



Statistische Trends

Snelheidsboetes

De bekeurden in beeld

Judith Nijenhuis
Maartje Tummers-van der Aa

December 2018

Inhoud

1. Inleiding 3
 2. Snelheidsboetes in 2017 4
 3. Snelheidsboetes naar type eigenaar en leeftijd 5
 4. Snelheidsboetes naar voertuigkenmerken 7
 5. Snelheidsboetes naar jaarkilometrage 10
 6. Conclusie 11
- Technische toelichting 12
Literatuur 14

1. Inleiding

Motorvoertuigen leggen steeds meer kilometers af op de Nederlandse wegen. In 2017 reden ze ruim 134 miljard kilometer, 5 procent meer dan in 2007 (CBS, 2018a). Ook het aantal voertuigen neemt al jaren toe. Begin 2018 stonden bijna 12,5 miljoen wegvoertuigen in Nederland geregistreerd, 15 procent meer dan tien jaar eerder (CBS, 2018b). Met zoveel verkeer op de weg is verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp. Tussen 2007 en 2017 daalde het aantal verkeersdoden van 791 naar 613 (CBS, 2018c). Het aantal ernstig verkeersgewonden nam echter toe van 14,6 duizend in 2006 tot 21,4 duizend in 2016 (SWOV, 2017).

Bij ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen speelt te hard rijden een rol (SWOV, 2016). Hoe hoger de snelheid, hoe groter de impact bij een botsing en hoe erger het letsel. Wanneer iemand hard rijdt is het moeilijker om een botsing te voorkomen doordat men minder tijd heeft om te reageren en een langere remweg heeft (SWOV, 2016; Aarts & Van Schagen, 2006). Hard rijden levert dan ook risico op voor zowel de hardrijder zelf als voor andere weggebruikers.

Ondanks dit risico geeft 40 procent van de automobilisten aan soms of vaak te hard te rijden op de snelweg. Maar liefst 64 procent geeft aan vaak geconfronteerd te worden met andere weggebruikers die veel te hard rijden op de snelweg (Kloosterman & De Witt, 2017).

Uit eerder onderzoek naar wie deze snelheidsovertreders zijn, komen verschillende kenmerken naar voren. Uit enquêteresultaten bleek dat automobilisten die frequent rijden zich risicovoller gedragen in het verkeer dan automobilisten die minder frequent rijden (Kloosterman & De Witt, 2017). Ruim 40 procent van de automobilisten die dagelijks rijdt geeft aan wel eens ruim de maximumsnelheid te overschrijden op de snelweg. Van de automobilisten die minder vaak rijden geeft 30 procent aan dit te doen.

Daarnaast lijkt leeftijd een rol te spelen. Oudere automobilisten zeggen vaker dat ze zich aan de verkeersregels houden dan jongere automobilisten, namelijk 87 procent van de 65-plussers tegen ongeveer 77 procent van de 45- tot 65-jarigen en ongeveer 70 procent van de automobilisten van 45 jaar of jonger. Jongere automobilisten geven vaker aan dat ze veel te hard rijden op de autosnelweg (Kloosterman & De Witt, 2017). Uit onderzoek van Duijm et al. (2012) bleek dat automobilisten tussen de 25 en 34 jaar oud het meest werden bekeurd in 2011 en 18- tot 24-jarigen het minst, hoewel dit verschil niet statistisch significant was.

Volgens Duijm et al. (2012) waren 'notoire snelheidsovertreders' vaker in het bezit van een leaseauto of een auto van de zaak en werd hun auto relatief vaak gebruikt voor zakelijke doeleinden. In een ander onderzoek gaf een kwart van de chauffeurs van lichte bedrijfsauto's aan voorzichtiger te rijden in de eigen auto dan in de auto van de baas. Van de respondenten zei 68 procent wel eens te hard te rijden in de auto van de zaak en 30 procent zei dat de werkgever de bekeuringen van zijn personeel betaalt (TomTom, 2013).

Waar eerder onderzoek naar snelheidsovertreders vaak gebaseerd was op enquêtes biedt dit onderzoek resultaten op basis van een integraal bestand van geregistreerde

overtredingen. Dit onderzoek combineert gegevens van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) over snelheidsbekeuringen met informatie over voertuigkenmerken van de Dienst Wegverkeer (RDW) en CBS-data over de kilometrages van voertuigen gebaseerd op tellerstanden van RDW. Door onderzoek naar snelheidsovertreders kan beter beleid worden gemaakt ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Dit onderzoek heeft betrekking op de snelheidsovertredingen begaan door Nederlandse personenauto's gedurende 2017. Buitenlandse kentekens maken dus geen deel uit van het onderzoek. Andere voertuigsoorten dan de personenauto zijn wel geanalyseerd maar vallen buiten het bestek van dit artikel. Een belangrijke kanttekening bij de resultaten is dat de analyses op kentekenniveau zijn uitgevoerd. Wanneer in het artikel wordt gesproken over een bekeurde autobezitter gaat het om de eigenaar van een bekeurd kenteken. Het analyseren op kentekenniveau heeft tot gevolg dat bij de analyses naar leeftijd is uitgegaan van de leeftijd van de persoon die het voertuig op naam heeft staan. Het is in de praktijk echter mogelijk dat er iemand anders achter het stuur zat op het moment van de overtreiding. Wanneer personen eigenaar zijn van meerdere voertuigen zijn al deze kentekens meegenomen in het onderzoek.

