

2013•2014
FACULTEIT BEDRIJFSECONOMISCHE WETENSCHAPPEN
master in de mobiliteitswetenschappen

Masterproef

Rapportering van verkeersongevallen in de Vlaamse televisiejournaals

Promotor :
dr. Stijn DANIELS

Copromotor :
Prof. dr. Elke HERMANS

Michèle Baets
*Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van master in de
mobiliteitswetenschappen*

2013•2014
FACULTEIT BEDRIJFSECONOMISCHE
WETENSCHAPPEN
master in de mobiliteitswetenschappen

Masterproef

Rapportering van verkeersongevallen in de Vlaamse
televisiejournals

Promotor :
dr. Stijn DANIELS

Copromotor :
Prof. dr. Elke HERMANS

Michèle Baets

*Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van master in de
mobiliteitswetenschappen*

Voorwoord

Tijdens het laatste jaar van de 5-jarige opleiding mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit Hasselt, werkte ik aan deze masterthesis; “Rapportering van verkeersongevallen in de Vlaamse televisiejournalen”. Het thema sluit goed aan met mijn afstudeerrichting Verkeersveiligheid. Aanvankelijk waren mediaselectieprocedures nagenoeg onbekend terrein voor mij. Een uitgebreide literatuurstudie drong zich op. Naarmate ik mij verdiepte in de media-gerelateerde theorieën groeide het inzicht en kreeg ik steeds meer interesse voor de mediawerking. Een studie van de materie van deze mediaselectieprocedures zorgt ervoor dat ik voldoende achtergrondkennis bezit voor het uitvoeren van mijn onderzoek.

De volgende uitdaging was; de gekende en de uit de literatuur bekomen mobiliteitsaspecten die gerelateerd zijn aan verkeersongevallen, te koppelen aan de toegereikte mediakennis. Door in dit onderzoek te bepalen welke de belangrijke ongevalseigenschappen voor mediaselectie zijn, kan ik mijn bijdrage leveren aan een uitgebreider transversaal onderzoek tussen de steunpunten Media en Verkeersveiligheid.

Het afwerken van deze thesis heeft ongewenste vertraging opgelopen en zou niet gelukt zijn zonder de steun van bepaalde personen. Graag wil ik hiervoor het team van UHasselt bedanken: mijn promotor Dr. Stijn Daniels, mijn copromotor Prof. Dr. Elke Hermans en mijn begeleider de heer Tim De Ceunyk. Tevens dank ik mijn begeleidster van de UAntwerpen mevrouw Julie De Smedt. Eveneens bedankt aan de jobstudenten die geholpen hebben bij het coderen van de nieuwsitems. Daarnaast heb ik veel steun ontvangen van mijn familie en vrienden, met bijzondere dank aan mijn ouders.

Michèle Baets,
Augustus 2014

Samenvatting

Het aantal verkeersslachtoffers dient teruggedrongen te worden. Momenteel worden nog niet alle wegen bewandeld die invloed hebben op de inperking van het aantal letselongevallen. Het verkeersveiligheidsgedrag van de bevolking wordt door tal van factoren bepaald. Eén van deze bepalende factoren is de televisienieuwsberichtgeving over verkeersongevallen die in de media uitgezonden wordt. Deze paper heeft de nieuwsitems over verkeersongevallen van het VRT 19 uur journaal en het VTM 19 uur nieuws onder de loep genomen en onderzocht welke objectieve ongevalsfactoren uit de ongevallendatabank (FOD Economie) bepalen of een verkeersongeval al dan niet in de mediaberichtgeving wordt opgenomen. Nieuwsitems werden aan de hand van een vooraf opgesteld codeboek gecodeerd op voorwaarde dat het item over een letselongeval handelt dat plaatsvond op de openbare weg in Vlaanderen.

Dit onderzoek kadert binnen een transversaal onderzoek tussen de steunpunten Media en Verkeersveiligheid. Naast de selectiecriteria die in deze paper bepaald worden, zal men in een vervolgonderzoek nagaan welke ongevalskennmerken gerapporteerd worden in de berichtgeving en hoe accuraat deze gegevens zijn. Het einddoel is; inzicht krijgen in welke mate de media het verkeersveiligheidsgedrag van de bevolking beïnvloedt.

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een literatuurstudie en een data-analyse. Enerzijds handelt de literatuurstudie over mediaselectiecriteria: nieuwswaardentheorie van Galtung en Ruge, invloed van institutionele doelen, invloed van de nieuwsbronnen en invloed van de gatekeepers (Shoemaker). Anderzijds worden in de literatuur gerelateerde onderzoeken waar een koppeling tussen verkeersongevallen en media is gelegd, bekeken en indien van toepassing besproken.

Binnen dit thesisonderzoek is er geopteerd om enkel de ongevalsfactoren van de dodelijke verkeersongevallen te onderzoeken. Er zijn 3 logistische regressiemodellen opgesteld; het hoofmodel bevat de dodelijke ongevallen die in de berichtgeving van VRT of VTM zijn opgenomen en de twee submodellen die de dodelijke verkeersongevallen analyseren voor beide zenders afzonderlijk.

De data-analyse leverde enkele belangrijke statements op. Naarmate het aantal betrokkenen toeneemt, stijgt de kans dat het ongeval opgenomen wordt in de media. Dodelijke ongevallen die plaatsvinden op de autosnelweg hebben meer kans om geselecteerd te worden voor de nieuwsberichtgeving. Ook stijgt de kans dat een ongeval opgenomen wordt in de media als er een dode valt onder de 65 jaar en/of deze dode een vrouw is. Tenslotte geeft het model weer dat motorongevallen significant minder kans hebben om in de media te verschijnen, terwijl busongevallen succesitems zijn om te rapporteren in het nieuws.

Abstract

The number of road casualties needs to be forced back. At present not all options have been considered that have an influence on constraining the number of road injuries. The traffic safety behavior of the population is determined by numerous factors. One of those determinative factors is the television news coverage on traffic accidents broadcasted by the media. This paper focused on the news items on traffic accidents in the VRT and the VTM seven o'clock evening news and examined which objective accident factors from the traffic accident database (Federal Public Service Economy) determine whether or not a traffic accident is covered in the media. News items were only encoded, using a predefined code book, if the traffic accident occurred on public roads in Flanders.

This research is part of a transversal research between two departments for policy research: Media and Traffic Safety. Besides from the selection criteria which are determined in this paper, a follow-up research will examine the accident characteristics which are reported in the news coverage and the accuracy of the model. The ultimate objective is to get an insight in the way media influences the traffic safety behavior of the population.

The research was carried out studying literature and performing data analysis. On the one hand, the literature study focuses on media selection criteria: the news value theory of Galtung and Ruge, the influence of institutional objectives, the influence of news sources and the influence of gatekeepers (Shoemaker). On the other hand, literature related research with a link between traffic accidents and media is reviewed and, if relevant, commented.

Within the broader research domain, this paper only examined the accident factors of lethal traffic accidents. Three logical regression models were developed; a main model encompassing the lethal accidents included in the news coverage of VRT or VTM and two sub models which analyze the lethal traffic accidents for both TV stations separately.

The data analysis produced some important statements. As the number of persons involved increases, the probability increases that the accident is included in the media. Lethal accidents that take place on a highway are prone to be selected for the news coverage. An accident where of a person under 65 and/or a female dies also increases the probability. Finally, the model reflects that motorbike accidents have significantly lower opportunity to appear in the media, while accidents with buses are a guaranty of success to be covered in the news.

Inhoud

Voorwoord	- 1 -
Samenvatting	- 2 -
Abstract	- 3 -
Figurenlijst	- 6 -
Tabellenlijst	- 6 -
HOOFDSTUK 1: INLEIDEND HOOFDSTUK	- 7 -
1.1 Probleemstelling	- 7 -
1.2 Onderzoeksomkadering	- 7 -
1.3 Onderzoekersdoelstelling	- 8 -
1.4 Onderzoeksvragen	- 9 -
HOOFDSTUK 2: LITERATUURSTUDIE	- 11 -
2.1 Nieuwswaardentheorie - Galtung and Ruge	- 11 -
2.2 Institutionele doelen	- 13 -
2.3 Invloed van nieuwsbronnen	- 15 -
2.4 Invloed van Gatekeepers – Shoemaker	- 15 -
2.5 Agendasetting – priming and framing	- 18 -
a. Agenda-setting	- 18 -
b. Priming and Framing	- 18 -
c. Toekomst Agenda-setting	- 19 -
2.6 Verkeersongevallen in de media	- 19 -
HOOFDSTUK 3: METHODOLOGIE	- 21 -
3.1. Opmaak databestand	- 21 -
a. Ongevallendatabank	- 21 -
b. Nieuwsitems	- 21 -
3.2. Analysemethode	- 22 -
3.3 Afbakening databestand	- 25 -
3.4 Beschrijvende statistiek	- 26 -
HOOFDSTUK 4: RESULTATEN	- 33 -
4.1 Modelselectie	- 33 -
4.2 Bespreking resultaten	- 37 -

HOOFDSTUK 5: DISCUSSIE.....	- 45 -
HOOFDSTUK 6: CONCLUSIE.....	- 49 -
HOOFDSTUK 7: BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN	- 51 -
Bibliografie	- 52 -

Figurenlijst

FIGUUR 1: Conceptueel model transversaal onderzoek steunpunten Media en Verkeersveiligheid	8 -
FIGUUR 2: Conceptueel model thesisonderzoek	9 -
FIGUUR 3: VRT versus VTM	14 -
FIGUUR 4: Verkeersongevallen in % van het nieuws per jaar	15 -
FIGUUR 5: Hiërarchisch model van Shoemaker en Reese	16 -
FIGUUR 6: Tripolor model of agendas: policy, corporate and media (Watson, 2007)	18 -
FIGUUR 7: Aantal dodelijke ongevallen in de Media - VRT vs VTM (absoluut aantal)	27 -
FIGUUR 8: Aantal dodelijke ongevallen in de Media - VRT vs VTM (%)	27 -

Tabellenlijst

TABEL 1: # dodelijke ongevallen/jaar volgens ongevallendatabank t.o.v. uitzendingen Vlaamse media - 26 -	
TABEL 2: # dodelijke ongevallen/ jaar volgens ongevallendatabank t.o.v. uitzendingen VRT vs VTM ..	27 -
TABEL 3: Modelselectie VRT en VTM	34 -
TABEL 4: Modelselectie VRT	35 -
TABEL 5: Modelselectie VTM	36 -
TABEL 6: Bespreking geselecteerd model VRT en VTM	38 -
TABEL 7: Bespreking geselecteerd model VRT	39 -
TABEL 8: Bespreking geselecteerd model VTM	42 -
TABEL 9: Significante selectiecriteria per model	45 -

HOOFDSTUK 1: INLEIDEND HOOFDSTUK

1.1 Probleemstelling

Verkeersveiligheid is een groot maatschappelijk probleem. In 2012 lieten in Vlaanderen 381 mensen het leven en 36 372 personen raakten gewond (Focant, 2013). Verkeersongevallen worden ook uitgezonden in de Vlaamse media. Het is niet duidelijk welk effect deze mediaberichtgeving heeft op de verkeersdeelname. Op dit vlak tast men nog in het onbekende. Omwille van de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem dient men alle mogelijke wegen te bewandelen die kunnen leiden tot een reductie van het aantal verkeersslachtoffers.

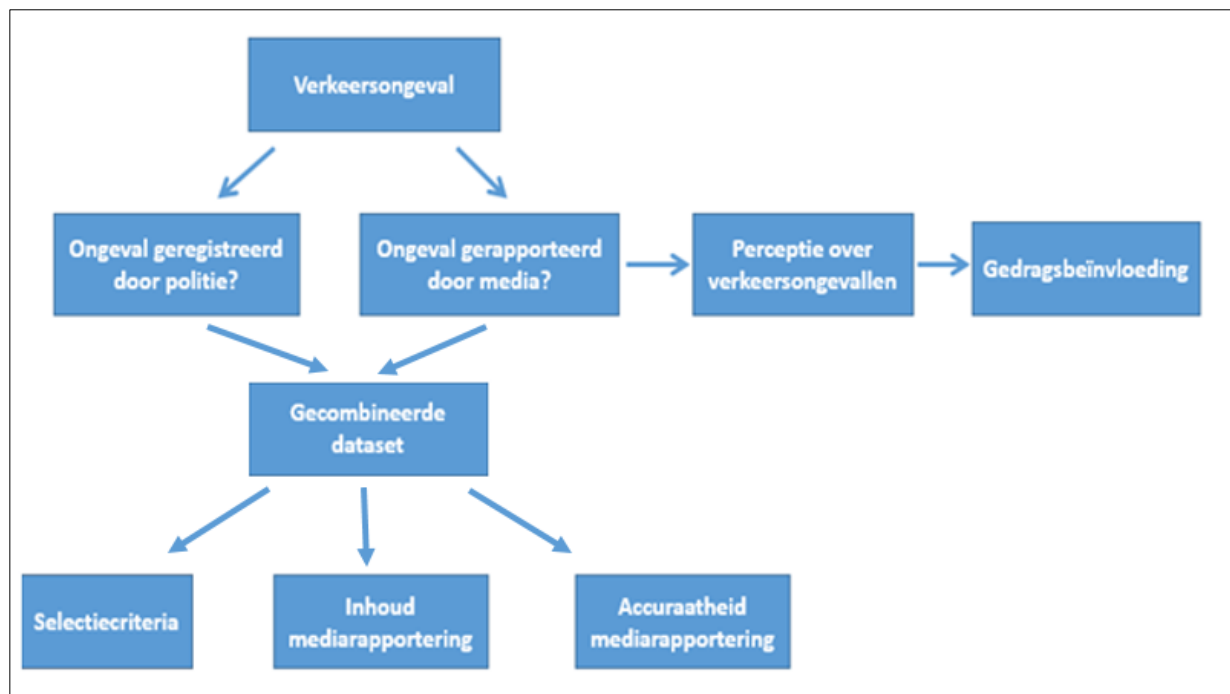
Niet alle verkeersongevallen worden opgenomen in de media. Momenteel is men er zich niet van bewust welke ongevalseigenschappen bepalen of een verkeersongeval in de nieuwsberichtgeving terecht komt. Hierover is meer doortastend onderzoek vereist. Deze studie gaat hierop in: er wordt nagegaan welke ongevalseigenschappen bepalen of een verkeersongeval al dan niet in de media wordt opgenomen.

De bevolking veronderstelt dat de nieuwsberichtgeving een afspiegeling is van wat er effectief plaatsvindt in de realiteit. Bijvoorbeeld: in periodes waarin veel verkeersongevallen in het nieuws komen, is men ervan overtuigd dat er in werkelijkheid ook meer verkeersongevallen plaatsvinden (Kepplinger & Habermeier, 1995). Mediaberichtgeving geeft het gedrag van mensen vorm, de media bepaalt mee hoe men omgaat met verkeersveiligheid. Een foutieve afspiegeling van de werkelijkheid kan een probleem vormen doordat dit op een incorrecte manier vorm geeft aan het verkeersgedrag van mensen en aan hun risicobeleving in het verkeer. Vertekende mediaberichtgeving kan enerzijds zorgen voor een te lakse houding ten opzichte van verkeersveiligheid, maar anderzijds kan het de burgers ook verontrusten (Daniels, Brijs, & Keunen, 2010). Mediaberichtgeving heeft een te grote invloed op het gedrag van mensen tijdens hun verkeersdeelname om hier slechts beperkte kennis van te hebben.

