**Persnota – vrijdag 11 maart 2022**

# Verkeersongevallen PZ Vlas in 2021: verwachte stijging na lockdown jaar 2020 door corona

## Met 7-puntenplan gaat politie voor extra verkeerscontroles en -toezichten

**Na het verkeersluwe coronajaar 2020 was er in 2021 weer meer verkeer en daarmee gepaard gaand ook meer verkeersongevallen (VKO's). Maar de verkeersdrukte was nog altijd niet te vergelijken met deze van 2019, want telewerk bleef een groot deel van het jaar verplicht of aanbevolen, in het hoger onderwijs werd nog deels online lesgegeven en het nachtleven werd bepaalde maanden nog aan banden gelegd door de sluiting van dancings en het vervroegde sluitingsuur van cafés en restaurants.**

Er was dan wel een stijging van 12% t.o.v. 2020**, maar t.o.v. 2019 waren er nog altijd 21% minder verkeersongevallen.** Een toename was er in Kortrijk en Kuurne, maar niet in Lendelede. Het aantal verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken waren, nam niet toe t.o.v. 2020. Ook in onze politiezone deden de elektrische steps hun intrede en waren er verkeersongevallen waarbij ze betrokken waren.

De cijfers die hier getoond worden zijn **enkel de eigen PV-registraties van de PZ Vlas**, dus daar zitten geen vaststellingen bij van de federale politie of een ander lokaal korps. Bovendien zitten in de telling ook geen interventies waarbij geen PV opgesteld werd. De cijfers zijn dus allemaal gebaseerd op de aanvankelijke PV's die door PZ Vlas medewerkers opgesteld werden.

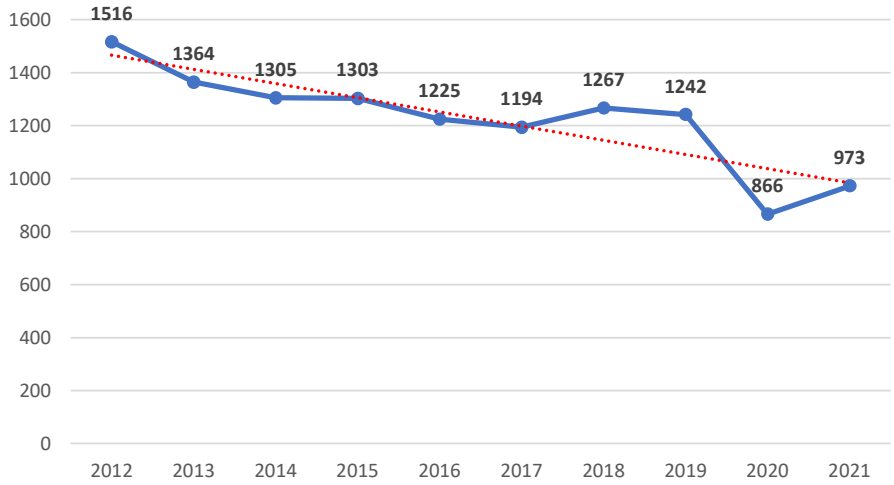
## 1. Evolutie van de verkeersongevallen

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| **KORTRIJK** | | | | | |
| # VKO | 1014 | 1088 | 1042 | 729 | 822 |
| # VKO % groei YOY | -3% | +7% | -4% | -30% | +13% |
| **KUURNE** | | | | | |
| # VKO | 141 | 131 | 159 | 105 | 124 |
| # VKO % groei YOY | -6% | -7% | +21% | -34% | +18% |
| **LENDELEDE** | | | | | |
| # VKO | 39 | 48 | 41 | 32 | 27 |
| # VKO % groei YOY | +15% | +23% | -15% | -22% | -16% |
| **Total # VKO** | **1194** | **1267** | **1242** | **866** | **973** |
| **Total # VKO % groei YOY** | **-3%** | **+6%** | **-2%** | **-30%** | **+12%** |

*YOY = year over year = de vergelijking met het jaar ervoor

**In 2021 werden in totaal 973 verkeersongevallen vastgesteld.** Dat is een verwachte stijging bij de versoepelingen in het coronabeleid na het jaar 2020 met de strenge maatregelen. In 2021 was er al wat meer woonwerk-verkeer, maar ook nog veel telewerk, meer verplaatsingen naar school, maar veel minder evenementen, dancings gesloten en horeca met vervroegd sluitingsuur. In vergelijking met het pre-coronajaar 2019 waren er 21% minder ongevallen.