In paragraaf 2 wordt een overzicht gegeven van de snelheidsboetes geregistreerd in 2017. Hoeveel autobezitters werden bekeurd? Hoeveel reden zij te hard en werden zij bekeurd op de snelweg, binnen of buiten de bebouwde kom? Paragraaf 3 gaat in op de eigenaar van de bekeurde personenauto. Werden jonge of juist oude autobezitters vaker bekeurd voor een snelheidsovertreding? En reden ze in een auto van de zaak of particuliere auto? Paragraaf 4 beschrijft de voertuigkenmerken van de bekeurde personenauto's. Zijn nieuwe auto's vaker bekeurd dan oude auto's? En verschilt het aantal bekeuringen per automerk en brandstoftype? Tot slot worden in paragraaf 5 snelheidsboetes gekoppeld aan het jaarkilometrage van personenauto's. Zijn auto's waarmee veel wordt gereden ook vaker bekeurd?

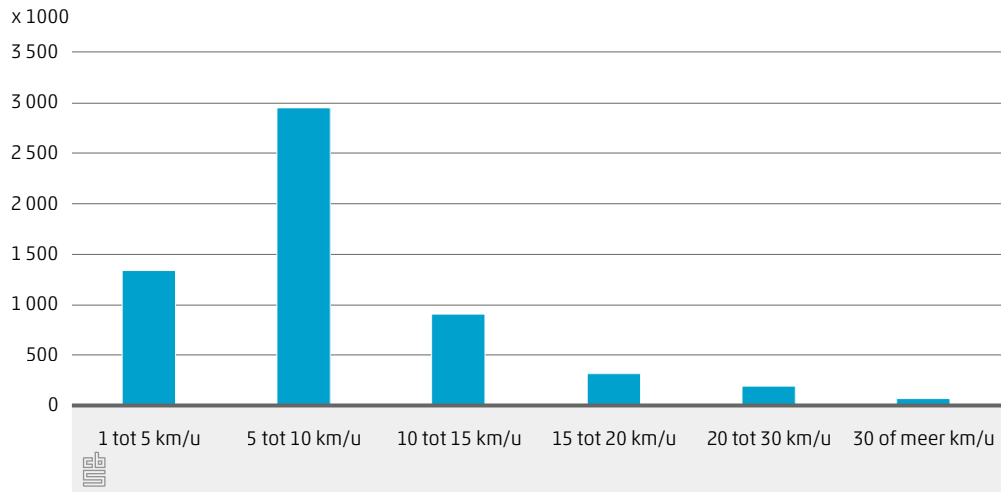
2. Snelheidsboetes in 2017

Eén op de drie Nederlandse autobezitters kreeg in 2017 snelheidsboete

In 2017 werden 5,8 miljoen snelheidsboetes uitgeschreven voor overtredingen door Nederlandse personenauto's. Bijna 46 procent van de snelheidsboetes van personenauto's was voor een overtreiding binnen de bebouwde kom. Daarnaast werd ruim 1,8 miljoen van de snelheidsovertredingen (31 procent) op de snelweg begaan. De overige 23 procent van de snelheidsboetes door personenauto's waren op buitenwegen.

Iets meer dan de helft van de snelheidsboetes in 2017 (51 procent) was voor een overschrijding van de maximumsnelheid met 5 tot 10 kilometer per uur. Snelheids-overtredingen van 1 tot 5 kilometer per uur kwamen minder vaak voor. Dit heeft ermee te maken dat er – behalve op 130 km/u wegen – pas bij een snelheidsoverschrijding van 4 kilometer per uur wordt bekeurd. Ruim 1 procent van de bekeuringen werd uitgeschreven voor het overtreeden van de maximumsnelheid met 30 kilometer per uur of meer; dit staat gelijk aan ruim 70 duizend bekeuringen.

2.1 Snelheidsboetes naar hoogte limietoverschrijding, 2017



Bron: CBS, CJIB

Van de ruim 9 miljoen Nederlandse personenauto's die gedurende of een deel van 2017 op de weg waren werden er 2,9 miljoen bekeurd voor een snelheidsovertreding. Dat wil zeggen dat één op de drie Nederlandse kentekens in 2017 één of meerdere keren bekeurd werd. Voor het merendeel van de bekeurde voertuigen (58 procent) bleef het dat jaar ook bij die ene boete, terwijl ruim 21 procent twee keer in de fout ging. Bijna 1 procent van de personenauto's met een snelheidsboete in 2017 werd dat jaar tien of meer keer bekeurd voor het overschrijden van de maximumsnelheid. Hoe meer snelheidsboetes er met een personenauto gemaakt zijn, hoe hoger de gemiddelde overschrijding van de snelheidslimiet. De gemiddelde overschrijding van alle bekeuringen was 8,2 kilometer per uur. Voor de auto's die in 2017 één keer bekeurd werden was dit 7,8 kilometer per uur, terwijl dit 8,7 kilometer per uur was voor auto's die 10 bekeuringen kregen.