1.2 Onderzoeksomkadering

De Steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek zijn in 2001 opgericht om het beleid van de Vlaamse Overheid wetenschappelijk te ondersteunen. Deze steunpunten staan in voor kennisoverdracht, gegevensverzameling en analyse van de verkregen gegevens. Met de steun van deze specifieke steunpunten kan de overheid inspelen op de continue veranderingen van de samenleving en de nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen (Vlaamse Overheid, 2014).

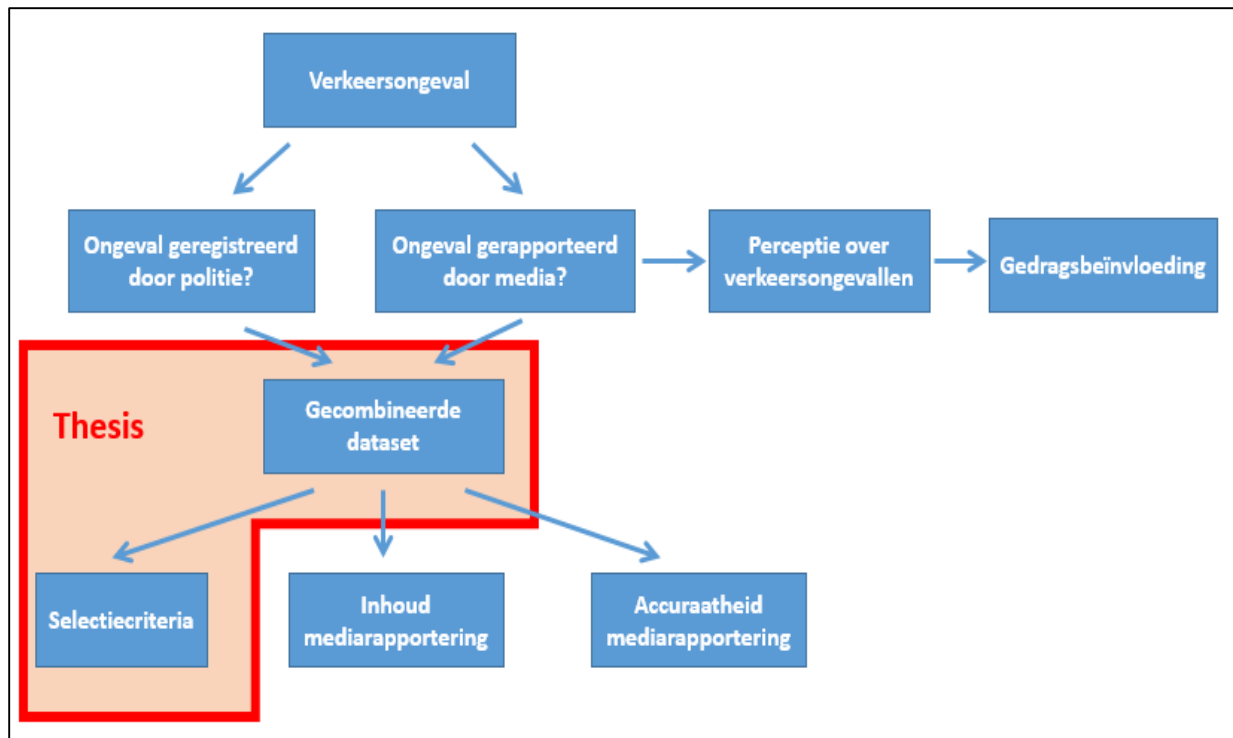
Naast doelgericht onderzoek per domein hebben de steunpunten Media en Verkeersveiligheid besloten om de handen in elkaar te slaan. Het is de bedoeling om een transversaal onderzoek uit te voeren. Men wil de mediaberichtgeving in de Vlaamse media in kaart brengen omtrent verkeersongevallen in Vlaanderen. Om een beter inzicht te krijgen in deze problematiek is het noodzakelijk om de selectiecriteria te bepalen die door de media gehanteerd worden om een ongeval al dan niet te publiceren. Daarnaast wordt er nagegaan welke ongevalskenmerken in de mediaberichtgeving gerapporteerd worden. Ten slotte wordt de nauwkeurigheid van de mediaberichtgeving onderzocht. De ongevalskenmerken uit de ongevallendatabase worden vergeleken met de informatie die de media meedeelt. Dit alles om na te gaan hoe men de mediaberichtgeving beter kan overbrengen zodat het verkeersgedrag van mensen positief beïnvloed wordt.



FIGUUR 1: Conceptueel model transversaal onderzoek steunpunten Media en Verkeersveiligheid

1.3 Onderzoekersdoelstelling

Het doel van mijn thesis binnen dit onderzoek is nagaan **welke objectieve ongevalseigenschappen bepalen of een verkeersongeval al dan niet in de Vlaamse media verschijnt**. Wanneer er een verkeersongeval plaatsvindt, kunnen bepaalde determinanten bepalen of een ongeval opgenomen wordt in de mediaberichtgeving.



FIGUUR 2: Conceptueel model thesisonderzoek

Het onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van een literatuurstudie en een data-analyse. Voorafgaand aan de data-analyse wordt er een gecombineerde dataset opgesteld. Deze dataset wordt gecreëerd aan de hand van gegevens uit de ongevallendatabank en de nieuwsitems over verkeersongevallen uit het elektronisch nieuwsarchief.

1.4 Onderzoeksvragen

Hoofdonderzoeksvraag:

- ✓ Welke ongevalseigenschappen bepalen of een ongeval in de media komt?

Deelonderzoeksvragen:

- ✓ Welke objectieve ongevalskenmerken, afkomstig van de ongevallendatabank zijn belangrijk voor de mediaselectie?
 - Omvang ongeval?
 - Ernst ongeval?
 - Omstandigheden ongeval?
 - Eigenschappen van de betrokkenen?
 - ...

HOOFDSTUK 2: LITERATUURSTUDIE

Binnen de communicatiewetenschappen is nieuwsselectie een veel besproken topic. Journalisten blijken vaak dezelfde gebeurtenissen te selecteren en weer te geven als nieuwsitem. Dit komt doordat bepaalde factoren beslissen of een gebeurtenis al dan niet in het nieuws wordt weergegeven, namelijk de nieuwsselectiefactoren. Deze nieuwsselectie omvat een complex proces. Donsbach (2004) onderscheidt vier belangrijke factoren die het selectieproces bepalen; nieuwswaarden, institutionele doelen, invloed van nieuwsbronnen en de invloed van journalisten, redacteurs en hoofdredacteurs (Donsbach W. , 2004). Hieruit blijkt dat een gebeurtenis, dus ook een verkeersongeval een heel proces dient te doorstaan om opgenomen te worden in de berichtgeving. Deze selectie wordt zowel beïnvloed door objectieve selectiecriteria alsook door subjectieve feeling van de gatekeepers. Hierdoor is het niet zwart op wit aan te geven welke factor de doorslag geeft om een verkeersongeval weer te geven in het nieuws, maar wordt er gekeken welke stappen de ongevalsgebeurtenis dient te doorstaan en welke ongevalseigenschappen de selectie beïnvloeden.

2.1 Nieuwswaardentheorie - Galtung and Ruge

Verschillende onderzoekers hebben zich bezig gehouden met het opstellen van een nieuwswaardentheorie. De meest gebruikte nieuwswaardentheorie binnen de communicatiewetenschappen is deze van de Noorse onderzoekers Galtung and Ruge (Kheirabadi & Aghagolzadeh, 2012). Zij stelden twaalf factoren op die bepalen of een gebeurtenis al dan niet geselecteerd wordt. Naarmate een gebeurtenis meer voldoet aan de opgestelde factoren, is deze gebeurtenis nieuwswaardiger en is de kans groter dat deze gebeurtenis het nieuws zal halen. De twaalf factoren die Galtung en Ruge opstelden zijn in te delen in acht niet-cultuurgebonden en vier cultuurgebonden factoren. In tegenstelling tot de cultuurgebonden factoren zijn de niet-cultuurgebonden factoren in ieder land hetzelfde. De acht eerste factoren geven een antwoord op de vraag: 'Hoe een gebeurtenis nieuws wordt' (Galtung & Ruge, 1956).

Acht niet-cultuurgebonden factoren

Frequentie

De eerste factor frequentie wijst niet naar het meermalig terugkomen van een gebeurtenis, maar naar de tijdspanne die een gebeurtenis nodig heeft om zich af te ronden. Hierdoor worden voornamelijk korte, intense gebeurtenissen gepresenteerd in het nieuws. Lange, aanslepende processen worden enkel vertoond wanneer er een opvallend voorval zich voordoet (Galtung & Ruge, 1956). Daarentegen formuleren Harcup en O'Neill (2001) deze factor frequentie wel als een maatstaf van hoeveelheid. Naarmate een gelijkaardige gebeurtenis frequenter voorkomt, is de kans groter dat deze opgenomen wordt in het nieuws. De journalisten gaan hierdoor selecteren op basis van gewoontegedrag (Harcup & O'Neill, 2001).

Drempelfactor

Vooraleer een gebeurtenis nieuwswaardig is, dient deze een drempel te overschrijden. De gebeurtenis dient een bepaalde impact/omvang te hebben. Naarmate de gebeurtenis de drempel meer overschrijdt, wordt het nieuwsitem aantrekkelijker om te selecteren (Galtung & Ruge, 1956).

Ondubbelzinnigheid

Hoe duidelijker de gebeurtenis en hoe eenduidiger de bron van de gebeurtenis, des te groter de kans is om gekozen te worden als nieuwsitem. Redacteurs willen onduidelijkheid ten sterkste vermijden omdat het publiek ondubbelzinnige en klare boodschappen verwacht (Galtung & Ruge, 1956).

Betekenisvol

Een gebeurtenis kan om twee redenen als betekenisvol worden geclassificeerd. Zo heeft een gebeurtenis betekenis als deze cultureel nabij is. Toch kunnen ook gebeurtenissen die op vlak van cultuur veraf staan van de bevolking, maar aansluiten bij de beleavingswereld van deze bevolking, een hoge nieuws waarde hebben (Galtung & Ruge, 1956).

Harmonie

Naarmate een gebeurtenis meer overeenstemt met de wensen, behoeften, verwachtingen en denkpatronen van de bevolking is het item nieuwswaardiger en is de kans groter geselecteerd te worden. Het publiek heeft een zeker verwachtingspatroon van het nieuws en reageert positief wanneer een gebeurtenis voorspelbaar is (Galtung & Ruge, 1956).

Uitzonderlijkheid

Tegenovergesteld aan de factoren betekenisvol en harmonie staat de factor uitzonderlijkheid. Wanneer een gebeurtenis onverwacht en zeldzaam is, is de kans groter dat deze zich in de nieuwsberichtgeving bevindt. Door het creëren van een choquerend effect probeert de media de aandacht te trekken (Galtung & Ruge, 1956).

Continuïteit

Eens een bepaalde gebeurtenis het nieuws heeft gehaald, is de drempel om hier later nogmaals over te schrijven kleiner. De eerste gelijkaardige gebeurtenis heeft namelijk de weg geopend voor het nieuwe item (Galtung & Ruge, 1956).

Samenstelling (framing)

Redacties willen een grote variatie in hun berichtgeving wat betreft onderwerpen. Men probeert een balans te vinden tussen de verschillende rubrieken (buitenlands nieuws, politiek, cultuur, sport, ...). Wanneer een bepaalde rubriek nog niet vermeld wordt in het nieuws en de andere rubrieken wel, wordt de drempel voor selectie van een gebeurtenis voor deze afwezige rubriek verlaagd (Galtung & Ruge, 1956).

Naast bovenstaande factoren stelden Galtung en Ruge nog vier cultuurgebonden factoren op, vermits cultuur vaak een belangrijke invloed heeft op de nieuwsselectie. De twee eerste cultuurgebonden factoren bevatten de omschrijving van 'elite'. Binnen nieuwsberichtgevingen blijkt deze term van groot belang voor het nieuwsselectieproces. Elite kan gedefinieerd worden als een verwijzing naar de hoge status van een land of persoon (Mills, 1956).

Vier cultuurgebonden factoren

Elite naties

Een gebeurtenis zal sneller in het nieuws opgenomen worden wanneer het nieuws te maken heeft met een elite natie. Gebeurtenissen die plaatsvinden in een land dat als elite-land beschouwd wordt, hebben veel meer kans om binnen de nieuwsselectie te vallen (Harcup & O'Neill, 2001). Bijvoorbeeld zullen

gebeurtenissen die in Amerika plaatsvinden makkelijker bij ons het nieuws halen dan wanneer ongeveer hetzelfde voorval plaatsvindt in de Aziatische wereld. Amerika is nauwer met België verbonden dan Azië.

Elite personen

Naast gebeurtenissen waar elite landen bij betrokken zijn, zijn ook gebeurtenissen met elite personen zeer aantrekkelijk om op te nemen in de nieuwsselectie. Elite personen zijn mensen die belangrijk zijn in de samenleving (Galtung & Ruge, 1956). Zo zullen verkeersongevallen waarbij enkel materiële schade en/of enkel lichtgewonden vallen veel meer kans hebben om in het nieuws te komen indien er een elite-persoon bij betrokken is.

Personificatie

Gebeurtenissen die gekoppeld kunnen worden aan bepaalde personen hebben meer kans om de selectie te doorstaan. Journalisten kunnen aan de hand van deze personificatie het persbericht een stuk interessanter maken door bijvoorbeeld de betrokkene te interviewen of door een foto toe te voegen. Nieuwsconsumenten zijn aangetrokken tot de identificatiemogelijkheden die deze personificatie creëert (Galtung & Ruge, 1956).