**Ruth Vandenberghe – voorzitter politiecollege***: "Sinds 2012 blijven we een dalende trend zien in de verkeersongevallencijfers. Die indrukwekkende prestatie is te danken aan verantwoordelijker rijgedrag van onze inwoners, veiliger en slimmer aangelegde fietspaden en kruispunten, verkeerspreventie door politie en stad en systematische controles. De voorbije twee coronajaren hebben die dalende trend nog versneld. Aan ons om ervoor te zorgen dat het er volgend jaar wéér minder zijn."*




## 2. Ernst van de verkeersongevallen

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| **VKO met dode** | | | | | |
| # VKO | 1 | 1 | 1 | | 2 |
| # VKO % groei YOY | 0% | 0% | 0% | -100% | |
| **VKO met zwaar gewonde** | | | | | |
| # VKO | 17 | 30 | 41 | 35 | 31 |
| # VKO % groei YOY | -64% | +76% | +37% | -15% | -11% |
| **VKO met licht gewonde** | | | | | |
| # VKO | 302 | 324 | 307 | 223 | 242 |
| # VKO % groei YOY | -8% | +7% | -5% | -27% | +9% |
| **VKO met stoffelijke schade** | | | | | |
| # VKO | 874 | 912 | 893 | 608 | 698 |
| # VKO % groei YOY | +3% | +4% | -2% | -32% | +15% |
| **Total # VKO** | **1194** | **1267** | **1242** | **866** | **973** |
| **Total # VKO % groei YOY** | **-3%** | **+6%** | **-2%** | **-30%** | **+12%** |

Het zijn de verkeersongevallen met licht gewonden en stoffelijke schade die weer toenamen. Er waren minden VKO's met zwaargewonden, dit vooral door minden zwaargewonden bij de fietsongevallen.

In 2021 waren 2 dodelijke ongevallen: in de Graaf Boudewijn IX-laan in Kortrijk reed een voertuig in op een geparkeerd voertuig en in de Leiestraat in Kortrijk ter hoogte van bakkerij Hoornaert vond in de vroege uren een dodelijke aanrijding plaats.

## 2.1. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn (inclusief elektrisch fietsen en elektrische steps)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| **VKO met dode** | | | | | |
| # VKO | | | | | |
| # VKO % groei YOY | | | | | |
| **VKO met zwaar gewonde** | | | | | |
| # VKO | 9 | 15 | 23 | 24 | 13 |
| # VKO % groei YOY | -53% | +67% | +53% | +4% | -46% |
| **VKO met licht gewonde** | | | | | |
| # VKO | 118 | 163 | 137 | 102 | 118 |
| # VKO % groei YOY | -1% | +38% | -16% | -26% | +16% |
| **VKO met stoffelijke schade** | | | | | |
| # VKO | 25 | 31 | 27 | 24 | 19 |
| # VKO % groei YOY | +108% | +24% | -13% | -11% | -21% |
| **Total # VKO** | **152** | **209** | **187** | **150** | **150** |
| **Total # VKO % groei YOY** | **+1%** | **+38%** | **-11%** | **-20%** | **0%** |
| **Aandeel in het totaal van de verkeersongevallen** | **13%** | **16%** | **15%** | **17%** | **15%** |

Het aantal VKO's waarbij **elektrische fietsen** betrokken zijn, nam voor het eerst af.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Total # VKO** | **12** | **23** | **24** | **35** | **23** |
| **Total # VKO % groei YOY** | **+9%** | **+92%** | **+4%** | **+46%** | **-34%** |