3. Snelheidsboetes naar type eigenaar en leeftijd

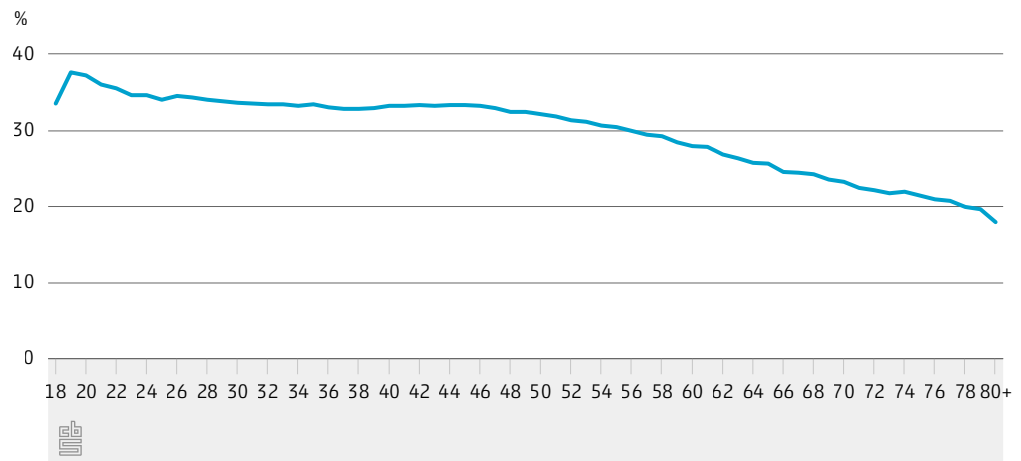
Auto van de zaak vaker bekeurd

Van alle personenauto's van particulieren en eenmanszaken werd 31 procent één of meermaals bekeurd in 2017. Bij personenauto's op naam van bedrijven was dit percentage hoger; 35 procent werd bekeurd voor hardrijden. Niet alle auto's op naam van bedrijven waren het hele jaar op de weg. Hieronder valt namelijk ook een vrij grote groep auto's die bijvoorbeeld in de voorraad stonden of werden gesloopt. De verwachting is dan ook dat onder auto's van de zaak die wel het hele jaar op de weg waren het percentage bekeurden hoger ligt dan 35 procent.

Jongere autobezitters vaker snelheidsboete

Bij personenauto's van particulieren worden jongeren naar verhouding het vaakst bekeurd¹⁾. Hoe jonger de leeftijdscategorie, hoe hoger het aandeel bekeurd. Van de auto's van 19-jarige autobezitters werd 37,6 procent bekeurd in 2017. Van de auto's van 80-plussers ging 17,9 procent op de bon. Bij de auto's van 18-jarigen was het aandeel bekeurde personenauto's lager dan bij 19-jarigen, mogelijk heeft dit ermee te maken dat jongeren pas een auto kochten na hun 18e verjaardag in de loop van 2017 en daarom slechts een deel van het jaar op de weg waren en bekeurd konden worden.

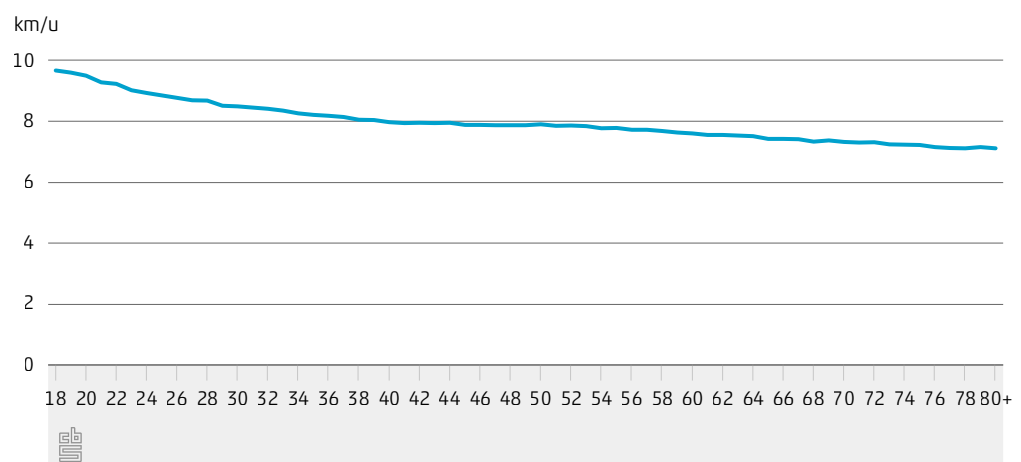
3.1 Personenauto's met minimaal één snelheidsboete naar leeftijd eigenaar, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

Niet alleen werden jongeren naar verhouding vaker bekeurd, de bekeuring die ze kregen was voor een grotere overschrijding van de maximumsnelheid. 18-jarige autobezitters werden gemiddeld bekeurd voor een snelheid van 9,7 kilometer boven de maximumsnelheid. Bij boetes van 80-plussers was de gemiddelde overschrijding 7,1 kilometer. De daling van het aandeel bekeurd per leeftijdscategorie begint op jongere leeftijd dan de daling van de overschrijdingssnelheid (zie figuur 3.1 en 3.2).

3.2 Gemiddelde overschrijdingssnelheid naar leeftijd autobezitter, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

¹⁾ De leeftijd van de eigenaar van het kenteken is alleen bekend bij personenauto's van particulieren.

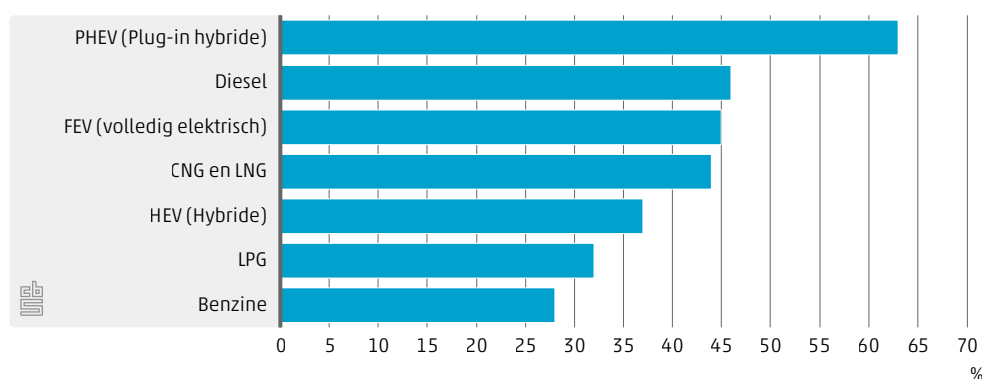
4. Snelheidsboetes naar voertuigkenmerken