Negativisme

Slecht nieuws is echt nieuws (Buijs, 2008). Negatieve gebeurtenissen hebben meer kans om geselecteerd te worden. Dit doordat de tijdspanne waarin deze voorvallen zich voordoen meestal van korte duur en duidelijk afgebakend zijn. Bijvoorbeeld voor verkeersongevallen; deze gebeurtenissen zijn van korte duur en kunnen laattijdig nog snel toegevoegd worden voor de berichtgeving vrijgegeven wordt. Bovendien is negatief nieuws vaak onverwachter dan positief nieuws en de context ervan is over het algemeen eenduidiger. Uit onderzoek van de universiteit Antwerpen en de K.U. Leuven blijkt eveneens dat binnen nieuwsjournalen de meeste tijd besteed wordt aan het negatieve onderwerp: criminaliteit. (ENA, 2011)

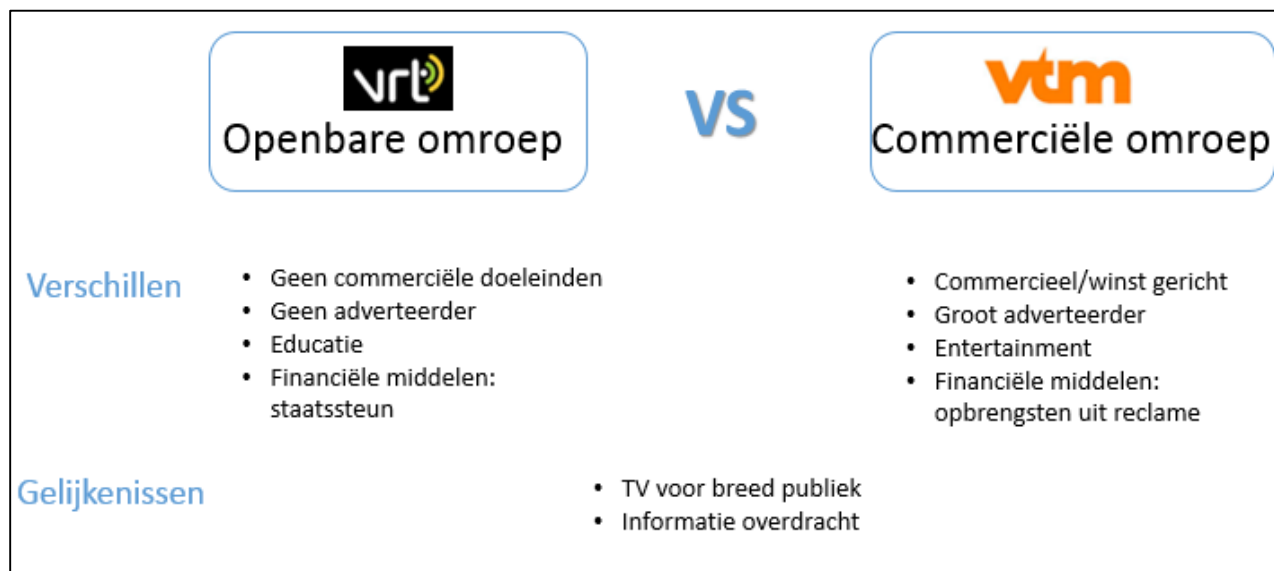
2.2 Institutionele doelen

Niet elk institutioneel doel selecteert hetzelfde nieuws. Volgens Donsbach hangt dit af van de doelstellingen en de tradities van het nieuwskanaal. Zo beïnvloeden de tradities en de verwachtingspatronen van redacties het individuele nieuwskeuzeprocess van journalisten (Donsbach W. , 2004). Binnen dit onderzoek worden de verkeersongevallen onderzocht die in de 19 uur journalen van VRT en VTM werden vertoond.

Men onderscheidt verschillen in missie en waarden bij beide Tv-zenders. De Vlaamse Radio- en Televisieomroep (VRT) is de Vlaamse publieke omroep. De VRT opteert ervoor om op een kwalitatieve manier alle Vlamingen te bereiken. Door proactieve communicatie en samenwerking met andere media zorgt de VRT voor sectorversterking en tevens voor maatschappijversterking doordat alle actoren binnen de maatschappij worden aangesproken. (VRT, 2014) De Vlaamse Televisie Maatschappij (VTM) behoort tot de groep van het mediabedrijf Mediaaan; een Vlaams multimediabedrijf dat onder andere televisie aanbiedt. VTM brengt voornamelijk entertainment en informatie voor het brede publiek. Ze maken het verschil als reclameadverteerder, waardoor ze als een commerciële onderneming instaan voor een maatschappelijke verbintenis. (Mediaaan, 2014)

In het boek van Kees Buijs wordt verwezen naar commercialisering van mediabedrijven. Deze commercialisering kan twee betekenissen hebben. De ruime betekenis van het woord heeft het over organisaties die steeds meer publiek proberen te bereiken en zo hun marktaandeel willen vergroten. De engere betekenis richt zich voornamelijk op het belang van reclame als bron van inkomsten en de daarbij optredende veranderingen van de media-inhoud (Buijs, 2008). Beide besproken omroepen hebben als doel zoveel mogelijk publiek te bereiken en hun marktaandeel uit te breiden. VTM heeft naast deze uitbreidingsfunctie ook de tweede commerciële functie, namelijk winst boeken door het adverteren van reclame. Reclame is dan ook prominent aanwezig op deze commerciële omroep.

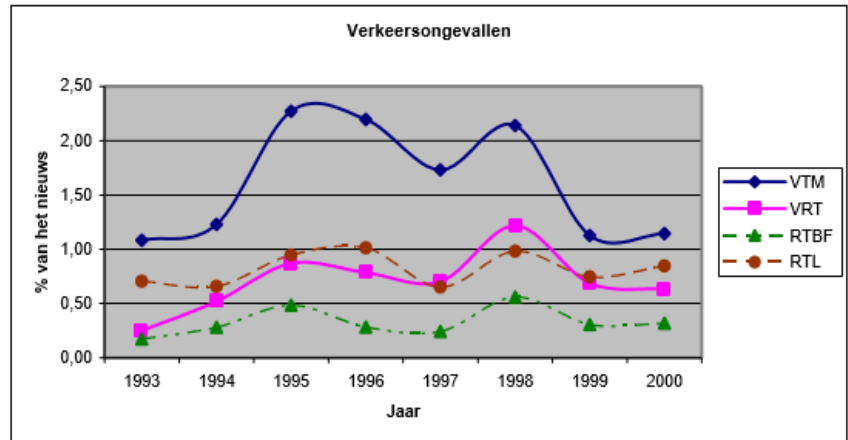
De opmerkelijkste verschillen en gelijkenissen tussen de openbare en commerciële omroep worden in onderstaande figuur weergegeven:



FIGUUR 3: VRT versus VTM

Uit een structuuranalyse van de nieuwsjournalen van beide zenders toonde Vandenhende aan dat het VRT journaal meer politieke items als hoofdpunt brengt dan het VTM nieuws. Het VTM nieuws selecteert als hoogtepunt vaker human interest-items (Vandenhende, 2010). Ditzelfde bleek uit een onderzoek van de universiteit Antwerpen en de K.U. Leuven; in de nieuwsuitzendingen van VRT wordt er meer over politiek en buitenlands nieuws gesproken, bij VTM gaat men sensatiegerichter te werk (ENA, 2011). Ook Shoemaker en Reese (2009) vermelden in hun boek dat commerciële zenders meer nieuws uitzenden met een hoger entertainment gehalte dan de publieke omroep. Volgens hen focust de commerciële zender zich minder op politiek en economie, maar sterker op sport, levensstijl en de algemene menselijke interesse (Shoemaker & Reese, 2009).

Uit een onderzoek van Sinardet, De Swert en Dandoy (2004) blijkt dat er binnen nieuwsjournalen slechts weinig aandacht gaat naar items met verkeersongevallen. In het VTM nieuws wordt er dubbel zoveel gerapporteerd over verkeersongevallen dan in het VRT journaal. 2% van een nieuwsuitzending bij VTM wordt besteed aan verkeersongevallen, dit komt overeen met een minuut per uitzending (Sinardet, De Swert, & Dandoy, 2004).



FIGUUR 4: Verkeersongevallen in % van het nieuws per jaar (Sinardet, De Swert, & Dandoy, 2004)

2.3 Invloed van nieuwsbronnen

Enerzijds hebben journalisten slechts weinig tijd om te beslissen welke nieuwsberichten er geselecteerd worden en het aanbod van bronnen dat de redactie binnenstroomt is enorm groot. Door deze deadlines wordt de nieuwsselectie een proces dat snel en routinematig doorlopen wordt (Gans, 1979). Voor de journalist is het niet mogelijk om elk bericht na te trekken op de correctheid ervan, nochtans is de correctheid en betrouwbaarheid van het nieuws één van de belangrijkste kwaliteitscriteria (Buijs, 2008). Anderzijds weten persbureaus en persvoorlichters precies waarnaar journalisten op zoek zijn. Het selectieproces wordt beïnvloed doordat de onderwerpen zo aangepast worden dat ze nog steeds correct zijn, maar dat ze een hogere nieuwswaardenfactor krijgen toegediend door de gatekeepers. De berichtgeving wordt namelijk door de persbureaus 'voorgevormd' voor de gatekeepers (Donsbach W., 2004). Volgens Jaap van Ginneken (1996) kunnen de beperkingen (tijd, geld en mankracht) verbonden aan het selectieproces resulteren in een oppervlakkige berichtgeving. De berichtgeving dient kort te zijn en bevat meestal de vier belangrijkste W-vragen; wie, wat, waar en wanneer. Of er uitgebreid gesproken wordt of de vijfde W-vraag, waarom, hangt van de lengte van het persbericht af (van Ginneken, 1996).

2.4 Invloed van Gatekeepers – Shoemaker

Iedere gebeurtenis moet een strenge selectiefase doorstaan om na te gaan of deze al dan niet voldoende belangrijk is om in het nieuws opgenomen te worden. Binnen de communicatiewetenschappen noemt men dit "gatekeeping". Alle berichtgeving die op de redactie verschijnt dient verschillende "gates" (sluizen/poorten) te passeren.

De wortels van deze theorie zijn gegrondvest in 1947. De Duitse sociale psycholoog Kurt Lewin lanceerde toen de term "gatekeeping". Het eerste gebruik van dit woord bevond zich in een huishoudelijke context: "De moeder is de sluiswachter van het gezin en zij bepaalt dus welk voedsel er op tafel komt." (Lewin, 1947)

Gatekeeper werd in 1982 door Coser, Kadushin en Powell gedefinieerd als volgt:

"People, who by virtue of their position in an organization, operate sluice gates for ideas, deciding which will be offered and what will be excluded." (Coser, Kadushin, & Powell, 1982)

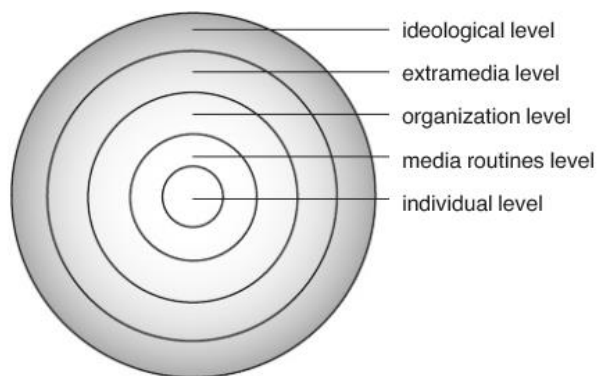
Pamela Shoemaker en Tim Vos definieerden in 2009 Gatekeeping als volgt:

"The proces of culling and crafting countless bits of information into the limited number of messages that reach people each day, and it is the center of the media's role in modern public life. People rely on mediators to transform information about billions of events into a manageable subset of media messages." (Shoemaker & Vos, 2009)

Gatekeeping binnen de communicatiewetenschappen doet zich voor op 3 niveaus. Een eerste selectie vindt plaats door journalisten, redacteurs en correspondenten. Deze personen selecteren de gebeurtenissen die zij nieuwswaardig achten. Erna wordt tussen de berichtgeving die de eerste gate passeert een filtering gemaakt door de chef-redacteur. Tenslotte bepaalt de laatste gatekeeper, de hoofdredacteur welke items er effectief uitgezonden worden (Verduijn, 2005). De selectie gebeurt op basis van selectietheorieën, maar subjectieve invloed van de gatekeepers is niet volledig uit te sluiten (Donsbach W. , 2004).

Op ieder van de drie bovenvermelde niveaus vindt een proces plaats gebaseerd op het hiërarchisch model van **Shoemaker en Reese (gatekeepingtheorie)**. Hierin worden vijf analyselevels van het nieuwsselectieproces besproken. De centrale vraag binnen deze studie van Shoemaker en Reese is: "What factors inside and outside of media organizations affect media content?" (Vellenga, 2009)

De vijf analyselevels worden van het meest macrolevel (ideologische level), naar het meest microlevel (individueel level) besproken:



FIGUUR 5: Hiërarchisch model van Shoemaker en Reese (Shoemaker & Reese, *Mediating the message: Theories of influences on mass media content* p.54, 1996)

Als eerste wordt het **ideologische level** besproken. Algemene kenmerken van cultuur kunnen vorm geven aan de mediaberichtgeving. Bijvoorbeeld geven journalisten vanuit ingeburgerde maatschappelijke ideologie sterke voorkeur aan bepaalde officiële bronnen. Vaak zijn deze bronnen niet onafhankelijk, maar toch worden ze geaccepteerd doordat de richting van meningsuiting dusdanig is ingeburgerd. Aldus kunnen gatekeepers binnen een sociaal systeem de sociale veranderingen zowel handhaven,

versnellen als in een bepaalde richting duwen. Factoren zoals de ideologie van het sociale systeem en de culturele vorm zorgen ervoor dat gatekeepers naar verwachting handelen, daarentegen draagt de complexiteit van het sociale systeem bij tot het divers handelen van de gatekeepers (Shoemaker & Vos,

2009). Na verder onderzoek van Shoemaker en Reese (Shoemaker & Reese, 1996) blijkt dat ideologie slechts een beperkte invloed heeft op de inhoud van de nieuwsberichten, dit doordat ideologie ontwikkeld wordt op macro schaal (Vellenga, 2009).

Het tweede level is het **extra-media level**. Dit zijn de invloeden van buiten het mediabedrijf, de omgevingsfactoren. In dit level speelt de relatie tussen journalisten en hun informanten een cruciale rol. Informanten worden hier beschouwd als de belangrijkste nieuwsfilters omdat ze korter bij het aanvankelijke nieuwsgebeuren staan dan de journalisten en de redactie. Externe omgevingsfactoren bepalen dus het nieuws; het nieuws is reeds geselecteerd op straat (Halloram, Elliot, & Murdock, 1970). We onderscheiden twee grote groepen van bronnen; primaire en secundaire. Primaire bronnen komen rechtstreeks uit een officieel persbericht of worden verstrekt door ooggetuigen van het desbetreffende nieuwsfeit. Secundaire bronnen zijn nieuwsagentschappen, PR-bureaus en andere media. Deze nieuwsbronnen zijn voor de journalisten onmisbaar. Omwille van de huidige tijdsdruk, het moeten halen van deadlines, maken veel journalisten gebruik van deze secundaire bronnen (Buijs, Journalistieke kwaliteit in het crossmediale tijdperk, 2008). PR-bureaus en politieke actoren trachten via de journalistiek de publieke opinie te beïnvloeden. Deze “agenda-setting”, (zie 2.5a) zorgt ervoor dat PR-professionals erg veel invloed hebben op gatekeepers (Lewis, Williams, & Franklin, 2008).

Level drie is het **organisatorisch level**. De werkvloer wordt bij dit level gezien als de belangrijkste factor die het mediaproces beïnvloedt. Hier draait alles om sociale controle. Op niveau van journalisten wordt er voornamelijk in een conflictvrije omgeving gewerkt, toch wordt er door het beleid van de nieuwsorganisatie tot een zekere eensgezindheid gedreven. De redactie en zeker de hoofdredacteur heeft de touwtjes in handen. We onderscheiden nieuwsorganisaties en media-organisaties. Nieuwsorganisaties zijn de afdelingen waar de journalisten werkzaam zijn, terwijl de media-organisaties een belangrijke sociale eigenheid naar voor schuiven. Het commerciële aspect, alsook de eigen identiteit van de mediagroep waarin de journalisten werken bepalen sterk het nieuwsaanbod (Shoemaker & Reese, 1996).

Het **routine level** is het vierde level. Shoemaker en Vos (2009) verstaan onder routines; “Patterned, routinized, repeated practices and forms that media workers use to do their jobs” (Shoemaker & Vos, 2009). De vrijheid en authenticiteit van de journalist wordt aan banden gelegd door structurele maatregelen. Deadlines, grootte en aantal nieuwsitems, productietijd, ... vinden plaats in een organisatorisch geheel. Hierdoor is nieuwsselectie geconditioneerd in een gecoördineerd complex proces (Gans, 1979). Het raadplegen van werk van collega’s en officiële mediabronnen leidt tot minder diversiteit en vervlakking van het nieuwsaanbod.