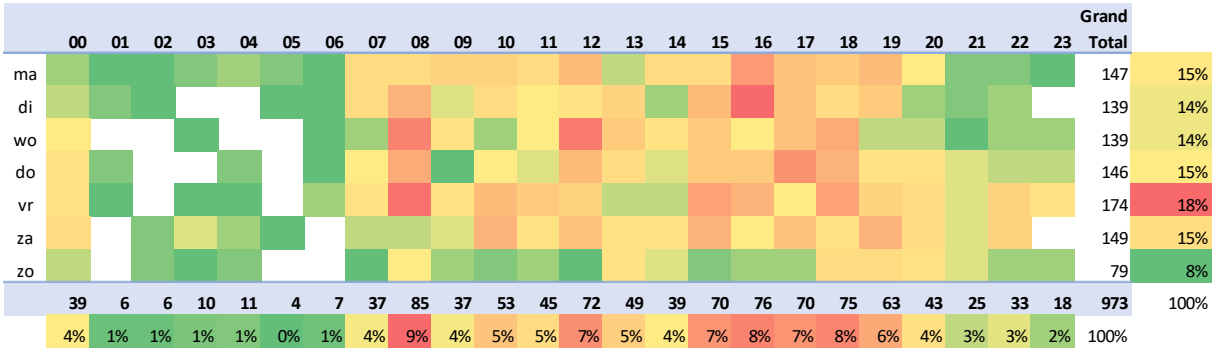
VKO's waarbij **elektrische steps** betrokken zijn, doen jammer genoeg ook hun intrede, van de 8 VKO's waren er 6 met lichamelijk letsel, 2 met stoffelijke schade.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Total # VKO** | | | | **2** | **8** |
| **Total # VKO % groei YOY** | | | | | **+300%** |

# 3. Tijdstip van de verkeersongevallen

De meeste verkeersongevallen gebeuren tijdens **de spitsuren. Opvallend is dat de spreiding tijdens de avondspits veel groter is dan tijdens de ochtendspits, eigenlijk al vanaf 15u en tot 19u.** Na schooltijd en na de werkdag zijn de weggebruikers vaak minder geconcentreerd en alert op weg. Er is meer verstrooidheid, minder vlugge reflexen wat leidt tot meer VKO's.

Bemerk ook de woensdagmiddag, tussen 12u en 13u, wanneer de school eindigt.



| | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Grand Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ma | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 147 | 15% |
| di | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 139 | 14% |
| wo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 139 | 14% |
| do | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 146 | 15% |
| vr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 174 | 18% |
| za | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 149 | 15% |
| zo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 79 | 8% |
| | 39 | 6 | 6 | 10 | 11 | 4 | 7 | 37 | 85 | 37 | 53 | 45 | 72 | 49 | 39 | 70 | 76 | 70 | 75 | 63 | 43 | 25 | 33 | 18 | 973 | 100% |
| | 4% | 1% | 1% | 1% | 1% | 0% | 1% | 4% | 9% | 4% | 5% | 5% | 7% | 5% | 4% | 7% | 8% | 7% | 8% | 6% | 4% | 3% | 3% | 2% | 100% | |

# 4. Omstandigheden van de verkeersongevallen

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| alcohol | 13% | 13% | 14% | 11% | 12% |
| drugs | 0,7% | 0,6% | 0,6% | 0,2% | 0,5% |
| vluchtmisdrijf bij VKO met stoffelijke schade | 80% | 77% | 76% | 79% | 80% |
| vluchtmisdrijf bij VKO met lichamelijk letsel | 16% | 11% | 20% | 14% | 17% |

