



Traag rijden is eenvoudig. Gewoon minder hard op het gaspedaal duwen. Maar dat druist flagrant in tegen de menselijke natuur, zeggen psychologen. En dus is traag rijden verdomd moeilijk. Zo moeilijk dat justitie een cursus aanraadt voor laagvliegers die het al te bont hebben gemaakt.

“Ik dacht: ik doe eens zot. Voor mijn vijftigste verjaardag heb ik mezelf een Porsche cadeau gedaan. Ik droom daar al heel mijn leven van. Maar ik ga hem verkopen, denk ik. In totaal zal dit grapje me meer dan 4.000 euro kosten. Dat is me die droomauto niet waard. Ook al rijdt hij zacht als boter en is ie even comfortabel als een zondagse sofa. Maar wel een rappe.” De man grinnikt. Hij neemt een diepe teug van zijn sigaret.

Het is maandag en hij heeft net met tien anderen, acht mannen en twee vrouwen, zijn zonde opgebiecht. Zoals dat ook moet gaan bij de AA, maar dan niet over drank. “Ik ben 50 en ik heb te snel gereden.” In zijn geval: véél te snel. 119 waar hij 70 mocht. Een accident de parcours. “Mijn eerste boete in 30 jaar.” Een zware, die het parket aanzette tot een voorstel, vrijblijvend. Als hij bij Vias, het vroegere BIVV, een cursus volgde over hoe omgaan met snelheid, zou de rechter enige clementie kunnen tonen in het bepalen van zijn straf. Die cursus kost voorlopig nog 390 euro. Zelf te betalen. Hij heeft het gedaan. Net zoals meer dan 500 van zijn lotgenoten dat dit jaar deden, en de jaren daarvoor.

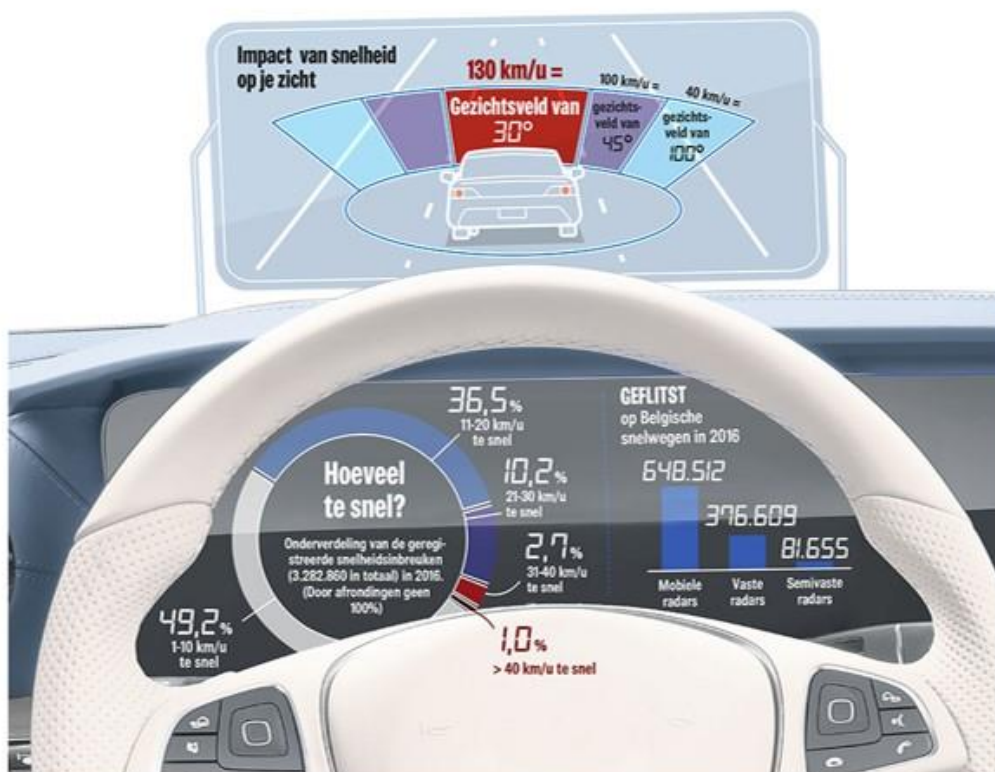
De driver improvement-cursus “Sta even stil bij snelheid” – de copywriter had een begenadigd moment tijdens die brainstorm – bestaat sinds 2004 en moet snelheidsduivels laten zien en voelen wat ze zouden kunnen aanrichten met hun laagvliegend gedrag op de weg. In Wallonië zijn ze gemeengoed. In Vlaanderen alleen in de gerechtelijke arrondissementen Mechelen en Leuven. De rest van Vlaanderen volgt misschien, ooit.

