Persnota – woensdag 11 maart 2026

Verkeersongevallencijfers en verkeersacties 2025

Aantal verkeerongevallen in PZ Vlas daalt verder met 9%

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. Dalende evolutie van de verkeersongevallen

Niettegenstaande het steeds drukker wordende verkeer, gecombineerd met een ruimere mix van (snellere elektrische) vervoersmiddelen, zette de dalende trend van het aantal verkeerongevallen (hierna VKO's) in Kortrijk, Kuurne en Lendelede van de afgelopen jaren zich ook in 2025 verder.

evolutie per gemeente

FE_GEMEENTE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kortrijk										
# VKO	1063	1028	1099	1068	735	835	988	973	954	854
# VKO % groei YOY	-5%	-3%	7%	-3%	-31%	14%	18%	-2%	-2%	-10%
Kuurne										
# VKO	152	141	134	164	106	124	114	132	107	99
# VKO % groei YOY	4%	-7%	-5%	22%	-35%	17%	-8%	16%	-19%	-7%
Lendelede										
# VKO	34	40	48	43	32	27	53	55	26	35
# VKO % groei YOY	-24%	18%	20%	-10%	-26%	-16%	96%	4%	-53%	35%
# VKO	**1249**	**1209**	**1281**	**1275**	**873**	**986**	**1155**	**1160**	**1087**	**988**
# VKO % groei YOY	**-5%**	**-3%**	**6%**	**-0%**	**-32%**	**13%**	**17%**	**0%**	**-6%**	**-9%**

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

In 2025 werden er **988** VKO's vastgesteld, dat zijn er bijna 100 minder dan in 2024 (1087), wat overeenkomt met een **daling van 9%.** De coronajaren buiten beschouwing gelaten is **2025 het eerste jaar dat we onder de 1000 vastgestelde verkeersongevallen zitten.**

Ruth Vandenberghe – voorzitter politiecollege: *"Sinds 2015 zien we goed de dalende trend in de verkeersongevallencijfers. Deze mooie en bemoedigende resultaten zijn zeker te danken aan het verantwoordelijk rijgedrag van onze inwoners en bezoekers. Daarnaast spelen ook de steeds veiliger wordende verkeersinfrastructuur zoals fietspaden en kruispunten een cruciale rol, dit in combinatie met verkeerspreventie, sensibilisering en systematische controles door politie- en stadsdiensten."*

2. Ernst van de verkeersongevallen

volgens ernst

AVOC-code-type	2021	2022	2023	2024	2025
0 VKO met stoffelijke schade					
# VKO	710	799	811	766	702
# VKO % groei YOY	16%	13%	2%	-6%	-8%
1 VKO met licht gewonde					
# VKO	243	310	306	291	257
# VKO % groei YOY	8%	28%	-1%	-5%	-12%
3 VKO met zwaar gewonde					
# VKO	31	45	43	28	29
# VKO % groei YOY	-11%	45%	-4%	-35%	4%
5 VKO met dode					
# VKO	2	1		2	
# VKO % groei YOY		-50%	-100%		-100%
# VKO	**986**	**1155**	**1160**	**1087**	**988**
# VKO % groei YOY	**13%**	**17%**	**0%**	**-6%**	**-9%**

In 2025 waren er geen dodelijke verkeersongevallen, in 2024 waren er 2. Er waren 29 verkeerongevallen met zwaargewonden te betreuren, dan is 1 meer dan in 2024.

In 2025 is er wel een **daling van 12% bij de VKO's met lichtgewonden**, van 291 naar **257.**

72% van alle 988 verkeersongevallen gebeurt tussen auto's, dat betekent dat er bij **meer dan 1/4** van de ongevallen een **zwakke weggebruiker** betrokken is, dat zijn jaarlijks om en bij de 200 VKO's.

Van de 257 verkeersongevallen met licht gewonden is er wel **70% betrokkenheid van zwakke weggebruikers.**

2.1. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn (= alle categorieën)

evolutie per gemeente

FE_GEMEENTE	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kortrijk						
# VKO	126	136	183	168	174	173
# VKO % groei YOY	-23%	8%	35%	-8%	4%	-1%
Kuurne						
# VKO	18	9	18	29	19	22
# VKO % groei YOY	-22%	-50%	100%	61%	-34%	16%
Lendelede						
# VKO	6	6	9	3	3	5
# VKO % groei YOY	20%	0%	50%	-67%	0%	67%
# VKO	**150**	**151**	**210**	**200**	**196**	**200**
# VKO % groei YOY	**-22%**	**1%**	**39%**	**-5%**	**-2%**	**2%**

Het aantal VKO's waar gewone fietsers bij betrokken zijn stijgt heel licht.