# 5. Welke weggebruikers waren betrokken

## 5.1. Bij het totaal aantal verkeersongevallen

| | % VKO per weggebruiker | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Weggebruikers** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| Auto | 79% | 76% | 76% | 74% | 76% |
| Auto+Fiets | 11% | 14% | 11% | 12% | 12% |
| Auto+Brom | 4% | 4% | 5% | 4% | 4% |
| Auto+Voet | 2% | 2% | 2% | 3% | 3% |
| Fiets | 1% | 2% | 3% | 3% | 3% |
| Auto+Moto | 1,7% | 1,1% | 1,0% | 1,4% | 0,5% |
| Fiets+Voet | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,7% | 0,5% |
| Brom+Fiets | 0,3% | 0,2% | 0,6% | 0,6% | 0,5% |
| Brom | 0,3% | 0,2% | 0,5% | 0,6% | 0,5% |
| Moto | 0,3% | 0,2% | 0,1% | 0,5% | 0,1% |

- **'Auto'** betekent een VKO met 1 auto of meer auto's (geen ander type weggebruikers)
- **'Auto+Brom'** betekent een VKO met (minstens) 1 auto en (minstens 1) bromfiets, …

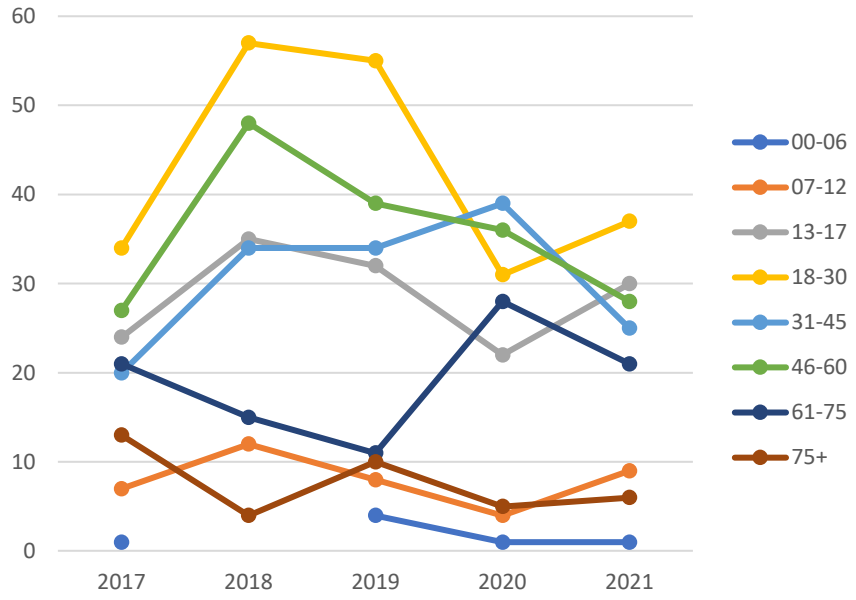
De **meeste verkeersongevallen, 76%, gebeuren tussen auto's**. 12% van de verkeerongevallen gebeuren tussen auto's en fietsen.

## 5.2. Verkeersongevallen met lichamelijk letsel

| | % VKO per weggebruiker | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Weggebruikers** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| Auto+Fiets | 33% | 42% | 35% | 35% | 36% |
| Auto | 34% | 28% | 25% | 24% | 25% |
| Auto+Brom | 13% | 12% | 14% | 12% | 14% |
| Auto+Voet | 7% | 5% | 8% | 9% | 9% |
| Fiets | 3% | 5% | 7% | 9% | 8% |
| Auto+Moto | 5% | 3% | 4% | 4% | 2% |
| Fiets+Voet | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |
| Brom+Fiets | 1% | 1% | 2% | 2% | 2% |
| Brom | 1% | 1% | 1% | 2% | 1% |
| Brom+Voet | 0% | 0% | 1% | | 1% |