Minstens vier keer per maand worden ze gehouden, twee dagen en een avond. Telkens een vol huis. De wachtlijsten zijn lang. Voor het eerst mag een journalist de cursus volgen zonder zelf schabouwelijk snel te hebben gereden. Op voorwaarde dat hij zijn mond houdt en de anonimiteit van de deelnemers, de elf, garandeert.

De cursus geeft een inzicht in de impact van snelheid en probeert tegelijk een antwoord te geven op de centrale vraag waarom iedereen zo snel rijdt. Ook al weet iedereen dat het niet mag en dat het gevaarlijk is, en duur.

Een eenduidig antwoord daarop bestaat niet. Al hebben verkeerspsychologen daar een goed idee over, zoals Gerard Tertoolen: “Elke keer als we achter het stuur kruipen, leveren we een heroïsch gevecht tegen onze natuur. Alles schreeuwt om snel te gaan en daar moeten we aan proberen te weerstaan. Niet zelden verliezen we die strijd.”

Het is dus sterker dan onszelf. Helaas is er geen politierechter die daarin meegaat. Wat die wél doet: rekening houden met de laagvliegers die de snelheidskursus van Vias hebben gevolgd. Kathleen Stinckens, politierechter in Leuven en stem van de Vlaamse politierechters, zegt dat luid en duidelijk. “Ik heb zelf zo’n cursus gevolgd om te weten wat het is. Ik geloof erin en neem het mee in mijn beraadslaging over het vonnis. Die mensen hebben vrijwillig 390 euro betaald om tot nieuwe inzichten te komen. Daar mag ik dan wel rekening mee houden.”



GEWOONTESNELHEID

Dinsdag, een lokaal op het testcircuit van het Jesco Autotraining Center in Puurs. De elf hebben net vanachter het stuur meegemaakt wat het betekent om met lage snelheid, 40 km/u, te willen remmen voor een obstakel – een kind, een fietser, een kinderkoets – maar dat niet kunnen. Omdat dat te snel is. “De schellen vallen van mijn ogen, dat gevoel heb ik”, zegt eentje. Dat het zo onmogelijk zou zijn, had niemand verwacht. “40, dat is een slakkengangetje.” Niet dus. De remafstand is al relatief groot, zeker bij een nat wegdek zoals op het circuit in Puurs, waar de sproeiers hun werk hebben gedaan. Het obstakel wordt keer op keer aan flarden gereden. Gelukkig zijn het maar plastic kegeltjes. Dat knalt wel wat, maar bloedt niet.

Dat iedereen schrikt van hoe snel een slakkengangetje is, is logisch, zegt Kris Brijs, professor Verkeerspsychologie aan de UHasselt. “We hebben geen idéé hoe snel snel is. Er bestaat zoiets als een gewoontesnelheid. Een onbewust proces waarbij we zoeken naar een ervaring die zo comfortabel en aangenaam mogelijk is. Dat heeft te maken met het comfort van de auto, dat heel hoog is tegenwoordig, en de manier waarop de weg is ingericht.”

