auto's geen stemmen op. In principe kunnen verzekeringsmaatschappijen de gegevens uit de zwarte doos niet opeisen.





Nu werd ook een ander systeem verplicht in nieuwe automodellen: ISA (Intelligent Speed Assistance).

Dit detecteert de geldende snelheidsbeperking in het gebied waar de auto rijdt en kan, indien nodig, het voertuig afremmen om aan de beperkingen te voldoen. Bestuurders kunnen het systeem uitschakelen, maar het wordt automatisch weer ingeschakeld wanneer het voertuig de volgende keer weer wordt opgestart.

In de Verenigde Staten is de zwarte doos sinds 2012 verplicht in personenwagens, wat heeft geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen.

Bij Vias wordt gehoopt dat deze nieuwe systemen een positieve invloed zullen hebben op het rijgedrag.

Hopelijk zullen bestuurders dan denken "*als ik een fout maak, zullen ze het weten*", waardoor ze misschien voorzichtiger gaan rijden.

(Bron: Sud-info 07/2022)

Vanaf 1 januari 2023 : een verplichte technische keuring voor sommige motorfietsen.

Op 1 januari 2023 voert Vlaanderen de motorfietskeuring in, 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. Concreet gaat het 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.

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, Dendermonde, Diest, Diksmuide, Geel, Heist-op-den-Berg, Mechelen, Rotselaar, Wondelgem, Zellik en Zwevegem.

(Bron : vlaanderen.be)





- **De nieuwe blik van Porsche!**



Sinds de 918 heeft Porsche een nieuwe lichtsignatuur, bestaande uit vier elementen die opgesteld staan rond een centrale lens. Deze signatuur is nu terug te vinden op het hele gamma, van de 911 tot de Cayenne. Maar dat verandert in de toekomst.

4 elementen, zowel overdag als 's nachts

Met zijn nieuwe technologie, die de naam HD-Matrix krijgt, neemt Porsche afscheid van het centrale element in zijn koplampen en versterkt het zijn lichtsignatuur met 4 elementen, zowel overdag als 's nachts! En versterken is een understatement! Elke koplamp bevat immers in het totaal 32.780 LED's! 16.384 in elk van de twee onderste delen en 6 in de bovenste elementen. Een speciale opstelling waarmee het merk nieuwe functies kan ontwikkelen.

Natuurlijk zorgen de 32.780 LED's voor een uitstekende verlichting! De functionaliteiten voor op snelwegen zullen de ogen zeker minder vermoeien tijdens lange ritten. Maar het meest opvallende is de breedte van de lichtbundel, die het zicht aanzienlijk vergroot.



Porsche heeft deze HD-Matrix technologie natuurlijk niet ontwikkeld om voor één model te gebruiken. De 4 lichtelementen kunnen op verschillende manieren worden geplaatst en toch dezelfde functionaliteiten bieden, van de 911 tot de Cayenne! Het is meer dan waarschijnlijk dat we de eerste toepassing van deze technologie zullen terugvinden bij de facelift van de Cayenne, die in 2023 wordt verwacht.

(Bron Vroom 12.12.2022)





What's on the web ?



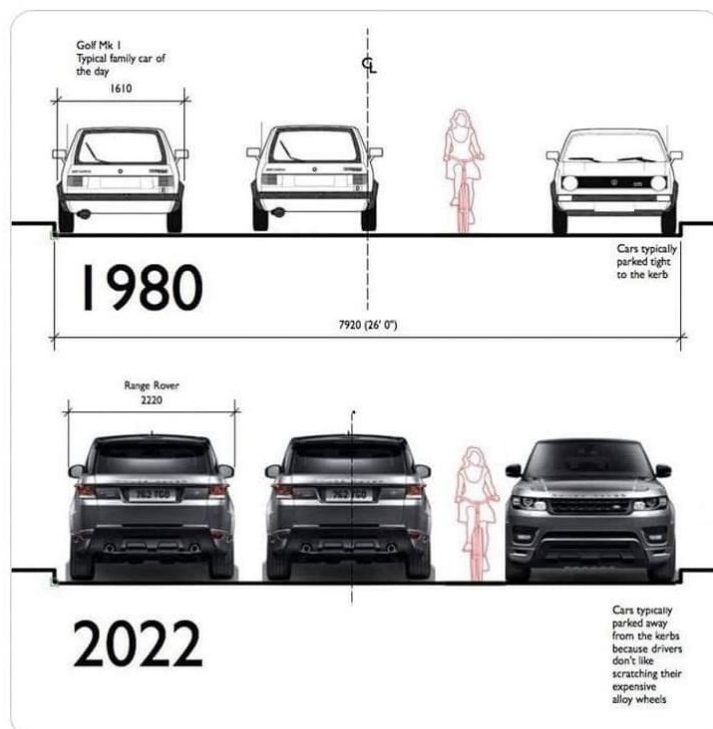
Brand die ontstaat door een elektrische scooter... !



En waar blijft de politie? (getrukeerd ...)



Voetgangers : sensibilisatie, brrr !!



De fiets en de ruimte die een auto inneemt: 42-jarige evolutie.





“Als hij zo gaat liggen, moet je over zijn buikje wrijven ...”

De agenda

- 12/01/23 – 17/01/23** Classic Car Show Maastricht
Een unieke collectie F1 wagens uit de geschiedenis van Circuit Zandvoort (Interclassics)
- 14/01/23 – 22/01/23** Autosalon – Brussels Expo
- 17/02/2023** Electieve Algemene Vergadering van het I.A.E. – Event Lounge
- 24/03/2023** Statutaire Algemene Vergadering van UPEX – Martin’s Red Tubize