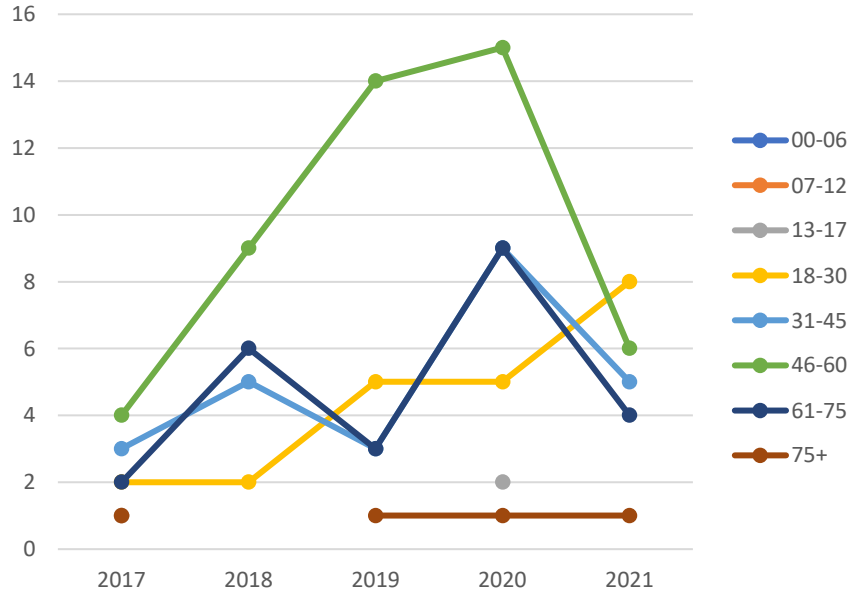
Bij de verkeerongevallen met lichamelijk letsel gaat het vooral om **ongevallen tussen auto's en fietsers**. Bemerk hier het aandeel waarbij enkel fietsers betrokken zijn, er de laatste jaren steeds meer fietsers en ook de fietssnelheid ligt hoger, bv. door het gebruik van **elektrische fietsen**, waardoor er **bij een ongeval meer kans is op kwetsuren.**

## 5.3. Uitgelicht: leeftijd van de fietsers die een verkeersongeval hadden

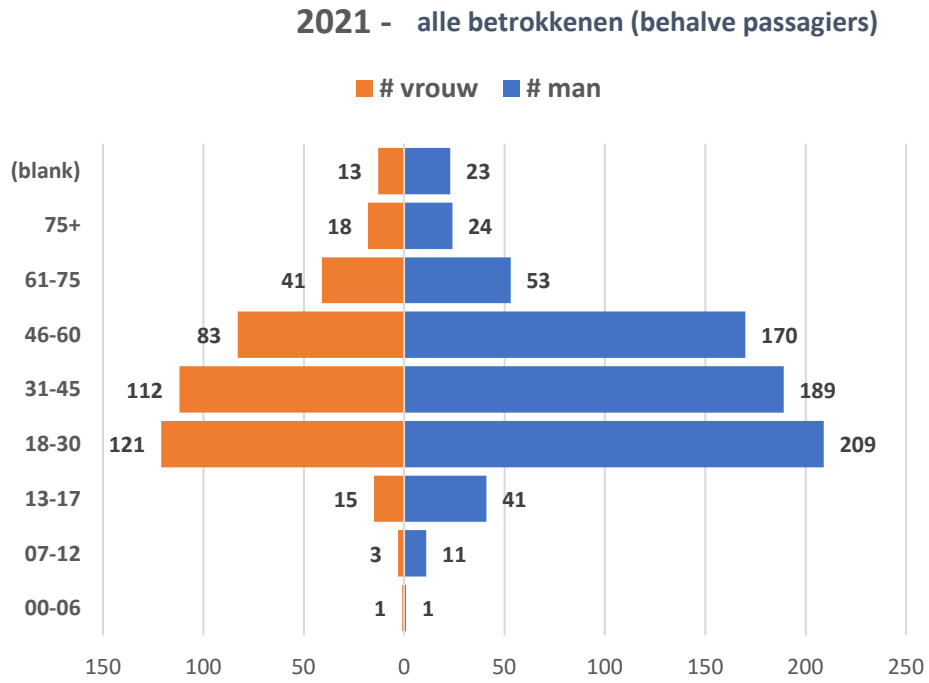



Meer verplaatsingen van scholieren en jongvolwassenen (13 tot 30-jarigen) met meer fietsongevallen tot gevolg waarbij zij betrokken zijn.
Wel opvallend: de daling van fietsongevallen bij de +30-jarigen. Voor een groot deel te verklaren doordat er minder VKO's met elektrische fietsen waren, zie hierna.