Ook dat is een grote storende factor, zeggen zowat alle verkeersdeskundigen: onze wegen zijn te goed voor de snelheidslimieten die de wet oplegt. Brijs: “De weginrichting zou zo veel mogelijk zelfverklarend moeten zijn. Vaak creëren ze een ander verwachtingspatroon. Een weg waar je 70 mag, maar die uitnodigt om 120 te rijden. Rechtdoor, twee brede rijvakken, weliswaar zonder scheiding tussen de rijrichtingen. Dat nodigt uit tot snel rijden. Onbewust. Dat is het moment dat we die strijd tegen de natuur verliezen achter het stuur.”

ADRENALINE EN DOPAMINE

De lesgever stelt de vraag van één miljoen: “Waarom heb je te snel gereden?” De uitleg komt uit de Grote Doos der Clichés. “Ik was gehaast. Ik was verstrooid. Ik wist niet dat je daar zo traag moest.” Sommigen zijn eerlijk: “Ik hou van snelheid. Voor de kick.” Dat is niet zo verderfelijk als u en ik wel zouden denken, zegt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. “In de hersenen gebeurt van alles als we ons sneller voortbewegen dan de natuur met ons in gedachten had. Er is een adrenalineopstoot, onmiskenbaar. Dat is logisch, want we bevinden ons in een onnatuurlijke situatie die we onbewust of onderbewust als gevaarlijk beschouwen. De natuurlijke reflex is dan dat we adrenaline aanmaken om meer kracht te hebben om ons te beschermen tegen die schadelijke invloed van buitenaf.”

Naast adrenaline is er ook dopamine, een neurotransmitter die vrijkomt omdat we die snelheid beschouwen als een beloning. Dopamine zorgt ervoor dat we het heel goed vinden wat we doen, dat we toch wel een toffe peer zijn. Dopamine is verraderlijk, want verslavend. We hebben er altijd meer van nodig om die kick van de snelheid te voelen.

SLECHTE MANIEREN

Maar te hard rijden is vooral een kwestie van slechte manieren. Ook dat hebben de elf aan den lijve ondervonden. Ze reden een parcours van tien minuten op de openbare weg terwijl camera's en sensoren hun rijgedrag meedogenloos registreerden. Iedereen gebuisd, al zeiden de lesgevers dat iets vriendelijker. Niet vaak genoeg in de spiegel gekeken, het stuur verkeerd vast (op kwart voor drie moet dat), te laat afgeremd om een mogelijke voorrang van rechts te geven, niet genoeg geanticipeerd, soms zelfs botweg te snel gereden ... “En ik dacht nog wel dat ik een goede chauffeur was”, zei een van de elf achteraf. “Ik heb me vergist. Heel erg.”

Er is nog nooit een onderzoek gebeurd naar welk effect de cursus heeft op het toekomstige gedrag van de snelheidsduivels. Het is zo goed als onmogelijk te becijferen, zegt Ludo Kluppels, verkeerspsycholoog bij Vias en de geestelijke vader van de cursus. Maar op het einde geeft driekwart wel aan dat ze toch wat minder snel zullen rijden, vooral in de bebouwde kom.

De elf hebben er veel aan gehad, ook al waren ze de eerste dag heel sceptisch. “Die praktische veiligheidstest op het circuit is zó confronterend. Eigenlijk zou dat een vast onderdeel moeten zijn van het praktische rijexamen. Gegarandeerd niemand haalt het daarna nog in zijn hoofd om te snel te rijden.”



SNELLE VRAGEN, SNELLE ANTWOORDEN

Is de autosnelweg de gevaarlijkste weg om op te rijden?

Neen. Een crash met 120 km/u of meer komt zelden voor in de statistieken. Omdat de bestuurder óf de slimme technologie in de auto al afremde voor de eigenlijke klap. Op een snelweg heb je meer voorspelbare scenario's en minder zwakke weggebruikers. Als er tóch een crash is, kan die natuurlijk hard aankomen. In de eerste helft van dit jaar lieten bijna 40 mensen het leven bij een ongeval op de Belgische snelwegen. En toch vallen de meeste dodelijke slachtoffers op andere wegen dan de snelweg: 190 doden in de eerste helft van dit jaar, of bijna vijf keer zoveel slachtoffers. Vorig jaar deed de helft van de Vlaamse ongevallen met lichamelijk letsel zich voor bij snelheden tussen 30 en 50 km/uur. Gek genoeg is de buurt in een straal van vijf kilometer rond de woning het gevaarlijkst. Omdat je denkt die buurt volledig te kennen, omdat je mentaal al thuis bent en zo onvoorzichtiger bent.