2.2. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij elektrische fietsers betrokken zijn

evolutie per gemeente

FE_GEMEENTE	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kortrijk						
# VKO	23	25	41	38	50	43
# VKO % groei YOY	21%	9%	64%	-7%	32%	-14%
Kuurne						
# VKO	3	2	3	9	4	7
# VKO % groei YOY	200%	-33%	50%	200%	-56%	75%
Lendelede						
# VKO	3	1		1	2	1
# VKO % groei YOY	200%	-67%	-100%		100%	-50%
# VKO	**29**	**28**	**44**	**48**	**56**	**51**
# VKO % groei YOY	**38%**	**-3%**	**57%**	**9%**	**17%**	**-9%**

Het aantal VKO's waar elektrische fietsers bij betrokken zijn daalt met 9%.

2.3. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij speed pedelecs betrokken zijn

evolutie per gemeente

FE_GEMEENTE	20	2021	2022	2023	2024	2025
Kortrijk						
# VKO		2	5	4	4	8
# VKO % groei YOY	00%		150%	-20%	0%	100%
Kuurne						
# VKO				2	1	1
# VKO % groei YOY					-50%	0%
Lendelede						
# VKO		1	1	1		1
# VKO % groei YOY			0%	0%	-100%	
# VKO		**3**	**6**	**7**	**5**	**10**
# VKO % groei YOY	**00%**		**100%**	**17%**	**-29%**	**100%**

Het aantal VKO's waar speed pedelecs bij betrokken zijn is beperkt tot 10 maar is wel dubbel zoveel dan in 2024. Bij 8 van de 10 VKO's met speedelecs werd de bestuurder licht gewond (5) of zwaar gewond (3).

2.4. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij e-steps betrokken zijn

Net als bij de speed pedelecs is het aantal VKO's met e-steps eerder beperkt, terwijl de perceptie vaak het tegenovergestelde is.

Er waren in 2025 in totaal **7** VKO's waarbij e-steps betrokken waren, **bij 5 daarvan werd de bestuurder licht gewond.**

2.5. Uitgelicht: verkeersongevallen waarbij bussen en vrachtwagens betrokken zijn

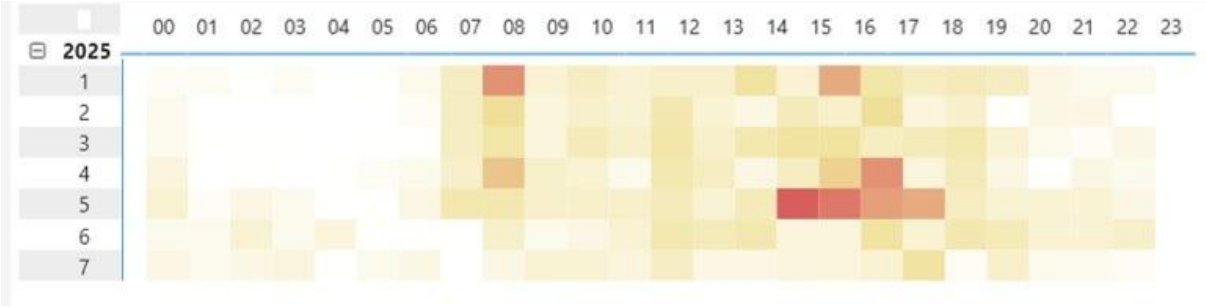
In 2025 waren er:

- **40** VKO's waarbij een vrachtwagen betrokken was, in 2024 waren dat er 38
- **3** VKO's waarbij een bus betrokken was, in 2024 waren dat er nog 12

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 dit tot 19u.** De combinatie van donkere maanden (= minder zichtbaarheid), met vermoeidheid en druk verkeer, maakt de avondspits risicovoller dan de ochtendspits (Bronnen: VIAS Instituut – Vlaams verkeerscentrum)

De kans op een ongeval is het grootst tijdens de schoolweek op vrijdagnamiddag tussen 15u en 18u. Tijdens de vakantieperiodes (kerst-, paas- en zomervakantie) zijn de VKO-cijfers duidelijk lager.