Bijna helft elektrische auto's en diesels op de bon

Dieselauto's en elektrische personenauto's²⁾ werden ten opzichte van auto's die op andere brandstofsoorten rijden relatief vaak bekeurd voor een snelheidsovertreding. Gemiddeld kreeg ongeveer één op de drie autobezitters een snelheidsbekeuring, van de bezitters van dieselauto's en elektrische auto's ging bijna één op de twee op de bon. Van alle elektrische auto's die in 2017 rond reden werd 47 procent minstens één keer beboet voor een snelheidsovertreding. Voor dieselauto's was dit 46 procent. Van alle benzineauto's werd in diezelfde periode 28 procent bekeurd voor een snelheidsovertreding. Diesels en elektrische auto's zijn relatief vaak bedrijfseigendom en, zoals bleek in paragraaf 3, auto's op naam van bedrijven worden naar verhouding vaker bekeurd dan auto's van particulieren.

Diesels en elektrische auto's blijken niet alleen relatief vaak bekeurd te worden voor een snelheidsovertreding, met deze auto's werd de snelheidslimiet ook meer overschreden dan auto's die rijden op een andere brandstof. De gemiddelde overschrijding van de maximumsnelheid van alle boetes in 2017 was 8,2 kilometer per uur. Diesels overschreden de limiet echter gemiddeld met 8,8 kilometer per uur. Bij elektrische auto's is een tweedeling in de mate van de limietoverschrijding; waar volledig elektrische auto's (FEV) en plug-in hybrides (PHEV) de limiet gemiddeld met 8,4 kilometer per uur overschreden, lag de gemiddelde overschrijding van hybride personenauto's (HEV) met 8,0 kilometer per uur juist onder het gemiddelde.

4.1 Personenauto's met minimaal één snelheidsboete naar type brandstof, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

CNG = Compressed natural gas; LNG = Liquid natural gas; LPG = Liquefied petroleum gas.

Minder snelheidsboetes voor oudere auto's

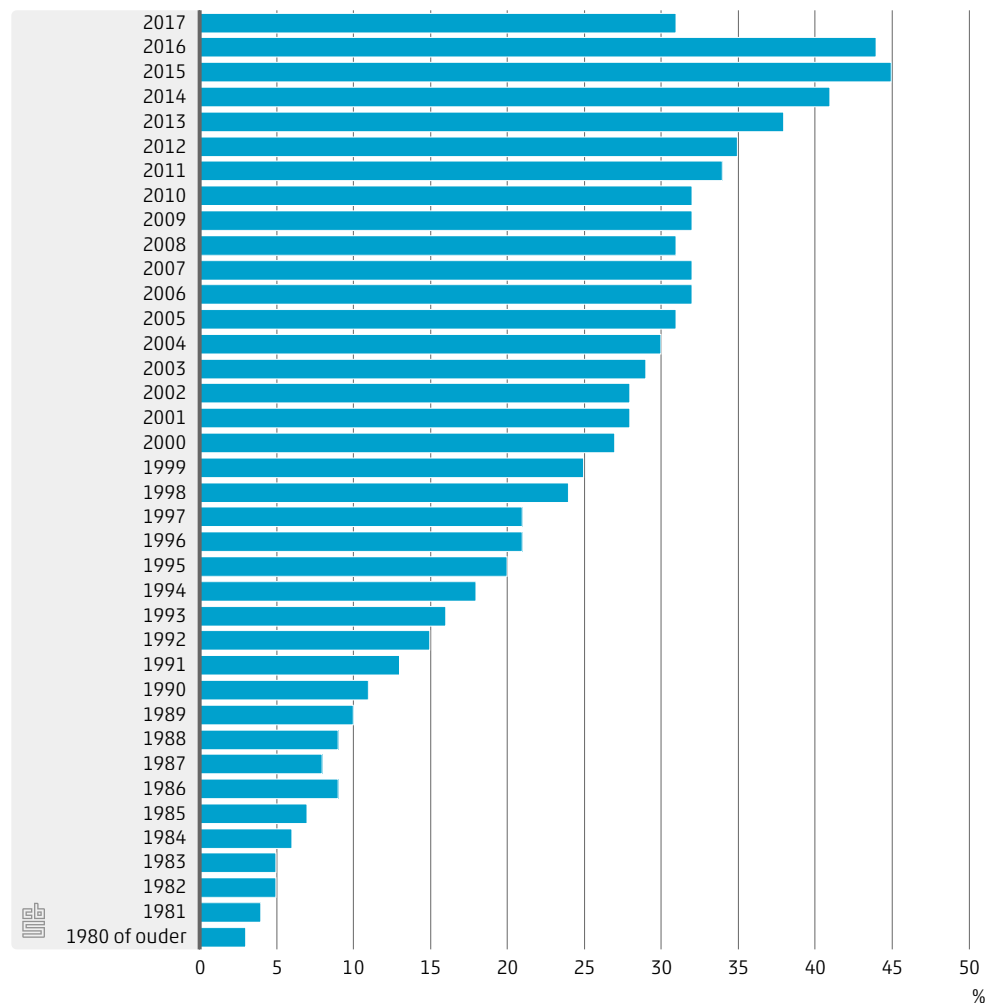
Personenauto's van recentere bouwjaren ontvingen relatief vaker een bekeuring voor te

²⁾ Onder 'elektrische auto's' vallen alle personenauto's die geheel of gedeeltelijk elektrisch worden aangedreven: volledig elektrische auto's (FEV's), plug-in hybrides (PHEV's) en hybride auto's (HEV's).

hard rijden dan oudere auto's. Van de personenauto's met bouwjaar 2006 werd 32 procent in 2017 bekeurd, bij personenauto's met bouwjaar 2016 was dat 44 procent. Van de personenauto's uit 2017 was het aandeel dat bekeurd was lager; deze auto's waren nieuw en hebben slechts een deel van het jaar gereden.