Zo'n zone 30, werkt dat?

Toch wel, zo blijkt in Gent, de eerste grote Vlaamse stad die in 2015 de volledige binnenstad tot zone 30 herschiep. Het eerste jaar na de invoering: 10 procent minder verkeersongevallen in die zone.

Afgelopen zomer, na ook nog eens de invoering van het circulatieplan waarbij veel verkeer uit de binnenstad geweerd werd: een kwart minder ongevallen dan in de zomer daarvoor. “Zoiets toont aan dat de zone 30 werkt”, klinkt het.

Waarom maken ze de auto's niet gewoon trager?

Kort door de bocht: omdat u wil dat uw wagen 180 of meer kan rijden. “Een motor die vlot accelereert en soepel in hoge toeren gaat, is doorgaans een motor met meer vermogen dan strikt gezien nodig”, zegt Joost Kaesemans van automobielfederatie Fe-biac. En de autoconstructeurs zijn niet van plan om minder zware motoren te maken. “Enerzijds omdat veel klanten nog altijd verbaasd kijken naar wagens met minder dan 1600 cc cilinderinhoud, anderzijds omdat de constructeurs schermen met het argument dat maar weinig dramatische ongevallen zich voordoen bij topsnelheden. Bovendien lijken wagens met een grote cilinderinhoud het best uit de nieuwe emissietesten te komen.” Politierechter Kathleen Stinckens ziet ook geen heil in auto's die niet sneller kunnen dan bijvoorbeeld 130 km/u. “In de bebouwde kom blijft dat een gevaarlijk wapen.” Verkeerspsycholoog Kris Brijs ziet meer heil in slimme begrenzing. “Met de huidige stand van de technologie moet het perfect mogelijk zijn om een signaal naar de wagen te sturen die de motor begrenst in elke situatie: 50 in een bebouwde kom, 120 op de snelweg.”

Heeft muziek in de auto een invloed op de snelheid waarmee je rijdt?

Ja, zegt verkeerspsycholoog Kris Brijs. “Maar het gaat niet over het soort muziek – klassiek, disco, heavy metal – maar wel over het ritme. Het is een wetmatigheid dat opzweepende muziek ons opjut, ook onze voet op het gaspedaal. En dus gaan we sneller rijden. De heavymetalslow Nothing Else Matters van Metallica zal ons trager doen rijden dan het klassieke De Sabeldans van Khachaturian, bijvoorbeeld.”

Rijden chauffeurs van Duitse merken harder?

Neen en ja. Hier en daar is wel onderzoek gebeurd naar de relatie tussen automerk en snelheidsovertreders. Vorig jaar deed marketeer Rob Bosveld dat nog. De uitkomst was geen verrassing. Vooral BMW-rijders waren kop van Jut. Elf procent van de snelheidspv's in de eerste helft van 2015 viel in de bus bij BMW-bestuurders, waarbij Bosveld tot de voor de hand liggende conclusie komt dat die chauffeurs wel “übermacho's” moeten zijn. Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen – zelf een Audi-rijder, zegt hij – plaatst een kanttekening. “BMW, net als Audi en Mercedes, is een merk dat heel herkenbaar is. Als zo'n auto je inhaalt, heb je dat meestal direct gezien. Een Nissan bijvoorbeeld, ik zeg maar wat, is minder karakteristiek. Die Duitse auto's zijn bovendien ook vaak zo comfortabel dat snel rijden niet als dusdanig wordt aangevoeld in het voertuig.”

Hoeveel verdient de overheid aan snelheidsboetes?