Het laatste level is het **individuele level**, dit draait om de persoonlijke factoren van de gatekeepers. Er wordt nagegaan in welke mate karakteristieken, kennis, attitudes en gedragingen van individuele personen invloed hebben op het gatekeepingproces. Bijvoorbeeld bepalen bij een eerste selectie de

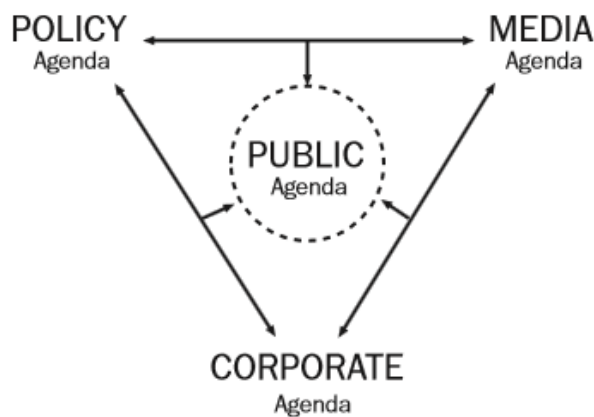
achtergrond, de persoonlijke interesses en de ervaringen van de journalisten mee wat er door de gate gaat. Hierdoor gebeurt nieuwsselectie tot op zeker niveau subjectief (Shoemaker & Reese, 1991).

2.5 Agendasetting – priming and framing

a. Agenda-setting

Het belangrijkste gevolg van massacommunicatie is de mogelijkheid van het beïnvloeden van de menselijke gedachtegang en het organiseren van de publieke denkwereld. De media zijn in staat niet zozeer te dicteren hoe het individu moet denken maar wel waarover hij zal denken. De media agenda-setting wordt gebruikt om nieuwsgebeurtenissen te organiseren in een eenvoudig, publiek algemeen aanvaard geheel (McCombs & Shaw, 1972).

Selectiecriteria met betrekking tot nieuwswaarden bepalen welk nieuwsitem veel aandacht zal krijgen. Aldus is nieuwsagenda-setting een gevolg van nieuwsselectie door gatekeepers, uitgevers en managers. Zij maken selectief een keuze van wat wij zien en horen in de media (Buijs, 2008).



FIGUUR 6: Tripolar model of agendas: policy, corporate and media (Watson, 2007)

Agenda-setting gebeurt op twee niveaus. Het eerste niveau geeft de belangrijkste algemene onderwerpen weer. Het tweede niveau bepaalt welke onderdelen van een bepaald onderwerp belangrijk zijn. Deze twee niveaus vormen de basis van de werking van het begrip agenda-setting. Hierin onderscheidt men drie delen (McCombs & Shaw, 1993). Het eerste deel, de media-agenda, omvat de belangrijkste onderwerpen die gaan behandeld worden in de media. Het tweede deel van het proces handelt over het feit dat media-onderwerpen een impact hebben op het denkpatroon van het publiek, namelijk de publieke-agenda. Het derde deel omvat de invloed van de

publieke-agenda op de politieke-agenda. Het politieke beleid gaat zich focussen op punten waarin het publiek in geïnteresseerd is (Watson, 2007).

b. Priming and Framing

Naast agenda-setting zijn er ook de begrippen priming en framing. Terwijl agenda-setting het grote verband omschrijft tussen de nadruk dat de massa-media legt op bepaalde onderwerpen of kwesties en het belang dat de bevolking aan deze kwesties hecht, verwijst **priming** naar de verandering van menselijke normen die ertoe leiden dat men andere politieke beoordelingen maakt. Bijvoorbeeld kunnen nieuwsitems over verkeersongevallen ertoe leiden dat de publieke opinie meer belang gaat hechten aan verkeersveiligheid. Anderzijds kan de media bij de bevolking de indruk wekken dat andere kwesties belangrijker zijn. De term priming verwijst ernaar dat de media de kracht heeft om de menselijke gedachtegang te sturen. Men kan priming beschouwen als een uitbreiding van agenda-setting; zowel agenda-setting als priming zijn gebaseerd op 'memory-based' modellen voor informatieverwerking. Bij

het aannemen van een houding ten opzichte van een bepaalde maatschappelijke kwestie, gaan mensen zich voornamelijk laten leiden door de kwesties die het meest “in het oog” springen. Bovendien zien bepaalde onderzoekers priming slechts als een temporele expansie van agenda-setting. Als de media de aandacht van het publiek weet te trekken voor een bepaalde kwestie, spreekt men over agenda-setting. Wanneer de media dan invloed uitoefent op de publieke meningvorming over deze kwestie spreekt men over priming. Priming gaat bepaalde items meer benadrukken met als doel deze onder de bevolking ‘levendig’ te houden (Scheufele & Tewksbury, 2007).

Framing gaat over de manier waarop journalisten nieuwsitems selecteren en de belangrijkste items vorm geven. Het is hun ‘beleving’ van het onderwerp. Hierdoor is framing een proces van selectieve controle. Op deze manier wordt de inhoud in een bepaalde context gegoten en gespecificeerd. Het publiek identificeert zich met deze specificatie. Door framing worden ingewikkelde onderwerpen vereenvoudigd en zo beïnvloeden de framers de manier waarop het publiek over een nieuwsonderwerp denkt (Semetko & Valkenburg, 2000).

Volgens Gregory Bateson (1972) is een frame gedefinieerd als; *“A spatial and temporal bonding of a set of interactive messages”* (Bateson, 1972).

c. Toekomst Agenda-setting

De agenda-setting theorie wordt stilaan achteruitgeschoven door de opkomst van de sociale internetmedia. Hierdoor blijkt dat niet enkel de traditionele media zoals kranten, radio en tv nieuws verkondigen, maar de individuele persoon eveneens bericht geeft via de sociale netwerken. Desondanks blijkt dat de traditionele media nog steeds de grootste voedingsbron vormen, de nieuwscommunicatie op sociale netwerken is en blijft grotendeels gebaseerd op de items die de traditionele media aanbieden. Men kan besluiten dat de agenda-setting theorie vele nuttige communicatieve toepassingen heeft in onze maatschappij. Vanuit het oogpunt dat de media het individu beïnvloedt, kan men dit ook als een middel zien om effectief bepaalde verkeersveiligheidsgedachten te bespelen en zo een positieve gedragsbeïnvloeding in het verkeer te creëren (McCombs M. , 2005).

2.6 Verkeersongevallen in de media

Er is nog niet veel onderzoek gedaan naar “het rapporteren van verkeersongevallen in de Vlaamse media”. Toch baseerde een eerder onderzoek met betrekking tot motorrijders van Daniels et al. (2010) zich op de datacollectie van drie verschillende bronnen. Men had toegang tot de gegevensverzameling van een verzekeringsbedrijf, de officiële ongevallendatabase en een elektronisch nieuwsarchief met krantenberichten over verkeersongevallen. De krantenberichten werden bestudeerd en gecontroleerd op correctheid van de aanwezige informatie. 41 van de 140 onderzochte motorongevallen werden gerapporteerd in de krant, dit komt overeen met een rapportering van 29%. Op basis van letselernst kan men vaststellen dat hoe hoger de opgelopen letselernst, hoe groter de kans is dat het ongeval in de krantenberichtgeving wordt opgenomen. In de krantenberichtgeving verschijnt 60% procent van de dodelijke verkeersongevallen, 52% van de ongevallen met zwaargewonden en 18% van de ongevallen met lichtgewonden (Daniels, Brijs, & Keunen, 2010). Ook Woodcock (2008) kwam tot dezelfde conclusie;

wanneer de ongevalernst serieuzer is, is de kans groter dat het ongeval opgenomen wordt in de mediaberichtgeving (Woodcock, 2008). Uit de studie van Daniels et al. (2010) blijkt eveneens dat buiten slachtofferernst, andere variabelen zoals leeftijd en geslacht geen invloed hebben om een motorongeval al dan niet in de krantenberichtgeving op te nemen. Wel blijken tijdsindicaties als uur van het ongeval, dag van de week en jaartal meer invloed te hebben op de krantenberichtgeving. Toch kan men hier geen significant verschil aantonen voor de meeste tijdsindicaties, enkel voor het jaar 2002 telt men beduidend meer krantenberichten over verkeersongevallen. Een mogelijke verklaring hiervoor is de mate waarin deze problematiek maatschappelijk belangrijk wordt geacht. Naarmate de belangrijkheid van verkeersveiligheid stijgt, werken de nieuwsselectiecriteria in het voordeel van dit probleem en stijgt de kans dat verkeersongevallen in de media verschijnen. Een hogere rapportering in de officiële ongevallendatabank correleert met een hogere berichtgeving over verkeersongevallen in de kranten (Daniels, Brijs, & Keunen, 2010).

Volgens Conner and Wesolowski (2004) die de framing van motorongevallen in de United States in de krantenberichtgeving onderzochten, worden de nieuwslezers niet geïnformeerd vanuit een algemeen gezondheidsperspectief. Hierdoor wordt het feitelijke risico van verkeersongevallen niet genoeg benadrukt. Beullens et al. (2008) geeft aan dat volgens de televisienieuwsitems in meer dan 83,5% van de auto-ongevallen vaker mensen onder de 30 jaar betrokken zijn. Deze studie wees eveneens uit dat meestal de ongevalsoorzaak niet meegedeeld werd. In 33,3 procent van de nieuwsitems was dit wel het geval. Meestal waren de vermelde ongevalsoorzaken; de weersomstandigheden (11,8%), gevolgd door alcoholgebruik (7,4%) en overdreven snelheid (6,4%) (Beullens, Roe, & Van den Bulck, 2008).

HOOFDSTUK 3: METHODOLOGIE

3.1. Opmaak databestand

Door het maken van een koppeling tussen de ongevallendatabank en de nieuwsitems over verkeersongevallen, wordt het databestand gecreëerd waarop de uiteindelijke analyses uitgevoerd worden.

a. Ongevallendatabank

Alle geregistreerde letselongevallen zijn terug te vinden in de ongevallendatabank die beheert wordt door de FOD Economie. Bij het plaatsvinden van een letselongeval wordt door de politie een analyseformulier voor verkeersongevallen met doden en/of gewonden ingevuld. Dit verkeersongevallenformulier (VOF) wordt overgemaakt aan de FOD Economie die ervoor zorgt dat alle gegevens die op het verkeersongevallenformulier terug te vinden zijn worden opgenomen in de databank. Een letselongeval is een ongeval waarbij minstens één lichtgewonde betrokken is. In deze database is elk ongeval gecodeerd met een stamnummer en een pv-nummer met bijbehorende slachtofferdatabase.

Doden: personen die ter plaatse aan hun verwondingen overlijden.

Doden 30 dagen: personen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden ten gevolge van hun opgelopen verwondingen.

Zwaargewonden: personen die minstens 24 uur in het ziekenhuis verblijven ten gevolge van hun opgelopen verwondingen.

Lichtgewonden: personen die een lichamelijke letsel opgelopen hebben en niet onder één van bovenstaande categorieën vallen.

(Nuyttens, Carpentier, Declercq, & Hermans, 2014)

De officiële bestanden van ongevalgegevens voor Vlaanderen van 2006 tot en met 2012, met zowel een ongevallenbestand en een slachtofferbestand, werden omgevormd tot één enkele database waarin ongevallen- en slachtoffergegevens samengevoegd zijn. Dit werd bekomen door aan het originele ongevallenbestand extra variabelen toe te voegen op basis van de slachtoffergegevens. Deze samenvoeging was noodzakelijk om voor ieder ongeval slechts 1 record, met een uniek VOF-nummer te creëren in het analysebestand. De extra toegevoegde variabelen zijn binaire variabelen. Andere reeds aanwezige onafhankelijke variabelen zijn eveneens omgezet naar categorische variabelen om de analyses te vereenvoudigen.

b. Nieuwsitems

De nieuwsitems die geanalyseerd worden zijn afkomstig uit het Elektronisch Nieuwsarchief (ENA) Vlaanderen dat gecoördineerd wordt door de universiteit Antwerpen. In dit archief zijn sinds 2003 alle nieuwsuitzendingen van 19 uur op VRT en VTM op digitale wijze opgeslagen. De nieuwsuitzendingen zijn per nieuwsitem geknipt en met een unieke code aan een thema toegewezen. Alle nieuwsitems die toegewezen zijn aan het thema “verkeersongevallen” en uitgezonden zijn in de periode 2006 tot en met 2012 zijn bekeken. Over deze tijdsspanne van 7 jaar omvatte dit 2390 nieuwsitems. Ieder verkeersongeval wordt gecodeerd volgens een vooraf opgesteld codeboek op voorwaarde dat het item over een

letselongeval handelt dat plaatsvond op de openbare weg in Vlaanderen. Het codeboek bevat 1 record per nieuwsitem, tenzij er in het nieuwsitem meerdere ongevallen aangehaald worden. Tijdens dit coderen werd er sterk rekening gehouden met het feit dat mijn studie binnen een breder onderzoekskader valt (zie figuur 1). Hierdoor worden niet alleen de determinanten gecodeerd die een rechtstreekse input hebben voor mijn onderzoek, maar ook bijkomende informatie die de nieuwsberichtgeving vermeldt. Voor de gecodeerde items werd er bijgehouden op welke zender het item uitgezonden werd, de datum van uitzending en de duurtijd van het item. Ook werden de ongevalseigenschappen zoals de plaats, de datum en de omstandigheden van het ongeval (weersomstandigheden, technische defecten van het voertuig, infrastructuur van de openbare weg en menselijke fouten) bijgehouden. Voor een koppeling met de ongevallendatabase mogelijk te maken werden eveneens het aantal betrokken voertuigen en de vervoerswijze gecodeerd. Bovendien werd iedere betrokken persoon beschreven op basis van weggebruikerstype, letselernst, leeftijd en geslacht. Het coderen van deze bijkomende informatie zorgt voor een efficiëntere werking; nieuwsitems dienen slechts door één persoon geanalyseerd te worden.

Op basis van overeenkomstige ongevalseigenschappen zijn nadien de gecodeerde nieuwsitems gekoppeld aan het corresponderend ongeval in de ongevallendatabase. Twee unieke codes afkomstig van beide beschreven databanken worden aldus aan elkaar gelinkt.

3.2. Analysemethode

Het doel is statistische relaties te kunnen detecteren tussen het al dan niet rapporteren van verkeersongevallen in de Vlaamse media en de kenmerken van deze verkeersongevallen. Voor het vaststellen van deze relaties wordt er gebruik gemaakt van een regressiemodel. Bij regressiemodellen wordt een bepaalde variabele verklaard aan de hand van één of meerdere andere variabelen. De te verklaren variabele is de afhankelijke variabele en de andere variabelen, de onafhankelijke variabelen. In dit onderzoek is de afhankelijke variabele het al dan niet in het nieuws verschijnen van het verkeersongeval. Doordat deze afhankelijke variabele slechts twee antwoordmogelijkheden bevat; in het nieuws verschijnen “ja” of “nee”, spreken we van een binaire afhankelijke variabele. Hierdoor is het niet mogelijk gebruik te maken van een lineair regressiemodel, want hier kan men voorspelde kansen bekomen die kleiner zijn dan nul en groter dan één (Anderson, Sweeney, & Williams, 2007). Er wordt geopteerd voor het logistisch regressiemodel. Het logistisch regressiemodel ziet er als volgt uit (Hilbe, 2009):

$$\log \left(\frac{p}{1-p} \right) = \beta_0 + \beta_1 x$$

Met:

p: kans op succes
 β_0 : intercept
 β_1 : parameterschatting
x: onafhankelijke variabele

De analyses worden uitgevoerd met het oog op een betrouwbaarheidsinterval van 95%, het significantieniveau bedraagt 0,05. Wanneer men een p-waarde waarneemt groter dan 0,05 wordt de hypothese verworpen (Anderson, Sweeney, & Williams, 2007).