Bedrijven bezitten gemiddeld jongere auto's: ruim 90 procent heeft een bouwjaar van na 2010. Van de auto's in particulier bezit is daarentegen nog net geen derde van de auto's zo jong (CBS, 2018d).

4.2 Personenauto's met minstens één snelheidsboete naar bouwjaar, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

Jongere auto's werden niet alleen naar verhouding vaker bekeurd, ze overschreden de snelheidslimiet ook met meer kilometers per uur. Personenauto's uit bouwjaar 2006 reden gemiddeld 8,0 kilometer per uur boven de maximumsnelheid, terwijl dit voor personenauto's uit 2016 gemiddeld 8,6 kilometer per uur was.

Grote verschillen tussen merken

Het aandeel snelheidsboetes naar automerk verschilt behoorlijk. Bij de dertig meest voorkomende automerken was het percentage auto's met één of meer boetes het hoogst bij Audi (47,9 procent), gevolgd door BMW (45,7 procent) en Volvo (45,1 procent). Bij personenauto's van de merken Daewoo (19,9 procent), Daihatsu (20,2 procent) en Suzuki (22,1 procent) was het aandeel auto's met minimaal één bekeuring juist laag. Ook de hoogte van de snelheidsoverschrijding verschilt. Van de dertig meest voorkomende personenautomerken overschreden Porsches de snelheidslimiet met 9,3 kilometer per uur boven de limiet het meest.

4.3 Aandeel personenauto's met ten minste één snelheidsboete en gemiddelde overschrijdings-snelheid

Automerk ¹⁾	Ten minste één bekeuring	Gemiddelde overschrijding
	%	km/u
Audi	47,9	8,69
BMW	45,7	8,67
Volvo	45,1	8,19
Land Rover	45,0	8,64
Mercedes-Benz	38,0	8,74
Škoda	37,9	8,03
Mini	36,7	8,13
Volkswagen	34,1	8,67
Saab	34,0	7,69
Seat	33,9	8,51
Mitsubishi	33,9	7,78
Porsche	33,4	9,31
Alfa Romeo	32,9	8,41
Peugeot	31,5	7,99
Dacia	31,3	7,60
Honda	30,2	7,84
Ford	29,9	7,87
Kia	29,9	7,73
Renault	29,8	7,97
Citroën	29,5	7,82
Mazda	28,7	7,83
Opel	28,5	8,02
Toyota	27,8	7,71
Nissan	26,9	7,70
Fiat	25,5	7,76
Hyundai	25,4	7,57
Chevrolet	24,7	7,64
Suzuki	22,1	7,58
Daihatsu	20,2	7,42
Daewoo	19,9	7,60

Bron: CBS, RDW, CJIB

¹⁾ Dertig meest voorkomende automerken op 1 januari 2018.

Buiten de dertig meest voorkomende merken valt Tesla op, waarvan er in Nederland bijna 9 duizend rondreden. Tesla's werden relatief vaak bekeurd: ongeveer driekwart kreeg minstens één snelheidsboete in 2017.

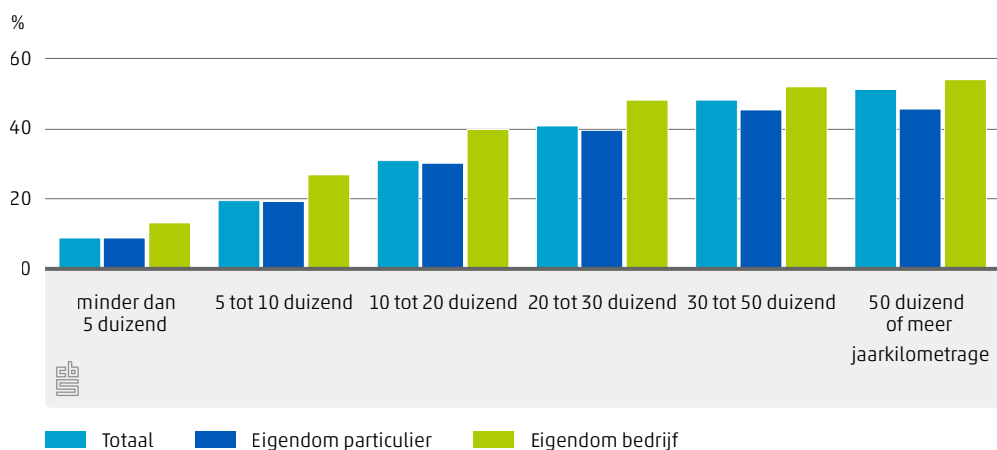
5. Snelheidsboetes naar jaarkilometrage

Worden auto's waarmee veel kilometers worden afgelegd vaker bekeurd? Aan de ene kant is te verwachten dat naarmate een auto meer op de weg is de kans steeds groter wordt dat er een keer te hard mee wordt gereden. Bestuurders die frequent rijden geven zelf vaker aan wel eens te hard te rijden (Kloosterman & De Witt, 2017). Aan de andere kant bleek uit het onderzoek van Duijm et al. (2012) dat bestuurders die veel rijden juist minder in de fout gaan per gereden kilometer.