Veel. In 2015 werd in heel België dik drie miljoen keer een snelheidsovertreding vastgesteld door de politie. Dat komt neer op meer dan 8.000 snelheidsovertredingen per dag. De totale opbrengst van onmiddellijke inningen, grotendeels door die snelheidsovertredingen, bedroeg dat jaar 271 miljoen euro. Of meer dan vijf keer het budget van voetbalclub Anderlecht.

Zijn het voornamelijk mannen die te snel rijden?

Ja, vooral mannen van 18 tot 38 jaar hebben de neiging te hard te rijden. Uit een enquête van VAB bleek vorig jaar dat 47 procent van de vrouwen nog nooit een boete voor overdreven snelheid had gekregen, tegenover 27 procent van de mannen.

In alle bevestigingen komen dezelfde tendensen naar voren: vrouwen staan positiever tegenover controles en strengere verkeersregels. In 2015 gaven dubbel zoveel Belgische mannen als vrouwen toe (bijna) altijd 140 km/uur te rijden op de autosnelweg.

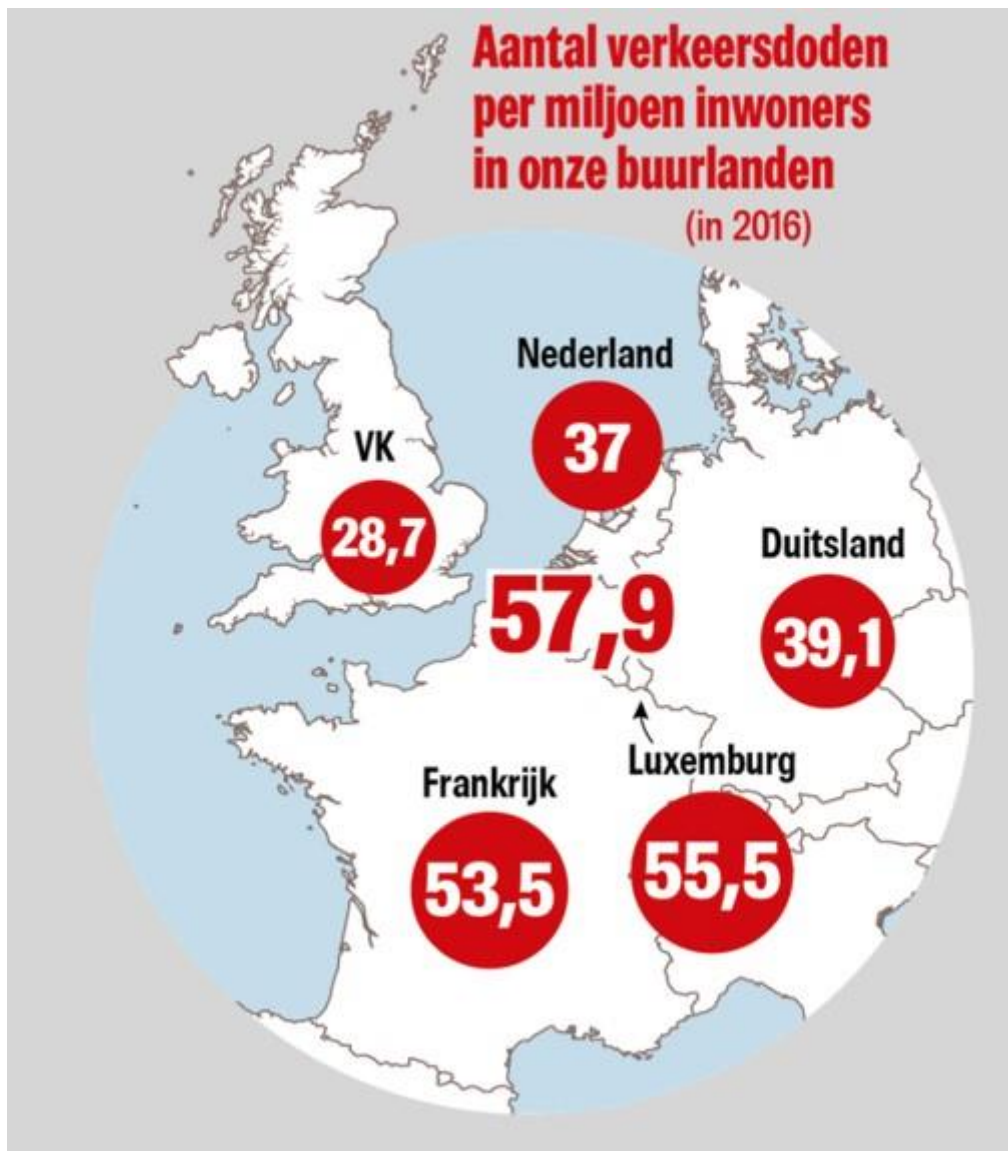
Maar vrouwen zijn aan een inhaalbeweging bezig, zegt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. "De emancipatie werkt, ook in het negatieve. Bij alle Europese onderzoeken komt naar boven dat op pakweg twintig jaar het aandeel van vrouwen in snelheidsboetes erg aan het stijgen is. Ze rijden dus harder, al zitten er verhoudingsgewijs ook meer vrouwen achter het stuur."