Door sterke samenhang tussen onafhankelijke variabelen kunnen er vertekeningen optreden in de eindresultaten. Om dit te vermijden wordt de **collineariteit** van de variabelen onderling onderzocht. Via een correlatiematrix wordt er in eerste instantie nagegaan of hier een te hoge waarde gedetecteerd wordt. Wanneer de correlatiematrix een waarde hoger dan 0,6 of lager dan -0,6 weergeeft tussen twee onafhankelijke variabelen, heeft het model hoogst waarschijnlijk te maken met een collineariteitsprobleem (Hilbe, 2009). Vermits deze correlatiematrix geen 100 % uitsluiting geeft over het al dan niet aanwezig zijn van collineariteit, wordt de collineariteit eveneens gemeten aan de hand van de Tolerance SS3 methode. Als deze methode voor de onafhankelijke variabele een waarde groter dan 0,4 weergeeft, wordt ervan uitgegaan dat er geen multi-collineariteitsprobleem aanwezig is.

Een traditionele manier om na te gaan of het model goed bij de data past is de **R-square** test, of ook wel determinatiecoëfficiënttest genoemd. Deze geeft het percentage van de variabiliteit weer die verklaard wordt door het statistische model. Hoe hoger de determinatiecoëfficiënt is, hoe een betere fit het model kent. Vermits men hier te maken heeft met een logistische regressie is het niet aangewezen gebruik te maken van deze traditionele test ondanks dat deze automatisch weergegeven wordt in de statistische output van SAS EG. Deze waarde kan bij een logistische regressie niet bepalen welk model het beste aansluit bij de data.

Hierdoor is er opzoek gegaan naar een toepasbare goodness-of-fit test. The **Hosmer and Lemeshow** Goodness-of-fit test wordt door de meeste statistici aanschouwd als één van de beste testen om de goodness-of-fit na te gaan bij logistische regressiemodellen. Met deze test wordt nagegaan of er significante verschillen waarneembaar zijn tussen wat in de data waargenomen wordt en wat in het model voorspeld wordt. Door de grootte van de dataset kan men er zeker van zijn dat wanneer deze test geen significant resultaat oplevert, het model goed bij de data past. Wanneer de test een p-waarde groter dan 0,05 weergeeft, is er een goede fit (Hilbe, 2009).

Interactievariabelen gaan ervan uit dat het effect van een bepaalde onafhankelijke variabele op een andere onafhankelijke variabele beïnvloed wordt wanneer er een derde onafhankelijke variabele wordt toegevoegd. Na overweging is er besloten om geen interactievariabelen op te nemen in het model. Dit besluit is gemaakt op basis van twee redenen:

Enerzijds is er gekozen om de simpliciteit van het model te waarborgen. Er werd namelijk na het opstellen van een model met tweede orde interactievariabelen geen aanmerkelijk beter model bekomen. Men bekomt geen beduidend betere AIC waarde, waardoor de interactievariabelen weinig meerwaarde bieden. Bovendien zijn er geen hypothesen die kunnen ondersteund worden door de bekomen interactievariabelen.

Anderzijds gaat het hier om exploratief onderzoek, waardoor men te maken heeft met een verklarend model in plaats van een voorspellend model. Hierdoor is het belang van interactievariabelen minder van toepassing (Pickery, 2008).

In het statistische analyse programma SAS enterprise guide worden de logistische regressies gerund. Er worden 3 afzonderlijke modellen gebouwd. Het hoofdmodel bestaat uit een analyse van de ongevallen die op VRT en/of op VTM verschenen zijn. Het tweede model bevat enkel de ongevallen die in de

nieuwsberichtgeving van VRT opgenomen zijn en het laatste model bevat enkel deze die in de nieuwsberichtgeving van VTM opgenomen zijn.

De 3 verschillende logistische regressiemodellen worden volgens 4 methodes gebouwd om zo het meest passende model te vinden voor de ongevalsdata van de verkeersongevallen. Er is bij de modelopbouw zowel gebruik gemaakt van de forward selectiemethode als van de backward eliminatiemethode. Beide methoden zijn zowel uitgevoerd via de stapsgewijze logistische regressie procedure, als automatisch gerund door het statistisch analyse programma SAS enterprise guide.

- Stapsgewijze forward selectie

Hier worden de onafhankelijke variabelen één voor één in volgorde van veronderstelde belangrijkheid aan het model toegevoegd. Wanneer dit een significant resultaat (p -waarde $< 0,05$) oplevert, wordt er gekeken naar de correlatiematrix. Als de correlatiematrix geen problemen weergeeft, geen waarde hoger dan 0,6 of lager dan -0,6 bevat, wordt de onafhankelijk variabele voorlopig aan het model toegevoegd en selecteert men de volgende variabele die men veronderstelt belangrijk te zijn. Wanneer na het toevoegen van de onafhankelijke variabele niet aan de significantie- en/of aan de eisen van multi-collineariteit voldaan is, wordt de variabele niet in het model opgenomen voor de verdere opbouw. Dit fenomeen herhaalt zich tot men alle onafhankelijke variabelen minstens één maal proberen op te nemen heeft.

- Automatische forward selectie

Bij de automatische forward selectie heb ik aangegeven dat het SAS programma moet proberen alle onafhankelijke variabelen op te nemen in het model. Op basis van de automatische selectie, rekening houdend met de significantie van de variabelen en de collineariteit, bepaalt het statistische programma zelf welke elementen in het model opgenomen worden om een goed model te bekomen, de overige elementen worden na toevoeging dadelijk terug uit de modelopbouw gehaald. Nadat het programma zijn werk gedaan heeft en beslist heeft welke elementen in de opbouw van het model dienen te blijven, is er een extra stapsgewijze forward selectie uitgevoerd met de onafhankelijke variabelen die niet in het model zijn opgenomen. Hierdoor is kans dat het gebouwde model meer aan het ideale model voldoet groter.

- Stapsgewijze backward eliminatie

In eerste instantie worden alle onafhankelijke variabelen in het model gegooit. Hierdoor bekomt men een model dat helemaal niet aan de significantie- en collineariteitseisen voldoet. Door de onafhankelijke variabelen die het minst significant zijn er één voor één uit te halen wordt het model stap voor stap beter. Uiteindelijk bekomt men een model waar alle opgenomen onafhankelijke variabelen significant zijn. Op dit moment wordt de correlatiematrix bekeken. De onafhankelijke variabelen die niet aan de collineariteitseisen voldoen, diegenen die in deze matrix een waarde lager dan -0,6 of hoger dan 0,6 hebben, worden bekeken en eveneens geëlimineerd zodat men een goed model overhoudt.

- Automatische backward eliminatie

Net zoals bij de stapsgewijze backward eliminatie worden alle onafhankelijke variabelen in eerste instantie in het model gestoken. Op basis van automatische eliminatie, rekening houdend met de significantie van de variabelen en de collineariteit, bepaalt het model zelf welke onafhankelijke variabelen in het model behouden blijven en welke verwijderd worden. Eveneens als bij de automatisch forward selectie wordt er met de output van het statistische programma een stapsgewijze forward selectie uitgevoerd met de geëlimineerde elementen om de kans te vergroten dat een extra variabele toch binnen het model past.

Op de bekomen output wordt een extra multi-collineariteitstest uitgevoerd. Wanneer deze procedure waarden geeft die hoger liggen dan 0,4, wordt ervan uitgegaan dat er geen multi-collineariteitsprobleem is. Als de significantie en de multi-collineariteit in orde zijn, wordt de goodness-of-fit van het model nagegaan aan de hand van de Hosmer en Lemshow test. Geeft deze test een waarde groter dan 0,05, dan is deze niet significant, waardoor men mag besluiten dat het model goed fit met de data.

3.3 Afbakening databestand

In eerste instantie was het de bedoeling een model te analyseren op basis van de hele verkregen dataset. Op basis van de twee onderstaande vaststellingen worden verdere analyses enkel uitgevoerd op de dataset van de **dodelijke ongevallen**. De ongevallendatabank telt 2714 dodelijke ongevallen, waarvan er 609 gerapporteerd zijn in de media.

- Na het uitvoeren van de analyses blijkt dat met dit model het binnen deze thesis statistisch niet mogelijk is om een goed en aanvaardbaar model (goede fit) te creëren. Op basis van de Hosmer en Lemeshow-test wordt er geen goede fit verkregen; de p-waarde stijgt niet boven de 0,05. Deze statistische problemen zijn vermoedelijk toe te schrijven aan de kleine hoeveelheid vertoonde ongevallen: 1116 in de media ten opzicht van de 183 822 ongevallen in de ongevallendatabank (Sieben, 2000). Wel is het mogelijk te achterhalen dat de ongevalernst een zeer belangrijke selectiefactor is voor te bepalen of een ongeval al dan niet in de media verschijnt. Dit leiden we af uit de R-square test. Volgens deze test bepaalt de ongevalernst voor 31% of een ongeval in de berichtgeving wordt opgenomen.
- Uit onderzoek blijkt dat men bij de registratie van verkeersongevallen in de ongevallendatabank te kampen heeft met een probleem van onderregistratie. Onderregistratie wordt gedefinieerd als het aandeel ongevallen die zouden moeten gerapporteerd zijn in de ongevallendatabank, maar hierin niet opgenomen zijn (Daniels, Brijs, & Keunen, 2010). Zo blijkt dat in België slechts 34,5% van de lichtgewonde slachtoffers en 48% van de zwaargewonden opgenomen zijn in de ongevallendatabank. Voor dodelijke slachtoffers ligt de registratiegraad een stuk hoger, op 92% (Lammar, 2006).

3.4 Beschrijvende statistiek

In de ongevallendatabank, opgesteld door de politie, zouden alle letselongevallen die plaatsvinden op de openbare weg opgenomen zijn. Rekening houdend met de onderregistratie zijn er tussen 2006 en 2012 183 822 letselongevallen geregistreerd in Vlaanderen. Over 1116 hiervan is berichtgegeven in de media. Er werden namelijk 525 letselongevallen uitgezonden op het 19 uur journaal van VRT en 845 op het 19 uur journaal van VTM. Over 254 van deze ongevallen berichtten beide zenders.

In 2714 van de geregistreerde gevallen is de hoogste letselernst een dode. Van de 2714 dodelijk ongevallen zijn er 279 opgenomen in het 19 uur journaal van VRT en 495 in het 19 uur journaal van VTM. Van deze dodelijke ongevallen weergegeven in de media, zijn er 162 ongevallen bericht door zowel VRT als VTM.

Onderstaande tabel geeft het aantal dodelijke ongevallen weer die per jaar plaatsvonden volgens de ongevallendatabank in vergelijking met het aantal dodelijke ongevallen uitgezonden door de Vlaamse media.

Jaar	Aantal dodelijke ongevallen in ongevallendatabank	Aantal overeenkomstige ongevallen gerapporteerd in de media	%
2006	447	103	23,04
2007	433	117	27,02
2008	405	87	21,48
2009	401	79	19,70
2010	365	55	15,07
2011	363	83	22,87
2012	300	84	28
Gemiddelde	387,71	86,86	22,45
Standaardafwijking	49,77	19,45	4,38

TABEL 1: # dodelijke ongevallen/jaar volgens ongevallendatabank t.o.v. uitzendingen Vlaamse media

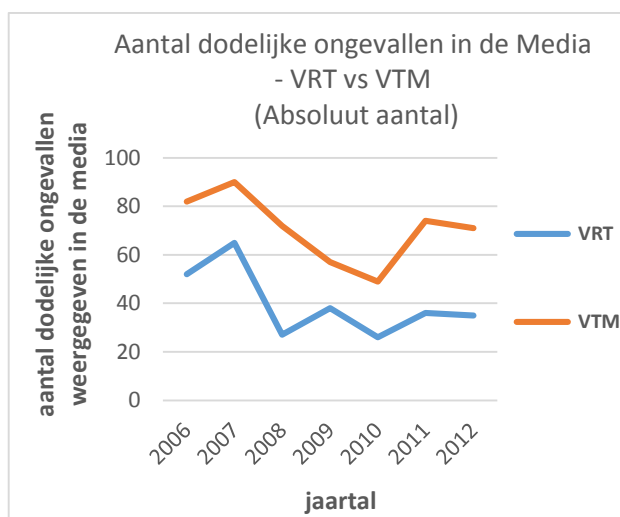
Opgelet, deze gegevens zijn opgesteld aan de hand van een binaire variabelen, waardoor de ongevallen die meermaals zijn weergegeven in de 19 uur journaals of op beide zenders verschijnen slechts eenmaal in rekening worden genomen.

Het aantal dodelijke ongevallen waarover bericht is in de media wordt hieronder in de tabel uitgezet per jaar en per onderzochte mediazender. Eveneens zijn het aantal berichtgevingen procentueel vergeleken met het aantal dodelijke ongevallen die opgenomen zijn in de ongevallen database van het overeenkomstig jaartal.

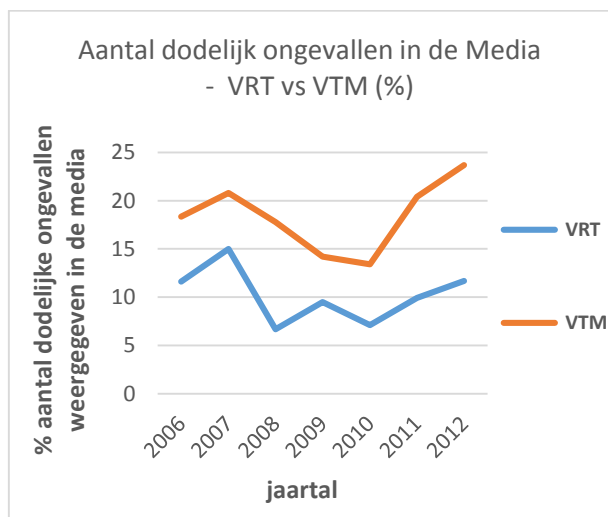
Jaar	VRT		VTM	
	Aantal dodelijke ongevallen uitgezonden op VRT	% aantal tov de dodelijke ongevallen in ongevallen- databank	Aantal dodelijke ongevallen uitgezonden op VTM	% aantal tov de dodelijke ongevallen in ongevallen- databank
2006	52	11,63	82	18,34
2007	65	15,01	90	20,79
2008	27	6,67	72	17,78
2009	38	9,48	57	14,21
2010	26	7,12	49	13,42
2011	36	9,92	74	20,39
2012	35	11,67	71	23,67
Gemiddelde	39,86	10,21	70,71	18,37
Standaardafwijking	14,02	2,88	13,97	3,65

TABEL 2: # dodelijke ongevallen/ jaar volgens ongevallendatabank t.o.v. uitzendingen VRT vs VTM

Wanneer men deze cijfers uitzet in een grafiek, is het duidelijk dat VTM meer bericht geeft over dodelijke verkeersongevallen dan VRT. Dit is het geval voor ieder onderzocht jaartal. Het 19 uur journaal van VTM telt gemiddeld 8,16 procentpunten meer dodelijke ongevallen in de berichtgeving in vergelijking met het 19 uur journaal van VRT. Dit komt overeen met gemiddeld 30,86 meer letselongevallen in de berichtgeving van VTM op jaarbasis.