Vaker op de bon bij meer gereden kilometers

Hoe hoger het jaarkilometrage, hoe groter het aandeel personenauto's dat is bekeurd. Personenauto's die gemiddeld minder dan 5 duizend kilometer per jaar reden kregen het minst vaak een boete (9 procent kreeg er één of meer), van de personenauto's waarmee 50 duizend kilometer of meer per jaar werd afgelegd, ontving meer dan de helft van de eigenaars een bekeuring (51,3 procent).

5.1 Personenauto's met snelheidsbekeuring naar jaarkilometrageklasse, 2017



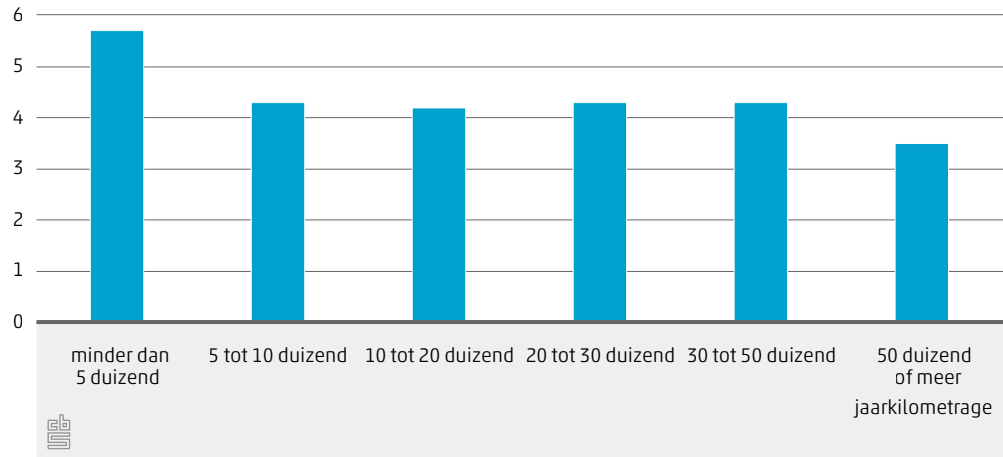
Bron: CBS, RDW, CJIB

In paragraaf 3 bleek al dat auto's op naam van bedrijven naar verhouding vaker zijn bekeurd dan auto's van particulieren. De theorie dat dit komt omdat auto's van de zaak meer kilometers afleggen, lijkt niet op te gaan. Want ook als auto's in particulier bezit evenveel rijden (zelfde jaarkilometrageklasse) als bedrijfsauto's, worden bedrijfsauto's vaker bekeurd.

Personenauto's met een hoog jaarkilometrage kregen dus meer snelheidsboetes. Zij rijden echter ook meer kilometers. Kijkend naar het aantal boetes per gereden kilometer, waren het juist de auto's in de laagste jaarkilometrageklasse die relatief vaker werden bekeurd. Per 100 duizend kilometer werden door personenauto's met een jaarkilometrage lager dan 5 duizend kilometer gemiddeld 5,7 boetes gereden in 2017. Auto's die 50 duizend

kilometer per jaar aflegden, werden per 100 duizend kilometer 3,5 keer bekeurd. De tussenliggende jaarkilometragegroepen kregen allemaal 4,2 of 4,3 boetes per 100 duizend kilometer.

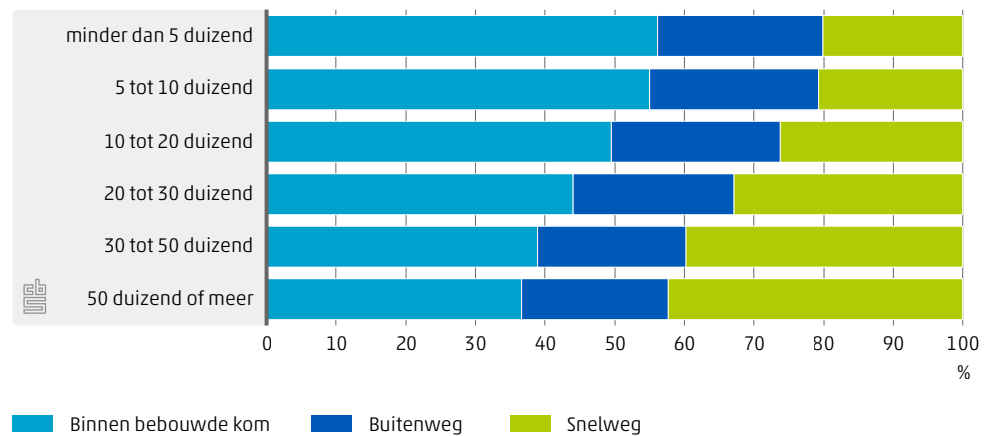
5.2 Snelheidsboetes per 100 duizend kilometer, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

Personenauto's met een jaarkilometrage van 50 duizend kilometer of meer kregen het grootste aandeel boetes op de snelweg (42 procent). Dit aandeel was het laagst onder auto's met een gemiddeld jaarkilometrage lager dan 5 duizend kilometer per jaar, namelijk 17 procent.