Helpen hoge boetes?

Met een basistarief van 53 euro en een bovengrens van 4.000 euro is snel rijden geen goedkope aangelegenheid. Maar of we daardoor minder hard rijden? Niet, dus. Tertoolen: "Het enige dat helpt, is de pakkans. Die is nu heel klein. Iedereen die een beetje rijdt, weet de flitspalen staan. En het aantal keer dat een bemande flitscontrole aan het werk is, is op één hand te tellen. Er is eigenlijk maar één sluitende manier: trajectcontrole. Daar is de pakkans 100 procent en de cijfers bewijzen dat daar niet te hard wordt gereden, tenzij door onwetende buitenlanders."

Zijn Belgen de slechtste hardrijders?

Het valt op dat in de buurlanden autobestuurders gedisciplineerder zijn dan in België. Daar zijn verschillende redenen voor, zegt Tertoolen. "Het is in de eerste plaats een kwestie van infrastructuur. De wegen in België zijn breder en minder bochtig. Ze nodigen onbewust uit tot snel rijden. Daarbij komt dat de Belg een groter je m'en fous-gehalte heeft dan een calvinistische Nederlander. Het is voor een klein deel dus ook een cultureel gegeven. Dat wordt pas echt goed zichtbaar als je in de VS rijdt. Daar houdt iedereen zich aan de opgegeven snelheid omdat het er met de paplepel wordt ingegeven dat dat zo moet. Voeg daar nog de geringe pakkans bij in België en alle elementen zijn aanwezig om de slechtste leerling van de klas te zijn."(kbz, frp)



SLECHTSTE LEERLING VAN DE KLAS

De kans om in België doodgereden te worden, is dubbel zo groot als in Groot-Brittannië. En dat ligt níét aan de volksaard, zegt verkeerseexpert aan de Gentse universiteit Dirk Lauwers.

In Groot-Brittannië hebben ze al langer dan op het Europese vasteland een traditie van goeie snelheidsbeheersing, weet professor Lauwers. “Smallere rijbanen, veel rotondes en goed geregelde oversteekplaatsen voor zwakke weggebruikers zijn er legio. De Britten lijken zich goed aan die maatvoering te houden. Het feit dat ze links in plaats van rechts rijden, heeft geen invloed.”

In Frankrijk waren er vijftien jaar geleden meer verkeersslachtoffers dan in België, ook in verhouding tot het aantal inwoners. “Toen waren er nog niet zo veel snelheidscontroles. De Franse overheid heeft daar sindsdien sterk op ingezet. Bovendien zijn er veel rotondes, die de snelheid doen

afremmen, en struiken en bomen, wat het blikveld vernauwt en aanzet tot trager rijden. Daardoor zijn de Franse cijfers nu beter dan de Belgische.”