FIGUUR 7: Aantal dodelijke ongevallen in de Media - VRT vs VTM (absoluut aantal)



FIGUUR 8: Aantal dodelijke ongevallen in de Media - VRT vs VTM (%)

In 2007 bevatten de 19 uur journaals de meeste dodelijke ongevallen en in 2010 lag dit aantal het laagst. Deze waarden, in vergelijking met het totaal aantal dodelijke ongevallen opgenomen in de ongevallendatabank geven eveneens een berichtgevingspiek weer in 2007 en ook het procentuele aantal verkeersongevallen ligt het laagst voor 2010. Vanaf 2010 is er zowel voor VTM en VRT een procentuele stijging waarneembaar voor het aantal uitgezonden dodelijke verkeersongevallen. In 2012 zond VTM 23,67 % van de dodelijke verkeersongevallen uit, voor VRT bedraagt dit procentuele aantal 11,67.

Maand

171 dodelijke ongevallen vonden plaats in januari.
207 dodelijke ongevallen vonden plaats in februari.
246 dodelijke ongevallen vonden plaats in maart.
234 dodelijke ongevallen vonden plaats in april.
255 dodelijke ongevallen vonden plaats in mei.
222 dodelijke ongevallen vonden plaats in juni.
245 dodelijke ongevallen vonden plaats in juli.
234 dodelijke ongevallen vonden plaats in augustus.
247 dodelijke ongevallen vonden plaats in september.
231 dodelijke ongevallen vonden plaats in oktober.
228 dodelijke ongevallen vonden plaats in november.
194 dodelijke ongevallen vonden plaats in december.

Dagweek

329 dodelijke ongevallen vonden plaats op maandag.
354 dodelijke ongevallen vonden plaats op dinsdag.
371 dodelijke ongevallen vonden plaats op woensdag.
334 dodelijke ongevallen vonden plaats op donderdag.
439 dodelijke ongevallen vonden plaats op vrijdag.
447 dodelijke ongevallen vonden plaats op zaterdag.
440 dodelijke ongevallen vonden plaats op zondag.

Weekdeel

1415 dodelijke ongevallen vonden plaats op een weekdag.
309 dodelijke ongevallen vonden plaats in een weeknacht.
555 dodelijke ongevallen vonden plaats op een weekenddag.
435 dodelijke ongevallen vonden plaats in een weekendnacht.

Provincie

635 dodelijke ongevallen vonden plaats in Antwerpen.
477 dodelijke ongevallen vonden plaats in Limburg.
630 dodelijke ongevallen vonden plaats in Oost-Vlaanderen.
616 dodelijke ongevallen vonden plaats in West-Vlaanderen.
356 dodelijke ongevallen vonden plaats in Vlaams-Brabant.

Op of buiten een kruispunt

653 dodelijke ongevallen vonden plaats op een kruispunt.

2061 dodelijke ongevallen vonden plaats buiten een kruispunt.

Op of buiten de autosnelweg

377 dodelijke ongevallen vonden plaats op de autosnelweg.

2337 dodelijke ongevallen vonden plaats niet op de autosnelweg.

Binnen of buiten de bebouwde kom

605 dodelijke ongevallen vonden plaats binnen de bebouwde kom.

1968 dodelijke ongevallen vonden plaats buiten de bebouwde kom.

Voor 141 van de dodelijke ongevallen is dit item onbekend.

Aantal betrokkenen

In 1064 van de dodelijke ongevallen is er slechts 1 betrokkene, met andere woorden spreken we hier van een eenzijdig ongeval.

In 1406 van de dodelijke ongevallen zijn er 2 betrokkenen.

In 171 van de dodelijke ongevallen zijn er 3 betrokkenen.

In 45 van de dodelijke ongevallen zijn er 4 betrokkenen.

In 12 van de dodelijke ongevallen zijn er 5 betrokkenen.

In 8 van de dodelijke ongevallen zijn er 6 betrokkenen.

In 3 van de dodelijke ongevallen zijn er 7 betrokkenen.

In 1 van de dodelijke ongevallen zijn er 8 betrokkenen.

In 2 van de dodelijke ongevallen zijn er 9 betrokkenen.

In 0 van de dodelijke ongevallen zijn er 10 betrokkenen.

In 1 van de dodelijke ongevallen zijn er 11 betrokkenen.

In 1 van de dodelijke ongevallen zijn er 12 betrokkenen.

Wanneer er gesproken wordt over het aantal betrokkenen, worden niet het aantal betrokken personen bedoelt, maar het aantal betrokken partijen in het ongeval. Bv: een auto met 3 inzittenden wordt aangerekend als 1 betrokkene.

Aantal doden per dodelijk ongeval

2579 van de dodelijke ongevallen telt 1 dode.

107 van de dodelijke ongevallen telt 2 doden.

20 van de dodelijke ongevallen telt 3 doden.

6 van de dodelijke ongevallen telt 4 doden.

2 van de dodelijke ongevallen telt 5 doden.

Aantal zwaargewonden per dodelijk ongeval

In 2325 van de dodelijke ongevallen waren er 0 zwaargewonden.

In 285 van de dodelijke ongevallen was er 1 zwaargewonde.

In 70 van de dodelijke ongevallen waren er 2 zwaargewonden.

In 22 van de dodelijke ongevallen waren er 3 zwaargewonden.

In 10 van de dodelijke ongevallen waren er 4 zwaargewonden.

In 1 van de dodelijke ongevallen waren er 5 zwaargewonden.

In 1 van de dodelijke ongevallen waren er 6 zwaargewonden.

Onder de term “zwaargewonden” is hier zowel de categorie die als zwaargewond geclassificeerd wordt opgenomen, als de ongevallen die zwaargewonden tellen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden aan hun verwondingen. Men gaat er vanuit dat op het moment van de mediaberichtgeving deze doden 30 dagen nog in leven zijn en dat de media geen weet heeft van hun overlijden.

Aantal lichtgewonden per dodelijk ongeval

In 2102 van de dodelijke ongevallen waren er 0 lichtgewonden.

In 421 van de dodelijke ongevallen was er 1 lichtgewonde.

In 120 van de dodelijke ongevallen waren er 2 lichtgewonden.

In 46 van de dodelijke ongevallen waren er 3 lichtgewonden.

In 13 van de dodelijke ongevallen waren er 4 lichtgewonden.

In 8 van de dodelijke ongevallen waren er 5 lichtgewonden.

In 2 van de dodelijke ongevallen waren er 8 lichtgewonden.

In 1 van de dodelijke ongevallen waren er 10 lichtgewonden.

In 1 van de dodelijke ongevallen waren er 12 lichtgewonden.

Onder de term “lichtgewonden” is hier zowel de categorie die als lichtgewond geclassificeerd wordt opgenomen, als de ongevallen die lichtgewonden tellen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden aan hun verwondingen. Men gaat er vanuit dat op het moment van de mediaberichtgeving deze doden 30 dagen nog in leven zijn en dat de media geen weet heeft van hun overlijden.

Doden per leeftijdscategorie

Aanwezigheid dood kind. (*Kind = tussen 0 en 12 jaar*)

In 55 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dood kind.

In 2659 van de dodelijke ongevallen viel er geen dood kind.

Aanwezigheid dode tiener. (*Tiener = tussen 13 en 17 jaar*)

In 71 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode tiener.

In 2643 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode tiener.

Aanwezigheid dode jong volwassene. (*Jong volwassene = tussen 18 en 29 jaar*)

In 799 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode jong volwassene.

In 1915 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode jong volwassene.

Aanwezigheid dode volwassene. (*Volwassene = tussen 30 en 64 jaar*)

In 1285 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode volwassene.

In 1429 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode volwassene.

Aanwezigheid dode senior. (*Senior = 65 jaar of ouder*)

In 542 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode senior.

In 2172 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode senior.

Doden per geslacht

Aanwezigheid dode man.

In 2147 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode man.

In 567 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode man.

Aanwezigheid dode vrouw.

In 607 van de dodelijke ongevallen viel er minstens één dode vrouw.

In 2107 van de dodelijke ongevallen viel er geen dode vrouw.

Betrokkenheid per leeftijdscategorie

Kind betrokken. (*Kind = tussen 0 en 12 jaar*)

In 121 van de dodelijke ongevallen is er minstens één kind betrokken.

In 2593 van de dodelijke ongevallen is er geen kind betrokken.

Tiener betrokken. (*Tiener = tussen 13 en 17 jaar*)

In 133 van de dodelijke ongevallen is er minstens één tiener betrokken.

In 2581 van de dodelijke ongevallen is er geen tiener betrokken.

Jong volwassene betrokken. (*Jong volwassene = tussen 18 en 29 jaar*)

In 1223 van de dodelijke ongevallen is er minstens één jong volwassene betrokken.

In 1491 van de dodelijke ongevallen is er geen jong volwassene betrokken.

Volwassene betrokken. (*Volwassene = tussen 30 en 64 jaar*)

In 1887 van de dodelijke ongevallen is er minstens één volwassene betrokken.

In 827 van de dodelijke ongevallen is er geen volwassene betrokken.

Senior betrokken. (*Senior = 65 jaar of ouder*)

In 636 van de dodelijke ongevallen is er minstens één senior betrokken.

In 2078 van de dodelijke ongevallen is er geen senior betrokken.

Betrokkenheid per weggebruikerstype

Personenwagen.

In 1853 van de dodelijke ongevallen is er minstens één personenwagen betrokken.

In 861 van de dodelijke ongevallen is er geen personenwagen betrokken.

Voetganger.

In 288 van de dodelijke ongevallen is er minstens één voetganger betrokken.

In 2426 van de dodelijke ongevallen is er geen voetganger betrokken.

Fietser.

In 377 van de dodelijke ongevallen is er minstens één fietser betrokken.

In 2337 van de dodelijke ongevallen is er geen fietser betrokken.

Bromfietser.

In 62 van de dodelijke ongevallen is er minstens één bromfietser betrokken.

In 2652 van de dodelijke ongevallen is er geen bromfietser betrokken.

Motorfietser.

In 396 van de dodelijke ongevallen is er minstens één motorfietser betrokken.

In 2318 van de dodelijke ongevallen is er geen motorfietser betrokken.

Bus/autocar.

In 47 van de dodelijke ongevallen is er minstens één bus/autocar betrokken.

In 2667 van de dodelijke ongevallen is er geen bus/autocar betrokken.

Vrachtwagen.

In 731 van de dodelijke ongevallen is er minstens één vrachtwagen betrokken.

In 1983 van de dodelijke ongevallen is er geen vrachtwagen betrokken.

Bestuurdersbetrokkenheid

Bestuurder wordt in dit geval gezien als bestuurder van personenwagen, motorfiets, bus of vrachtwagen.

Jonge bestuurder. (*Jonge bestuurder = 18 en 29 jaar*)

In 1053 van de dodelijke ongevallen is er minstens één jonge bestuurder betrokken.

In 1661 van de dodelijke ongevallen is er geen jonge bestuurder betrokken.

Jonge mannelijke bestuurder. (*Jonge bestuurder = 18 en 29 jaar*)

In 948 van de dodelijke ongevallen is er minstens één jonge mannelijke bestuurder betrokken.

In 1766 van de dodelijke ongevallen is er geen jonge mannelijke bestuurder betrokken.

Jonge mannelijke bestuurder. (*Senior bestuurder = 65 jaar of ouder*)

In 287 van de dodelijke ongevallen is er minstens één jonge mannelijke bestuurder betrokken.

In 2427 van de dodelijke ongevallen is er geen jonge mannelijke bestuurder betrokken.

Bestuurder onder invloed

Alcohol.

In 136 van de dodelijke ongevallen is minstens één bestuurder onder invloed van alcohol.

In 2578 van de dodelijke ongevallen is geen bestuurder onder invloed van alcohol.

Onder invloed van alcohol = bestuurder die positieve test afleggen of test weigeren.

Drugs of medicatie.

In 3 van de dodelijke ongevallen is minstens één bestuurder onder invloed van drugs/medicatie.

In 2711 van de dodelijke ongevallen is geen bestuurder onder invloed van drugs/medicatie.

HOOFDSTUK 4: RESULTATEN

4.1 Modelselectie

Er zijn drie verschillende datasets waarvoor een logistisch regressiemodel gebouwd wordt. Er wordt een hoofdmodel en twee submodellen gecreëerd.

- Het hoofdmodel is opgebouwd op basis van de dataset waarin de dodelijke ongevallen zijn opgenomen die weergegeven zijn op VRT of op VTM.
- Het eerste submodel is gebouwd op basis van de dataset waarin enkel de dodelijke ongevallen zijn opgenomen die weergegeven zijn op VRT.
- Het tweede submodel is gebouwd op basis van de dataset waarin enkel de dodelijke ongevallen zijn opgenomen die weergegeven zijn op VTM.

Deze 3 logistische regressiemodellen zijn volgens vier verschillende methoden gecreëerd om te trachten een goed passend model te vinden voor de ongevalsdata van de dodelijke verkeersongevallen. Na het bekomen van 4 goede logistische regressiemodellen per dataset (VTM+VRT/VRT/VTM) wordt er nagegaan welk van de 4 modellen het beste past bij de data. Dit wordt bepaald aan de hand van R-square en de Akaike Information Criterion (AIC-waarde) waarde. Het model met de hoogste R-square waarde en de laagste AIC-waarde wordt geselecteerd als beste model.

VRT en VTM

	Stapsgewijze forward selectie	Automatische forward selectie	Stapsgewijze backward eliminatie	Automatische backward eliminatie
Onafhankelijke variabelen in het model	- # betrokkenen - jaar - maand - weekdeel - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode vrouw - minstens 1 senior - voetganger betrokken - motorfietser betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - weekdeel - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode vrouw - minstens 1 senior - voetganger betrokken - motorfiets betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - weekdeel - provincie - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - voetganger betrokken - fietser betrokken - bromfietser betrokken - motorfietser betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - weekdeel - provincie - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - voetganger betrokken - bromfietser betrokken - motorfietser betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken
R-square	0,1616	0,1586	0,1625	0,1718
AIC	2656,263	2660,185	2656,471	2637,801

TABEL 3: Modelselectie VRT en VTM

Het automatische eliminatiemodel aangevuld door stapsgewijze toevoeging van de geëlimineerde elementen levert het beste logistische model op voor de aangegeven data. De R-square van het model bedraagt 0,1718 en is hiermee de hoogste R-square van de 4 weergegeven modellen. Ook de waarde van AIC pleit in het voordeel van dit model. Met een AIC-waarde van 2637,801 heeft dit model de laagste AIC-waarde van de 4 modellen. Dit bekomen model wordt beschouwd als het “hoofdmodel” in de verdere besprekingen.