5.3 Snelheidsboetes naar type weg en jaarkilometrage, 2017



Bron: CBS, RDW, CJIB

6. Conclusie

In 2017 werden 5,8 miljoen snelheidsboetes uitgeschreven voor overtredingen door Nederlandse personenauto's. Iets meer dan de helft van de bekeuringen betrof een overschrijding van de maximumsnelheid van 5 tot 10 kilometer per uur. Ruim 70 duizend boetes werden uitgeschreven voor een overtreding van de maximumsnelheid met 30 kilometer per uur of meer. Eén op de drie autobezitters kreeg ten minste één snelheidsboete in 2017. Voor meer dan de helft van hen bleef het dat jaar ook bij die ene boete.

Auto's van de zaak kregen relatief meer snelheidsbekeuringen dan personenauto's in particulier bezit. Bij de particulieren bleken auto's van jongeren het vaakst bekeurd. Met het toenemen van de leeftijd nam het aandeel bekeurde autobezitters af. Wanneer jongeren werden bekeurd bleek ook hun gemiddelde overschrijdingssnelheid hoger dan bij ouderen.

Daarnaast zijn er ook verschillen naar brandstofsoort. Van de dieselauto's en elektrische auto's werd een groter aandeel bekeurd dan van andere brandstofsoorten. Auto's van recente bouwjaren ontvingen relatief vaker een bekeuring voor te hard rijden dan oudere auto's. Het aandeel boetes verschilt daarnaast behoorlijk per merk. Van de dertig meest voorkomende automerken was bij Audi het aandeel bekeurde voertuigen het hoogst en hadden Porsches de hoogste gemiddelde overschrijdingssnelheid.

Personenauto's met een hoog gemiddeld jaarkilometrage waren vaker bekeurd voor hard rijden dan auto's met een lager gemiddeld jaarkilometrage. Wanneer echter wordt gekeken naar boetes per kilometer, bleken auto's met een laag jaarkilometrage meer snelheidsboetes per afgelegde afstand te hebben gekregen en auto's met een hoog jaarkilometrage juist minder.

Dit artikel bevat een analyse van snelheidsboetes van personenauto's, maar verkeersveiligheid wordt natuurlijk niet alleen bepaald door personenauto's. Hardrijders op de motor- of bromfiets zouden ook in kaart kunnen worden gebracht. Worden motorrijders bijvoorbeeld vaker bekeurd dan automobilisten? Ook verder onderzoek naar vrachtvoertuigen is mogelijk. Worden voertuigen zoals vrachtauto's en bussen, waar een beroepschauffeur achter het stuur zit, minder vaak bekeurd dan voertuigen van particulieren? Deze vragen zouden in vervolgonderzoek aan bod kunnen komen.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kan het ook waardevol zijn om de analyses verder uit te splitsen naar het type weg en regio. Welke groepen rijden te hard op de snelweg? En op welke groep moet men zich juist richten om de veiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren? Welke regionale verschillen zijn er zichtbaar in de data? Worden bestuurders dicht bij huis bekeurd of juist verder weg?

Naast leeftijd kunnen andere persoonskenmerken een nog beter beeld geven van de bekeurden, bijvoorbeeld geslacht, inkomensgroep en opleidingsniveau. Ook het rijbewijsbezit zou bekeken kunnen worden om te analyseren of personen relatief vaker werden bekeurd wanneer ze pas korte tijd hun rijbewijs hadden.

Technische toelichting

Populatie

De populatie van dit onderzoek bestaat uit snelheidsboetes, begaan in de loop van 2017. Zowel staande houdingen als overtredingen waarbij het kenteken geregistreerd is zijn meegenomen. Alleen de snelheidsovertredingen van Nederlandse kentekens zijn meegenomen in dit onderzoek, aangezien alleen voor deze voertuigen een koppeling gemaakt kon worden met het kentekenregister. Het totale aantal snelheids-bekeuringen ligt dus hoger, omdat ook buitenlandse kentekens bekeurd zijn. Het artikel beschrijft alleen de snelheidsovertredingen van personenauto's.

Onderzochte periode

De analyses zijn uitgevoerd voor de jaren 2016 en 2017, om de betrouwbaarheid van de resultaten te controleren. Het artikel gaat echter alleen in op de resultaten van 2017.

Bestandskoppeling

Aan het bestand met snelheidsovertredingen is informatie gekoppeld over het voertuig dat de snelheidsovertreding beging (op basis van kenteken). Hiervoor is gebruik gemaakt van het kentekenregister van RDW. Omdat de snelheidsovertredingen gedurende een heel kalenderjaar zijn begaan en het kentekenregister van een peildatum is (1 januari), is er zowel gekoppeld met het kentekenregister van 1 januari op de ingangsdatum van het CJIB-bestand, als 1 januari na afloop van het CJIB-bestand. Het kentekenregister bevat variabelen zoals bouwjaar, brandstof en merk. Aan 99,8 procent van de kentekens uit het CJIB-bestand kon voertuiginformatie uit het kentekenregister worden gekoppeld. Voertuigen waarbij geen koppeling kon worden gemaakt, zijn niet meegenomen in de analyses van paragraaf 3 en 4. Het kentekenregister bevat ook informatie over de eigenaar van het voertuig, namelijk of het een particulier of een bedrijf betreft, en in het geval van een particulier, de leeftijd van de eigenaar. Er is gecontroleerd of het voertuig niet van eigenaar is gewisseld na de pleegdatum. Hiervoor is de pleegdatum van de snelheidsovertreding vergeleken met de registratiedatum van de eigenaar uit het kentekenregister. Voor voertuigen die na de overtreding van eigenaar wisselden is informatie uit het kentekenregister van een jaar eerder gebruikt.