In Nederland hangt de verkeersveiligheid samen met de inrichting van de openbare ruimte. “In vergelijking met België vind je er veel minder lintbebouwing en is het onderscheid tussen bebouwde kom en de ruimte daarbuiten dus veel duidelijker. De Nederlandse norm is ook vaak 60 km per uur, waar dat bij ons 70 is. De wegen zijn er ook smaller; een ingreep die de jongste 30 jaar zijn deugdelijkheid bewezen heeft.”

In Duitsland mag je op sommige autosnelwegen zo snel rijden als je wilt, een contrast met de snelheidsbeperkingen in en rond steden waar de Duitsers zich unbedingt aan houden. “Voor alle duidelijkheid: het Duitse systeem van onbegrensde snelheid op de snelweg zou in België een zéér slecht idee zijn. Daarvoor liggen onze afritten te dicht bij elkaar.”

Wat je in Duitsland ook hebt, zijn verkeerslichten die conflicten vermijden. “Als fietsers bijvoorbeeld door mogen, kunnen -auto’s of vrachtwagens niet afslaan. Zo vermijd je dodehoekongevallen.”(kbz)

HARDRIJDERS ZIJN MENSEN ALS U EN IK

Van leraar over huismoeder tot bedrijfsleider: hardrijders vind je in alle rangen en standen. “Je moet geen Porsche hebben om te knallen. Met een Citroën C4 kan dat even goed.” De meeste cursisten willen alleen anoniem getuigen over hun overtreding.



Bruno: “Zo veel verkeersborden. Ik weet echt niet meer hoe snel je ergens mag.”

83 waar hij 50 mocht

“Ik ben geflitst met 83 per uur, op een plaats waar je maar 50 mag. Het was echt zó dom. Het krioelt op die weg van de flitspalen, ik wéét dat. Ik hou me er altijd in. Altijd. Maar dat er tussen twee flitspalen nog een aap met een mobiele camera stond, dat had ik niet gezien. Brute pech.”

“Ik word daar kwaad van. Pas op, het is mijn eigen fout, maar het heeft veel weg van een heksenjacht. Er zijn zoveel verkeersborden dat ik echt nooit meer weet hoe hard je ergens mag. 50, 70, 90? Aan de weg zie je het niet.”

“Ik heb af en toe een boete. Een paar keer per jaar. Altijd prutsen, want eerlijk: ik haat snelheidsduivels. En nu ben ik er zelf eentje.”

119 waar hij 70 mocht

Een zakenman die zichzelf een Porsche cadeau deed voor zijn vijftigste verjaardag. “Ik had mijn auto pas. Op een donderdagavond om kwart voor twaalf reed ik naar huis en trapte ik hem op zijn staart. Het is mijn allereerste boete in dertig jaar. Het zal mijn laatste zijn.”

91 waar hij 50 mocht

Een leraar van 33. “Ik was op de terugweg van de luchthaven van Charleroi. We waren net geland en op weg naar huis. Ik belde, handenvrij, met mijn ouders om te zeggen dat we veilig waren geland. Het was een brede, lange, rechte weg, zonder huizen. Wist ik veel dat het daar bebouwde kom was.”

94 waar hij 50 mocht

Een orthopedagoog van 24. “Een lange, rechte weg. Een steenweg, zonder huizen. Maar het is er wel een bebouwde kom. Waarom, dat weet niemand. Ik was gehaast, moest op tijd op mijn werk zijn.”

90 waar ze 50 mocht

Een bedrijfsleidster van 62. “Ik rijd met een Citroën C4. Snel gaat die niet. Dat interesseert me ook niet. Ik rij zelden of nooit te snel. Maar ik ben geflitst op een plek waar ik nog nooit ben geweest.”

83 waar hij 50 mocht

Een beroepsmilitair van 56. “Ik was op weg van het werk naar huis. Net over de taalgrens trok ik op. De weg liep naar beneden, er stonden geen huizen meer. Daar hebben ze me geflitst. Ik moet deze cursus volgen van het parket van Luik. In ruil seponeren ze mijn dossier achteraf.”