VRT

	Stapsgewijze forward selectie	Automatische forward selectie	Stapsgewijze backward eliminatie	Automatische backward eliminatie
Onafhankelijke variabelen in het model	- # betrokkenen - jaar - weekdeel - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - weekdeel - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode vrouw - minstens 1 jong volw. - minstens 1 senior - motorfiets betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - weekdeel - provincie - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken	- # betrokkenen - jaar - weekdeel - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken - personenwagen betrokken - bus betrokken
R-square	0,1709	0,1629	0,1664	0,1709
AIC	1603,183	1612,606	1619,618	1603,183

TABEL 4: Modelselectie VRT

Het automatische eliminatiemodel aangevuld door stapsgewijze toevoeging van de geëlimineerde elementen levert samen met de stapsgewijze forward selectie het meest passende logistische model op voor de aangegeven data. De R-square van deze twee modellen bedraagt 0,1709 en is hiermee de hoogste R-square van de 4 weergegeven modellen. Ook de waarde van AIC pleit in het voordeel van deze twee modellen. Met een AIC-waarde van 1612, 606 hebben deze geselecteerde modellen de laagste AIC-waarde van de 4 modellen. Het model dat hier bekomen is, is het submodel dat gebaseerd is op de dataset van de dodelijke verkeersongevallen die uitgezonden werden in het VRT-nieuwsjournaal.

VTM

	Stapsgewijze forward selectie	Automatische forward selectie	Stapsgewijze backward eliminatie	Automatische backward eliminatie
Onafhankelijke variabelen in het model	- # betrokkenen - jaar - maand - dagweek - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - weekend - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfiets betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - dagweek - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken	- # betrokkenen - jaar - maand - dagweek - provincie - wegtype - minstens 1 dood kind - minstens 1 dode tiener - minstens 1 dode jong volw. - minstens 1 dode volw. - minstens 1 dode vrouw - motorfietser betrokken
R-square	0,1515	0,1485	0,1515	0,1515
AIC	2385,574	2381,051	2386,574	2386,574

TABEL 5: Modelselectie VTM

Er zijn 3 methoden voor de modelbouw die hetzelfde resultaat opleveren; de stapsgewijze forward selectie, de stapsgewijze backward eliminatie en de automatische backward eliminatie (met stapsgewijze aanvulling van de geëlimineerde elementen). De R-square van de modellen bedraagt 0,1515 en is hiermee de hoogste R-square ten opzichte van de R-square van het automatische forward selectiemodel (0,1485).

4.2 Bespreking resultaten

VRT en VTM

Het logistisch model dat bekomen is door het uitvoeren van de automatisch backward eliminatie, aangevuld met een stapsgewijze check-up van de geëlimineerde elementen, is het meest passende model voor de data (dodelijke ongevallen uitgezonden op VRT en/of VTM).

Variabele	Parameter estimate	Standaardafwijking	p-waarde
intercept	-2,5548	0,1877	< 0,0001
# betrokkenen	0,4988	0,0632	< 0,0001
Jaar (2006 vs 2012)	0,1318	0,1132	0,2443
Jaar (2007 vs 2012)	0,2213	0,1103	0,0448
Jaar (2008 vs 2012)	-0,1202	0,1212	0,3213
Jaar (2009 vs 2012)	-0,1954	0,1240	0,1152
Jaar (2010 vs 2012)	-0,4962	0,1407	0,0004
Jaar (2011 vs 2012)	0,0979	0,1249	0,4330
Maand (jan vs dec)	0,3909	0,1750	0,0255
Maand (feb vs dec)	0,2527	0,1594	0,1129
Maand (mrt vs dec)	-0,4347	0,1756	0,0133
Maand (apr vs dec)	0,0880	0,1571	0,5753
Maand (mei vs dec)	-0,1075	0,1573	0,4943
Maand (jun vs dec)	-0,5699	0,1922	0,0030
Maand (jul vs dec)	0,2535	0,1534	0,0985
Maand (aug vs dec)	0,0875	0,1607	0,5862
Maand (sep vs dec)	-0,0339	0,1574	0,8295
Maand (okt vs dec)	-0,3978	0,1796	0,0268
Maand (nov vs dec)	0,1284	0,1586	0,4184
Weekdeel (weekdag vs weekendnacht)	-0,2665	0,0794	0,0008
Weekdeel (weeknacht vs weekendnacht)	-0,0741	0,1215	0,5417
Weekdeel (weekenddag vs weekendnacht)	0,0594	0,0964	0,5376
Provincie (Antwerpen vs Vlaams-Brabant)	0,2264	0,0922	0,0141
Provincie (Limburg vs Vlaams-Brabant)	-0,2088	0,1103	0,0584
Provincie (Oost-Vlaanderen vs Vlaams-Brabant)	0,2194	0,0930	0,0183
Provincie (West-Vlaanderen vs Vlaams-Brabant)	-0,0493	0,0976	0,6135

Wegtype (autosnelweg vs geen autosnelweg)	0,3389	0,0667	< 0,0001
Minstens 1 dood kind (ja vs nee)	1,9726	0,3087	< 0,0001
Minstens 1 dode tiener (ja vs nee)	1,7529	0,2793	< 0,0001
Minstens 1 dode jong volw. (ja vs nee)	0,8345	0,1526	< 0,0001
Minstens 1 dode volw. (ja vs nee)	0,6669	0,1421	< 0,0001
Minstens 1 dode vrouw (ja vs nee)	0,3947	0,1179	0,0008
Voetganger betrokken (ja vs nee)	-0,3641	0,1725	0,0348
Bromfietser betrokken (ja vs nee)	-0,7821	0,3962	0,0484
Motorfietser betrokken (ja vs nee)	-0,6587	0,1673	< 0,0001
Bus betrokken (ja vs nee)	0,7999	0,3308	0,0156

TABEL 6: Bespreking geselecteerd model VRT en VTM

Hosmer and lemeshow test $\chi^2 = 9,76$ (df=8, $p = 0,28$)

*De niet-binaire onafhankelijke variabelen bezitten een andere p-waarde voor de type 3 analyse. Deze p-waarde geeft de relatie weer tussen de onafhankelijke variabelen.
betrokkenen: $p < 0,0001$; jaar: $p = 0,0004$; maand: $p = 0,0007$; weekdeel: $p = 0,0006$;
provincie: $p = 0,0075$*

Uit bovenstaande tabel kunnen we afleiden welke ongevalskenmerken een invloed uitoefenen op het al dan niet verschijnen in de media van dodelijke verkeersongevallen.

Naarmate het aantal betrokkenen dat in het ongeval betrokken is stijgt, stijgt de kans dat het ongeval opgenomen wordt in de media. Wanneer deze betrokkenen voetgangers, bromfietzers of motorfietzers zijn, is de kans om in de media opgenomen te worden significant kleiner. Daarentegen hebben ongevallen waar een bus of autocar betrokken is een significant grotere kans om in de berichtgeving opgenomen te worden, dan wanneer er geen bus of autocar betrokken is.

Als er in het ongeval een persoon komt te overlijden en deze persoon is tussen de nul en 64 jaar, is de kans dat het ongeval in de media opgenomen wordt significant groter dan wanneer er geen dode binnen deze leeftijdscategorie te betreuren valt. Daarenboven hebben ongevallen waarbij minstens 1 vrouwelijk dodelijk slachtoffer aanwezig is, een significant grotere kans om in de berichtgeving opgenomen te worden dan wanneer er geen vrouwelijk dodelijk slachtoffer valt.

Het jaar waarin het ongeval plaatsvindt heeft een significante invloed op de kans dat het ongeval in de media komt. We zien dat de kans dat een ongeval in de media komt in 2007 het grootst en in 2010 het kleinst is. Voor beide jaren is er een significant verschil op te merken ten opzichte van het referentiejaar 2012. Eveneens neigt het model aan te geven dat ongevallen die gebeurden in 2008 en 2009 ook een kleinere kans op berichtgeving hebben, al is dit verschil niet significant. Naast het jaartal waarin een ongeval plaatsvindt, is de maand waarin het plaatsvindt ook van significant belang. Wanneer een ongeval plaatsvindt in de maanden maart, juni of oktober is de kans significant kleiner om in het nieuws opgenomen te worden in vergelijking met de maand december. Daarentegen is de kans dat een ongeval in het nieuws wordt opgenomen als het in januari gebeurt significant groter. Bovendien kan men stellen

dat de kans een ongeval in de media wordt opgenomen dat op een weekdag plaatsvindt significant kleiner is dan wanneer het plaatsvindt in een weekendnacht.

Niet alleen het tijdstip waarop een ongeval plaatsvindt heeft invloed op de mediaselectie; het onderzoek toont ook aan dat de plaats van het ongeval een significante invloed heeft. Zo hebben ongevallen die in Antwerpen of Oost-Vlaanderen plaatsvinden significant meer kans in het nieuws opgenomen te worden, dan wanneer ze plaatsvinden in Vlaams-Brabant of Limburg. Een andere belangrijke plaats-indicator die invloed uitoefent op de nieuwsselectie is het al dan niet plaatsvinden van een ongeval op de autosnelweg. Ongevallen die plaatsvinden op de autosnelweg hebben significant meer kans om opgenomen te worden in de berichtgeving.

VRT

Het logistisch model dat bekomen wordt door het uitvoeren van de automatische backward eliminatie, aangevuld met een stapsgewijze check-up van de geëlimineerde elementen, bekomt het zelfde model dan wanneer men het model opbouwt aan de hand van de stapsgewijze forward selectie. Beide modellen hebben dus hetzelfde logistisch eindmodel dat het meest passende model is voor de data (dodelijke ongevallen uitgezonden op VRT).

Variabele	Parameter estimate	Standaardafwijking	p-waarde
intercept	-3,3174	0,2538	< 0,0001
# betrokkenen	0,5834	0,0737	< 0,0001
Jaar (2006 vs 2012)	0,2687	0,1495	0,0724
Jaar (2007 vs 2012)	0,4842	0,1406	0,0006
Jaar (2008 vs 2012)	-0,5247	0,1895	0,0056
Jaar (2009 vs 2012)	-0,0181	0,1668	0,9137
Jaar (2010 vs 2012)	-0,4028	0,1962	0,0401
Jaar (2011 vs 2012)	0,0389	0,1747	0,8240
Weekdeel (weekdag vs weekendnacht)	-0,3731	0,1128	0,0009
Weekdeel (weeknacht vs weekendnacht)	-0,2212	0,1726	0,1999
Weekdeel (weekenddag vs weekendnacht)	-0,0106	0,1355	0,9374
Wegtype (autosnelweg vs geen autosnelweg)	0,3940	0,0835	< 0,0001
Minstens 1 dood kind (ja vs nee)	1,7008	0,3572	< 0,0001
Minstens 1 dode tiener (ja vs nee)	1,1797	0,3525	0,0008
Minstens 1 dode jong volw. (ja vs nee)	0,8480	0,2011	< 0,0001
Minstens 1 dode volw. (ja vs nee)	0,6521	0,1916	0,0007
Minstens 1 dode vrouw (ja vs nee)	0,3555	0,1565	0,0231
Motorfietser betrokken (ja vs nee)	-1,0185	0,2669	0,0001
Personenwagen betrokken (ja vs nee)	-0,5409	0,1521	0,0004
Bus betrokken (ja vs nee)	1,2988	0,3609	0,0003

TABEL 7: Bespreking geselecteerd model VRT

Hosmer and lemeshow test $\chi^2 = 7,79$ (df=8, $p = 0,45$)

*De niet-binaire onafhankelijke variabelen bezitten een andere p-waarde voor de type 3 analyse. Deze p-waarde geeft de relatie weer tussen de onafhankelijke variabelen.
betrokkenen: $p < 0,0001$; jaar: $p = 0,0008$; weekdeel: $p < 0,0001$*

In vergelijking met het hoofdmodel, het model waar zowel de fragmenten van VRT en VTM zijn opgenomen, blijkt de parameter “maand” minder belang te hebben in de nieuwsselectie. Naast deze parameter is ook de plaats-parameter “provincie” minder belangrijk geacht en bijgevolg niet opgenomen in dit model. De parameters “bromfiets” en “voetganger” zijn eveneens minder belangrijk gevonden en daardoor niet opgenomen. Wel blijkt uit de analyses dat in dit VRT-model het al dan niet aanwezig zijn van een personenwagen een belangrijke invloed heeft, vandaar dat deze parameter opgenomen is in het model.

Ook in het VRT-model geldt het principe; naarmate het aantal voertuigen/voetgangers die betrokken zijn in het ongeval stijgt, stijgt eveneens de kans dat het ongeval opgenomen wordt in de media. Het al dan niet betrokken zijn van een voetganger of bromfietser blijkt in dit model geen significante invloed te hebben. De motorfietser heeft net zoals in het hoofdmodel een significante invloed op de nieuwsselectie; wanneer er een motorfiets betrokken is, is de kans om geselecteerd te worden voor uitzending significant kleiner. Ook voor personenwagens is dit het geval; wanneer er een personenwagen betrokken is, is de kans om opgenomen te worden in de berichtgeving significant kleiner.

Wanneer er minstens 1 persoon overlijdt die jonger is dan 64 jaar, is de kans significant groter dat het ongeval in de media wordt opgenomen. Wanneer deze persoon van geslacht een vrouw is, dan is de kans significant groter om in de media opgenomen te worden in vergelijking met ongevallen waar geen vrouw overlijdt. Hier komt men dus tot dezelfde vaststelling als in het hoofdmodel.

Het jaartal waarin het ongeval plaatsvindt heeft een significante invloed op het al dan niet uitzenden van dodelijke verkeersongevallen. Net als in het hoofdmodel merkt men op dat ongevallen die plaatsvonden in 2008, 2009 en 2010 minder kans neigen te hebben om in de berichtgeving opgenomen te worden. In vergelijking met 2012 is deze kans significant kleiner dan voor ongevallen die gebeurden in 2008 of in 2010. Ook in dit model hebben ongevallen die plaatsvonden in 2007 in vergelijking met 2012 een significant grotere kans om in de nieuwsselectie opgenomen te worden. Bovendien geeft de tijdsindicatie “weekdeel” eveneens dezelfde resultaten als in het hoofdmodel. Ook hier is de kans dat een ongeval opgenomen wordt in de media significant kleiner wanneer het plaatsvindt op een weekday, dan wanneer het plaatsvindt tijdens een weekendnacht.

Tenslotte is uit het model op te merken dat de kans dat een ongeval in de berichtgeving wordt opgenomen significant groter is als het ongeval plaatsvindt op de autostrade, dan buiten de autostrade. Dezelfde vaststelling gaf ook het hoofdmodel prijs.

VTM

Wanneer het logistische regressiemodel voor de data (dodelijke ongevallen berichtgegeven door VTM) opgebouwd wordt op 4 verschillende wijzen, bekomt men 3 keer hetzelfde logistische regressiemodel. Enkel de stapsgewijze forward selectie bekomt een ander model met mindere waarde.