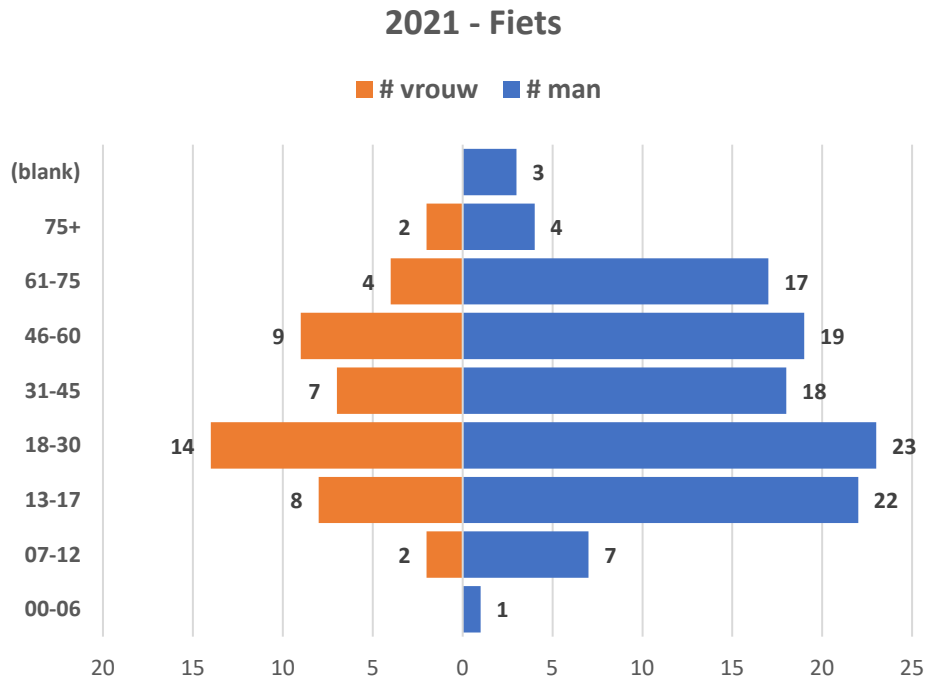
## 5.4. Uitgelicht: leeftijd van de elektrische fietsers die een ongeval hadden



## 5.5. Geslacht en leeftijd van slachtoffers van verkeersongevallen

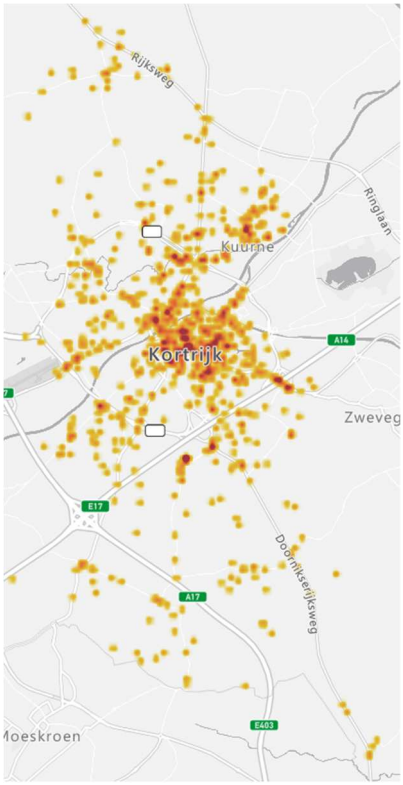



Mannen hebben meer verkeersongevallen dan vrouwen! Een iets sportievere rijstijl, om het even met welk voertuig (auto, moto, fiets … ) kan hier de oorzaak zijn.