Aan het CJIB-bestand met snelheidsbekeuringen is ook het jaarkilometrage van de bekeurde personenauto's gekoppeld. Deze jaarkilometrages berekent het CBS op basis van tellerstanden, geleverd door RDW, die geregistreerd worden wanneer een auto bijvoorbeeld naar de garage gaat voor de APK. Zie voor meer informatie de [methodebeschrijving verkeersprestaties](#). Niet van alle personenauto's is een kilometerstand geregistreerd, bijvoorbeeld van nieuwe auto's die nog niet voor onderhoud bij de garage zijn geweest. Aan 87,7 procent van de snelheidsovertredingen van personenauto's kon een kilometrage gekoppeld worden. De overige personenauto's zijn niet meegenomen in de analyses van paragraaf 5.

Beperkingen van het onderzoek

Dit onderzoek gaat uit van de geregistreerde eigenaar van het voertuig. In de praktijk kan er iemand anders achter het stuur hebben gezeten, in welk geval ten onrechte informatie over de eigenaar wordt gebruikt in de analyses.

Kilometrages zijn berekend per kenteken. Hierbij wordt er geen rekening gehouden met een eventuele wisseling van eigenaar, die mogelijk veel meer of minder rijdt. Er is wel gecorrigeerd voor eventuele dagen dat het voertuig niet op de weg was omdat het bijvoorbeeld in de loop van het jaar werd geëxporteerd of gesloopt.

Bij de analyses naar voertuigkenmerken is niet gecorrigeerd voor het aantal dagen dat een voertuig actief was. Hier is het aandeel bekeurde voertuigen berekend als aandeel van het totale aantal voertuigen, inclusief voertuigen die op 1 januari van het jaar eraan deel uitmaakten van de bedrijfsvoorraad en voertuigen inmiddels zijn uitgevallen. Als resultaat hiervan wordt het aandeel bekeurde voertuigen waarschijnlijk onderschat.

Begrippen

Overschrijdingssnelheid: aantal kilometers waarmee de toegestane maximumsnelheid werd overschreden na correctie. Bij snelheden tot 100 km/u is de correctie 3 km/u, daarboven is deze 3% van de gemeten snelheid. Tevens hanteert de politie een ondergrens van 4 km/u, voordat over wordt gegaan tot bekeuring. Als voorbeeld: u rijdt op een weg waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/u en er wordt een snelheid gemeten 87 km/u. De correctie is dan 3 km/u en u wordt bekeurd voor een overschrijding van 4 km/u. Was er daarentegen een snelheid gemeten van 86 km/u, dan valt deze na correctie onder de ondergrens en wordt niet overgegaan tot bekeuring. Alleen bij wegen met een maximumsnelheid van 130 km/u geldt geen ondergrens en wordt – na correctie – al bekeurd bij een overschrijding van 1 km/u (Openbaar Ministerie, 2018).

Particulier versus bedrijfseigendom van personenauto's: onder 'auto's van bedrijven' worden in dit onderzoek personenauto's geregistreerd op naam van rechtspersonen verstaan. Onder 'personenauto's van particulieren' vallen personenauto's van natuurlijke personen en eenmanszaken.

Literatuur

Aarts, L., & Schagen, I.N.L.G. van (2006). *Driving speed and the risk of road crashes; A review*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 38, p. 215-224. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.07.004>.

CBS. (2018a). Statline: Verkeersprestaties motorvoertuigen; kilometers, voertuigsoort, grondgebied. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80302ned/table?ts=1540883416418>.

CBS. (2018b). Statline: Motorvoertuigen; voertuigtype, postcode en regio's, 1 januari. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37209hvv/table?dl=14C10>.

CBS. (2018c). Statline: Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland, wijze van deelname. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71936ned/table?dl=14C12>.

CBS. (2018d). Jaarmonitor wegvoertuigen: aantallen. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/27/jaarmonitor-wegvoertuigen-aantallen-2018>.

Duijm, S., Kraker, J. de, Schalkwijk, M., Boekwijt, L., & Zandvliet, R. (2012). *PROV 2011 Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid – Bijlagenrapport*. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft. <http://publicaties.minienm.nl/documenten/prov-2011-periodiek-regionaal-onderzoek-verkeersveiligheid>.

Kloosterman, R., & De Witt, S. (2017). Automobilisten en hun kijk op verkeersveiligheid. Sociaaleconomische trends: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/20/automobilisten-en-hun-kijk-op-verkeersveiligheid>.

Openbaar Ministerie. (2018). Wat is de correctie die wordt toegepast op de gemeten snelheid? Geraadpleegd op 30 november 2018: <https://www.om.nl/@33454/correctie-toegepast/>.

SWOV. (2016). *Snelheid en snelheidsmanagement*. SWOV-factsheet, november 2016, Den Haag. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>.

SWOV. (2017). Factsheet: Ernstig verkeersgewonden in Nederland, december 2017. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>.

TomTom. (2013). Meer dan een kwart bestuurders lichte bedrijfswagens rijdt voorzichtiger in eigen auto: https://telematics.tomtom.com/nL_nl/webfleet/company/updates/news/2013/09/12/.

Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopige cijfers
**	Nader voorlopige cijfers
2017-2018	2017 tot en met 2018
2017/2018	Het gemiddelde over de jaren 2017 tot en met 2018
2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2017 en eindigend in 2018
2015/'16-2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2015/'16 tot en met 2017/'18

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Eindredactie Statistische Trends

Marion van den Brakel
Moniek Coumans
Annelie Hakkenes-Tuinman
Brigitte Hermans
Suzanne Loozen

Colofon

Uitgever
Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
www.cbs.nl

Prepress
Centraal Bureau voor de Statistiek

Ontwerp
Edenspiekermann

Inlichtingen
Tel. 088 570 70 70
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.