De cijfers van 1 tot 7 staan voor maandag (1) tot en met zondag (7).

4. Omstandigheden van de verkeersongevallen

4.1. Alcohol

Bij **92** van de 988 VKO's was er sprake van alcoholintoxicatie achter het stuur, wat overeenkomt met **9,3 %**. In 2024 waren er dit nog 126 (= 11,6 %).

In 2025 werden ruim 12.700 ademtesten afgenomen, dat zijn er zo'n 800 meer dan in 2024 . In totaal testten 376 bestuurders positief, wat overeenkomt met **3%**.

4.2. Drugs

Bij **17** van de 988 VKO's in 2025 was er sprake van drugsgebruik achter het stuur, wat overeenkomt met **1,7** %. In 2024 waren dit er 14.

In 2025 werden 182 testen speekseltesten afgenomen, in 2024 waren dat er maar 104, wat dus een **stijging is van het aantal testen van 43%.** In de toekomst wordt daar nog meer op ingezet.

5. Enkele cijfers van verkeerscontroles

5.1. E-step controles

In 2025 werden 216 overtredingen met elektrische steps vastgesteld. Een overtreding is bijvoorbeeld: geen 16 jaar zijn, een passagier vervoeren, te snel rijden (opgefokt) …

- in 2024 waren dat er 126
- in 2023 waren dat er 63

5.2. Bemande snelheidscontroles

In 2025 werden in totaal **425.000 bestuurders gecontroleerd op hun snelheid** tijdens de bemande controles (= voertuigen die voorbij een 'flitsvoertuig' passeren).

- Dat zijn ongeveer 40.000 meer gecontroleerde voertuigen dan in 2024 (385.000)
- In 2025 waren er 27.743 overtreders, wat overeenkomt met 6,5% die te snel reed
- In 2024 waren er 29.844 overtreders, wat overeenkomt met 7,5% die te snel reed
- In vergelijking met 2024 werden er 2.101 bestuurders minder geverbaliseerd terwijl er 40.000 meer gecontroleerd werden.

Er wordt meer gecontroleerd en toch daalt het aantal overtreders, waaruit we dus concluderen dat mensen wel degelijk trager rijden.

6. Met het 7-puntenplan gaat PZ Vlas voor gerichte aanpak van verkeersprioriteiten

Ook in het nieuw Zonaal Veiligheidsplan 2026-2030, waarin verkeersveiligheid steevast als topprioriteit naar voor geschoven wordt, zet de politiezone VLAS het heel concreet en praktisch 7-prioriteitenplan, voor het uitvoeren van de **verkeersacties, -toezichten en -controles in Kortrijk, Kuurne en Lendelede** verder.

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

6.1. Sturen onder invloed

Roesmiddelen zoals alcohol en/of drugs 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 **speekseltesten** groter om bestuurders ook **te testen op het gebruik van drugs.**

6.2. 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.**





6.3. Afleiding achter het stuur

Elke weggebruiker (autobestuurder, fietser, e-stepper …) 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, op de fiets of e-step,** door het **manipuleren van een smartphone** is de grootste bron van afleiding en zou het risico op een ongeval tot 4x verhogen.

Het is ook een heel grote bron van ergernis voor andere bestuurders en zwakke weggebruikers.

6.4. Asociaal gedrag in het verkeer

Een andere grote ergernis bij burgers is het asociaal en hinderlijk parkeergedrag op het **fietspad, voetpad, zebrapad, mindervalidenplaatsen …**

Daarnaast zijn ook **patserige auto's, (brom)fietsen, e-steps in voetgangerszones en winkelwandelgebieden** 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.

6.5. 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 gegeneerd en worden door deze **inbreuken overlast, schade aan het wegdek, geluids/stofhinder of gevaarlijke verkeerssituaties gecreëerd.**

De verkeerpolitie werkt hiervoor nauw samen **met de bijzondere inspectiediensten.**

6.6. Technische eisen

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 en de controleren. Tot slot vergen de nieuwe evoluties in alternatieve mobiliteit, zoals **de elektrische fietsen, speedelecs, elektrische steps, fatbikes** … de nodige aandacht en opvolging.

6.7. Verplichte boorddocumenten

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, inschrijvingsbewijs, vervoer van personen (taxi) en goederen (koeriersbedrijven).** Zowel tijdens reguliere als specifieke controles zal de verkeerspolitie deze boorddocumenten controleren.