Ook hier hebben mannen meer fietsongevallen dan vrouwen. Mannen rijden nog net iets meer dan vrouwen met de (race)fiets, zij halen hogere snelheden, nemen iets meer risico waardoor ze ook meer ongevallen hebben.

# 6. Locaties met de meeste verkeersongevallen




Hiernaast de hotspotkaart van de verkeersongevallen van 2021.
De plaatsen met het meeste VKO's zijn:

- Parking AZ Groeninge (19, maar vooral aangereden slagbomen)
- Parkings van warenhuizen (Colruyt, Action Magdalenastraat,…), ondergrondse parking Schouwburgplein, …
- Op- en afrittencomplex E17-Oudenaardsesteenweg
- Meensepoort en Brugsepoort
- Kruispunt Beheerstraat-Burg.Nolfstraat
- In Kuurne: Gen.Eisenhowerstraat en rondpunt Kerkstraat
- Rondpunt President Kennedylaan-Beneluxlaan in Kortrijk
- Rondpunt Burg. Vercruysselaan-Vlaanderenkaai in Kortrijk
- Zwevegemsestraat in Kortrijk, waar het verkeer vanuit de Spoorweglaan invoegt
- Kruisingen met de R8

Vanuit PZ Vlas is er een continue uitwisseling van deze VKO-clusters met de cellen Mobiliteit van **Kortrijk, Kuurne en Lendelede,** steeds met bijkomende analyses en informatie van alle zwarte verkeerspunten.

# 7. Met 7-puntenplan gaat politiezone VLAS voor gerichte en extra verkeerscontroles en -toezichten

Vanuit het Zonaal Veiligheidsplan, waarin verkeersveiligheid steevast als topprioriteit naar voor geschoven wordt, start de politiezone VLAS vanaf maart 2022 met een heel concreet en praktisch 7-puntenplan voor het uitvoeren van de **verkeersacties, -toezichten en -controles in Kortrijk, Kuurne en Lendelede.**

De motards van de PZ Vlas verkeerspolitie hanteren hun specialisatie in het aanpakken en bestrijden van volgende 7 verkeersinbreuken, die steeds aan de **oorzaak** liggen van zowel **verkeersonveiligheid, verkeersongevallen** als **ergernissen** in het verkeer:

## 7.1. Overdreven snelheid

Het handhaven van een aangepaste snelheid blijft een de topprioriteit, zowel op de invalswegen, in dorpskernen, stadscentra, zones 30 en schoolomgevingen. De

verkeerspolitie houdt hierop toezicht en controle door het uitvoeren van **bemande en onbemande snelheidscontroles**. Daarnaast houdt de verkeerspolitie zowel zichtbaar als anoniem toezicht ook **controle op onaangepast rijgedrag.**







## 7.2. Alcohol en drugs in het verkeer

Roesmiddelen werken in op de concentratie, reactiesnelheid, zicht en inschattingsvermogen, waardoor de impact bij verkeersongevallen nog groter is met zwaardere letselongevallen en dodelijke slachtoffers tot gevolg.

De politiezone VLAS maakt hiervan ook een prioriteit door de organisatie van **selectieve en aselectieve controles**. Door het uitvoeren van zowel pre-testen als ademtests bij routinecontroles als geplande alcoholcontroles *(Winter/Zomer BOB, Verkeersveilige nacht, Weekend zonder Alcohol)* moet elke bestuurder het gevoel krijgen dat de kans op een controle hoog is. Naast alcoholtests wordt het belang van **speekseltests** groter om bestuurders ook **te testen op het gebruik van drugs.** De samenwerking met de interventieteams moet die pakkans nog verhogen.