187 waar hij 120 mocht

Een mecanicien van 31. “Ik ben een snelheidsfreak, ik ben daar eerlijk in. Ik rij geregeld op een circuit, met een moto. Maar hier reed ik gewoon met een gezinswagen, een monovolume. Het was een zonnige zondagnamiddag. Er was echt niemand op de autosnelweg. Ik heb de auto getest.”

90 waar hij 50 mocht

Een werkzoekende van 53. “Ik rij veel, 40.000 km per jaar. En lange afstanden. Ik let dan niet altijd op, alsof een automatische piloot het overneemt. Ik heb de flitspaal niet gezien. Hij stond er nog maar net.”

112 waar ze 70 mocht

Een gepensioneerdere lerares van 63. "Ik weet zeker dat ik op die plaats nooit heb gereden. En zeker zo snel niet. Maar mijn auto wordt ook gebruikt door mijn drie zonen. Ik heb geen zin om uit te zoeken wie achter het stuur zat. Ik volg de cursus, ik kan er maar van bijleren."

197 waar hij 120 mocht

Een bediende van 27. "Alleen op de snelweg rij ik te snel. Nooit op andere wegen. Meestal doe ik daar 130, 140. Nu was het ietsje sneller. Het is niet mijn eerste keer. Drie jaar geleden ben ik in Wallonië geflitst met 225 km/u."

153 waar hij 70 mocht

Een arbeider van 21. "Ik ben een sportieve chauffeur, ik durf al eens gas te geven als de omstandigheden zich daartoe lenen. Ik ben 's nachts geflitst, op een steenweg. Er plakte een ambetanterik in mijn gat. Ik heb even doorgeduwd. Ik had niet door dat het zo snel was."(frp)

De grootste klappen voor ons lichaam

Als spoedarts zag hij jarenlang verkeersslachtoffers van dichtbij. Als geen ander kent Luc Beaucourt de plekken waar we het kwetsbaarst zijn.

Hals

Een bekend fenomeen bij een botsing is de whiplash: de halswervels die als een zweep heen en weer geschud worden of zelfs breken. "In het ergste geval heb je een dwarslaesie of onderbreking van de zenuwbanen in het ruggenmerg, waardoor je verlamd raakt."

Hersenen

"Het hoofd vangt vooraan een stuk van de schok op, maar omdat de hersenen een inerte massa vormen worden ze bij een frontale slag ook achteraan tegen de schedelpan gedrukt. Dat heet een contrecoupletsel. Vaak treden daarbij bloedingen in de hersenen op. Is het gevolg overdruk in de schedelpan, dan kan de persoon in een coma belanden."

Heupen

Bij een frontale aanrijding wordt een auto makkelijk een halve meter korter. Een airbag vangt de grootste klap op de borstkas op, maar beschermt niet tegen een aanslag op de heup. Beaucourt: "De knieën vormen het meest vooruitgestoken deel van het lichaam, maar de uiteindelijke schok wordt opgevangen door het heupgewricht."



DIT JAAR AL 158 BOETES VOOR ... TE TRAG RIJDEN

Onaangepaste snelheid kan ook een snelheid zijn waarbij je de andere weggebruikers in gevaar brengt omdat je ... te traag rijdt. Dit jaar werden al 158 bestuurders in ons land bekeurd omdat ze te traag reden op de autosnelweg of er plots in de remmen gingen zonder aanleiding – een flitspaal mag geen aanleiding zijn. Die inbreuken tegen het

verkeersreglement worden vastgesteld door agenten in plaats van flitscamera's. 126 van de inbreuken deden zich voor op de snelweg zelf, de rest op de op- en afritten.

Op de snelweg is, behoudens extreme weersomstandigheden, een minimumsnelheid van 70 km per uur vereist.

Daarnaast worden jaarlijks ook enkele honderden gevallen van te traag rijden – meestal door bruusk remmen – vastgesteld op andere wegen dan de autosnelweg. Te traag rijden is een verkeersinbreuk van eerste graad, de boete bedraagt 58 euro. (kbz)

----- 0 -----

frp = Frank Poosen (journalist)

kbz = Kristof Bohez (journalist)