## 7.3. Smartphone gebruik, gordeldracht en andere veiligheidsmaatregelen

Elke weggebruiker (autobestuurder, fietser, voetganger … ) moet in het verkeer de nodige concentratie aan de dag leggen en zorgen dat hij niet wordt afgeleid. **Het niet handenvrij bellen in de auto** door het **manipuleren van een smartphone** is de grootste bron van afleiding en zou het risico op een ongeval tot 4x verhogen.

Heel recent, op donderdag 3 maart 2022, verhoogde de boete op het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur van 116 euro naar 174 euro.

Uiteraard mag ook de controle op het correct gebruik van de **veiligheidsgordel** en eventuele **kinderzitjes** niet vergeten worden.

Maar het gaat niet alleen om autobestuurders. Ook motorrijders en hun passagiers moeten verplichte **veiligheidskledij** dragen (helm, handschoenen, jas …). De verkeerspolitie zal ook daarop toezien.

## 7.4. Gevaarlijk en asociaal gedrag naar zwakke weggebruikers

Eén van de grootse ergernissen die burgers binnen de veiligheidsmonitor aangeven is het asociaal en hinderlijk parkeergedrag op **mindervalidenplaatsen**, in **schoolomgevingen**, op het **zebrapad, fiets- en voetpad**. Daarnaast is ook het autorijden in voetgangerszones en op jaagpaden iets wat veel zwakke weggebruikers tegen de borst stoot, net als het inhalen in fietsstraten en fietszones. Deze locaties zullen in het bijzonder worden opgevolgd naar hun doelpubliek.

De algemene verkeersborden, verkeerslichten, wegeniswerken alsook de oversteekplaatsen voor voetgangers zullen worden opgevolgd in de toezichten door de verkeerspolitie.

## 7.5. Overladen en onveilig zwaar vervoer

Om de veiligheid van zwakke weggebruikers en omwonenden te verhogen, wordt het zwaar vervoer aan diverse reglementeringen onderworpen. Door onvoldoende ladingzekering of overlading kan er ladingverlies ontstaan. Maar ook al te vaak worden de inrijverboden (C21 en C23) gegeneerd en worden door deze **inbreuken overlast, schade aan het wegdek, geluids/stofhinder of gevaarlijke verkeerssituaties gecreëerd.** De verkeerspolitie zal toezicht houden op de naleving van de regelgeving door zowel tussen te komen bij interventies en klachten gerelateerd aan zwaar vervoer alsook op eigen initiatief toezicht houden en specifieke acties gaan opzetten. Deze acties zullen ook uitgevoerd worden **samen met de bijzondere inspectiediensten.**

## 7.6. Niet conforme technische eisen van het voertuig

Alle types van voertuigen en verkeersmiddelen moeten voldoen aan de nodige technische eisen om op een conforme en veilige manier aan het verkeer deel te nemen. Al te vaak worden voertuigen opgemerkt die afwijken van de technische eisen en niet de nodige keuringsattesten kunnen voorleggen. Tuningvoertuigen evolueren zo naar **patservoertuigen** die overlast en verkeersonveiligheid creëren. Bij de **bromfietsen** is er het risico dat de snelheid wordt **opgefokt. Fietsverlichting** blijft een belangrijk aandachtspunt om tijdens de donkere maanden preventief en repressief op te volgen. Tot slot vergen de nieuwe evoluties in alternatieve mobiliteit, zoals de **elektrische fietsen, speedelecs en elektrische steps**, de nodige aandacht en opvolging.

## 7.7. Sociale en economische vervoersfraude

Naast de technische eisen van de vervoersmiddelen en de attitude van de weggebruikers is het noodzakelijk dat er wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften en richtlijnen inzake vervoer. Het verzaken aan deze wettelijke bepalingen kan het economische en sociaal belang verstoren. Zo worden er vereisten opgelegd voor het **rijbewijs, verzekeringsbewijs, inschrijvingbewijs, vervoer van personen (taxi) en goederen (koeriersbedrijven).** Zowel tijdens reguliere als specifieke controles zal de verkeerspolitie deze boorddocumenten controleren.