Variabele	Parameter estimate	Standaardafwijking	p-waarde
intercept	-2,8201	0,1941	< 0,0001
# betrokkenen	0,4055	0,0612	< 0,0001
Jaar (2006 vs 2012)	0,0993	0,1213	0,4130
Jaar (2007 vs 2012)	0,1288	0,1194	0,2804
Jaar (2008 vs 2012)	-0,0954	0,1293	0,4605
Jaar (2009 vs 2012)	-0,3443	0,1384	0,0128
Jaar (2010 vs 2012)	-0,3601	0,1468	0,0142
Jaar (2011 vs 2012)	0,2026	0,1302	0,1195
Maand (jan vs dec)	0,4624	0,1800	0,0102
Maand (feb vs dec)	0,1796	0,1708	0,2929
Maand (mrt vs dec)	-0,2486	0,1820	0,1719
Maand (apr vs dec)	-0,0578	0,1750	0,7410
Maand (mei vs dec)	-0,1716	0,1713	0,3163
Maand (jun vs dec)	-0,5255	0,2074	0,0113
Maand (jul vs dec)	0,1306	0,1674	0,4355
Maand (aug vs dec)	0,1424	0,1692	0,4000
Maand (sep vs dec)	0,0480	0,1639	0,7698
Maand (okt vs dec)	-0,4672	0,1986	0,0186
Maand (nov vs dec)	0,2167	0,1661	0,1921
Dagweek (maandag vs zondag)	0,0784	0,1358	0,5639
Dagweek (dinsdag vs zondag)	-0,2186	0,1450	0,1317
Dagweek (woensdag vs zondag)	-0,3496	0,1450	0,0159
Dagweek (donderdag vs zondag)	-0,1870	0,1516	0,2174
Dagweek (vrijdag vs zondag)	0,1018	0,1212	0,4012
Dagweek (zaterdag vs zondag)	0,2572	0,1174	0,0285
Provincie (Antwerpen vs Vlaams-Brabant)	0,1214	0,1000	0,2245
Provincie (Limburg vs Vlaams-Brabant)	-0,2244	0,1194	0,0603
Provincie (Oost-Vlaanderen vs Vlaams-Brabant)	0,2810	0,0975	0,0039
Provincie (West-Vlaanderen vs Vlaams-Brabant)	-0,0553	0,1043	0,5958
Wegtype (autosnelweg vs geen autosnelweg)	0,3562	0,0696	< 0,0001

Minstens 1 dood kind (ja vs nee)	1,8727	0,3096	< 0,0001
Minstens 1 dode tiener (ja vs nee)	1,7243	0,2840	< 0,0001
Minstens 1 dode jong volw. (ja vs nee)	0,8945	0,1574	< 0,0001
Minstens 1 dode volw. (ja vs nee)	0,6546	0,1494	< 0,0001
Minstens 1 dode vrouw (ja vs nee)	0,3980	0,1232	0,0012
Motorfietser betrokken (ja vs nee)	-0,5981	0,1785	0,0008

TABEL 8: Bespreking geselecteerd model VTM

Hosmer and lemeshow test $\chi^2 = 6,50$ (df=8, $p = 0,59$)

*De niet-binaire onafhankelijke variabelen bezitten een andere p-waarde voor de type 3 analyse. Deze p-waarde geeft de relatie weer tussen de onafhankelijke variabelen.
betrokkenen: $p < 0,0001$; jaar: $p = 0,0024$; maand: $p = 0,0077$; dagweek: $p = 0,0048$;
provincie: $p = 0,0209$*

Ook het model van VTM wordt vergeleken met het hoofdmodel. In dit model worden de parameters “provincie” en “maand” terug opgenomen. De tijdsindicator “weekdeel” wordt hier vervangen door de beter passende indicator “dagweek”. Uit de groep “soorten weggebruikers” wordt enkel de motorfietser in het model opgenomen.

Net zoals in de twee voorgaande modellen kan men stellen dat het aantal betrokkenen een significante invloed heeft voor de nieuwsselectie. Naarmate er meer betrokkenen zijn, is de kans groter dat het ongeval in het nieuws wordt opgenomen. Wanneer bij het ongeval een motorfietser betrokken is, is de kans dat het ongeval in de nieuwsberichtgeving zit significant kleiner.

Het hoofdmodel en het VRT-model geven weer dat wanneer de persoon die komt te overlijden jonger is dan 64 jaar, de kans significant groter is dat het ongeval opgenomen wordt in de nieuwsberichtgeving. Deze bevindingen worden in dit model bevestigd. Alsook de bevinding dat ongevallen met een dode vrouw significant meer kans hebben om opgenomen te worden wordt hier geaffirmeerd.

2007 heeft in dit model ten opzichte van 2012 niet significant meer kans om in de berichtgeving opgenomen te worden, dit in tegenstelling tot de twee andere modellen. Wel geeft ook dit model aan dat de kans kleiner is dat het ongeval opgenomen wordt als het in 2008, 2009 of in 2010 plaatsvindt. Voor de jaartallen 2009 en 2010 ten opzichte van 2012 is deze bevinding significant. Net als in het hoofdmodel heeft een ongeval dat in januari plaatsvindt een significant hogere kans om opgenomen te worden in de media dan wanneer het plaatsvindt in december. Van maart tot en met juni neigt deze kans kleiner te zijn. In vergelijking met de maand december geven enkel de maanden juni en oktober een kans weer die significant kleiner is. De bijkomende parameter “dagweek” geeft aan dat ongevallen die op woensdag plaatsvinden significant minder kans hebben om opgenomen te worden in de berichtgeving dan wanneer ze op zondag gebeuren. Wanneer we de vergelijking maken tussen zaterdag en zondag, is de kans dat ongevallen die op zaterdag plaatsvinden worden uitgezonden in de media significant groter.

De plaats-indicator “provincie” geeft voornamelijk aan dat ongevallen die in Antwerpen of Oost-Vlaanderen meer kans hebben om opgenomen te worden in het Vlaamse TV-journaal. Wanneer men kijkt naar de kans dat het ongeval opgenomen wordt als het plaatsvindt in Oost-Vlaanderen, is de kans om

uitgezonden te worden significant groter dan wanneer het ongeval plaatsvindt in Vlaams-Brabant. Dus kan men stellen dat dit model op basis van de parameter “provincie” gelijkaardige vaststellingen doet als het hoofdmodel. De vaststelling dat ongevallen die plaatsvinden op de autosnelweg meer kans hebben om opgenomen te worden in de berichtgeving is hier ook significant bevonden, op dit gebied zijn de drie modellen unaniem.

HOOFDSTUK 5: DISCUSSIE

Onderstaande tabel geeft de ongevalseigenschappen voor de 3 modellen weer die belangrijk geacht worden voor de mediaselectie. Wanneer in de tabel een kruisje vermeld staat is de overeenkomstige ongevalseigenschap van significant belang voor het desbetreffende model.

	Model VRT en VTM (hoofdmodel)	Model VRT	Model VTM
Aantal betrokkenen	X	X	X
Jaar	X	X	X
Maand	X		X
Dagweek			X
Weekdeel	X	X	
Provincie	X		X
Wegtype	X	X	X
Minstens 1 dood kind	X	X	X
Minstens 1 dode tiener	X	X	X
Minstens 1 dode jong volwassene	X	X	X
Minstens 1 dode volwassene	X	X	X
Minstens 1 dode vrouw	X	X	X
Voetganger	X		
Bromfietser	X		
Motorfietser	X	X	X
Personenwagen		X	
Bus/autocar	X	X	

TABEL 9: Significante selectiecriteria per model

Deze discussie gaat in op mogelijke verklaringen of verwijzingen naar de literatuur van de bekomen resultaten.

In het onderdeel “afbakening onderzoek” wordt beschreven dat ongeveer 30 procent van het model verklaard wordt door de **slachtofferernst**. Slachtofferernst is hierdoor ook een belangrijke ongevalseigenschap voor de mediaselectie. Naarmate de slachtofferernst hoger ligt, wordt de nieuws waarde van het gebeuren hoger en is de kans groter om in de media te verschijnen. Dit kan verklaard worden aan de hand van de nieuws waardentheorie van Galtung en Ruge, namelijk op basis van de drempelfactor. Als de impact van het ongeval naar de drempelwaarde toegroeit of deze overschrijdt is het gebeuren aantrekkelijker om te selecteren (Galtung & Ruge, 1956).

Het **aantal betrokkenen** is een ongevalseigenschap die op dezelfde manier kan benaderd worden als de slachtofferernst. Deze kan ook verklaard worden door de drempelfactor uit de nieuws waardentheorie van

Galtung en Ruge. Naarmate het aantal betrokkenen stijgt, stijgt de omvang van het gebeuren en komt men dichterbij de drempelwaarde. Wanneer een bepaald “aantal betrokkenen” deel uitmaken van het ongeval en de drempelwaarde overschreden wordt, is de kans groter dat het ongeval wordt opgenomen in de nieuwsselectie (Galtung & Ruge, 1956).

Enkele tijdsgebonden factoren die de ongevalsselectie beïnvloeden zijn het jaartal, de maand, het weekdeel en de dag van de week (dagweek) waarin het ongeval plaatsvindt.

In de **jaren** 2008, 2009 en 2010 was de kans dat het ongeval opgenomen werd in de media kleiner. Dit kan voortkomen uit het feit dat in deze periode aan verkeersveiligheid politiek en maatschappelijk minder belang geacht werd en dat andere thema's meer aandacht kregen. Een thema waar veel aandacht aan besteed werd in deze periode was de financiële crisis. Sinds het begin van de kredietcrisis in 2008 ging het aantal nieuwsitems over economische thema's sterk de lucht in (Van Den Bulck, Walgrave, & Schipper, 2013).

De tijdsindicator **maand** heeft een significante invloed voor de nieuwsselectie in het hoofmodel en het model van VTM. Een vermoeden was dat een ongeval dat plaatsvindt tijdens de zomermaanden, de “komkommermaanden” meer kans heeft om opgenomen te worden in de media. Uit dit onderzoek blijkt dit niet het geval te zijn. Ten opzichte van de maand december heeft enkel een ongeval dat plaatsvindt in januari significant meer kans om opgenomen te worden in de berichtgeving.

De indicator “**dagweek**” geeft aan dat ongevallen die op zaterdag plaatsvinden significant meer kans hebben om opgenomen te worden in de media tegenover een ongeval dat plaatsvindt op zondag. Volgens de ongevalstatistiek vallen er op zaterdag beduidend meer doden dan op andere dagen van de week (Focant, 2013). Bij de frequentiefactor van Galtung en Ruge is een mogelijke verklaring te vinden voor de grotere media aandacht voor ongevallen die op zaterdag gebeuren. Naarmate een gelijkaardige gebeurtenis meerdere malen terugkomt binnen een korte tijdspanne, is de kans groter dat deze gebeurtenissen geselecteerd worden (Galtung & Ruge, 1956).

“**Weekdeel**” is de laatste te bespreken tijdsgebonden indicator. Ongevallen die plaatsvinden op een weekdag hebben significant minder kans om in de media opgenomen te worden dan ongevallen die tijdens een weekendnacht gebeuren. Waarom bepaalde ongevallen op basis van de tijdsindicator “weekdeel” meer kans hebben om opgenomen te worden in de media is niet duidelijk.

Twee totaal uiteenlopende plaats-indicatoren hebben een significante invloed op de mediaselectie.

Om opgenomen te worden in de media heeft de **provincie** waarin het ongeval plaatsvindt een significante invloed. De kans dat een ongeval opgenomen wordt in de berichtgeving is in het hoofmodel significant groter als het ongeval plaatsvindt in de provincies Antwerpen of Oost-Vlaanderen dan wanneer het plaatsvindt in Vlaams-Brabant. Voor het VTM-model is deze kans enkel significant groter voor ongevallen die plaatsvinden in Oost-Vlaanderen. Een verklaring hiervoor is niet teruggevonden.

Ongevallen die op de autosnelweg gebeuren hebben significant meer kans om geselecteerd te worden voor de nieuwsuitzending dan ongevallen die buiten de autosnelweg gebeuren. Deze significante invloed van de parameter “**wegtype**” kan toegeschreven worden aan de nieuwswaardentheorie van Galtung en Ruge. Wanneer een ongeval plaatsvindt op de autosnelweg is de impact van het ongeval over het algemeen groter. Buiten het menselijk leed zorgen veel ongevallen op de autosnelweg ook voor fileleed en economisch oponthoud. Naarmate de impact van het ongeval groter wordt en dichterbij de

drempelwaarde aansluit of deze overstijgt, wordt de gebeurtenis nieuwswaardiger en dus aantrekkelijker om opgenomen te worden in de selectie (Galtung & Ruge, 1956).

Als in een ongeval een **persoon onder de 65 jaar sterft** is dit een significante parameter om de gebeurtenis weer te geven in het nieuws. Een mogelijke verklaring hiervoor is de economische waarde van het slachtoffer. Deze economische waarde is onder andere afhankelijk van de leeftijd. De hoogste economische waarde is bij de actieve bevolking (tot 65 jaar) terug te vinden. Kinderen hebben nog een hele toekomst voor zich waarin ze hun steentje kunnen bijdragen in de maatschappij (De Brabander & Vereeck, 2003). Hierdoor kan men stellen dat ongevallen waarin een persoon jonger dan 65 jaar sterft een negatievere invloed heeft. Hoe negatiever het nieuws, hoe groter de kans dat het uitgezonden wordt. Slecht nieuws is echt nieuws (Buijs, 2008). Negativisme is één van de 4 cultuurgebonden factoren van de nieuwswaardentheorie (Galtung & Ruge, 1956).

Kwetsbare groepen uit de samenleving worden makkelijker door de media afgeschilderd als slachtoffers. Vandaar dat verkeersongevallen **met minstens 1 dood kind en/of minstens 1 dode vrouw** significant meer kans hebben om het nieuws te halen. Personen die zich sterk identificeren met deze weergegeven slachtoffers hebben meer te kampen met een gevoel van onveiligheid (Deprins, 2007). Ongevallen met minstens 1 dood kind worden over-gerapporteerd. Hierdoor bestaat de kans dat ouders van jonge kinderen beschermend optreden met als gevolg dat kinderen zich niet langer zelfstandig te voet, met de fiets of met de bus mogen verplaatsen.

Ook de vervoerswijze heeft een significante invloed op het al dan niet weergegeven van verkeersongevallen in de Vlaamse media. Het hoofdmodel geeft aan dat ongevallen waarbij een **voetganger, bromfietser of motorfietser** betrokken is, een significant lagere mediaweergave hebben. In het VRT-model hebben ongevallen waarbij een motorfiets en/of een **personenwagen** betrokken is een significant lagere kans opgenomen te worden in de media. Het VTM-model geeft enkel voor ongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn een significant lagere kans op weergave. Doordat ongevallen met bovenstaande vervoersmiddelen verhoudingsgewijs ten opzichte van andere vervoerswijzen minder kans hebben om opgenomen te worden in de media, wordt er een vertekend beeld aan het publiek gepresenteerd. Ongevallen met voetgangers, bromfietzers, motorfietzers en personenwagens (afhankelijk van het model) zijn onder-gerapporteerd in de media. Dit creëert een onterecht veiligheidsgevoel. De gebruikers van deze vervoermiddelen gaan door het veiligheidsgevoel meer risico's nemen, met alle gevolgen van dien (Vlakveld, Goldenbeld, & Twisk, 2008).

De betrokkenheid van een bus of autocar bij een ongeval beïnvloedt significant de mediaselectie. Wanneer er een bus of autocar betrokken is, is de kans dat het ongeval wordt geselecteerd voor uitzending beduidend groter. Er is dus sprake van een over-rapportering van ongevallen waarbij een bus betrokken is. Dit heeft een negatieve invloed op het verkeersveiligheidsgevoel. Het kan ertoe leiden dat mensen hierdoor in mindere mate gebruik gaan maken van de bus als vervoermiddel (Vlakveld, Goldenbeld, & Twisk, 2008). Toch wordt de bus in de literatuur naar voor geschoven als veiligste vervoermiddel (SWOV, 2011). De reden dat verkeersongevallen waarbij een **bus of autocar** betrokken is significant meer kans hebben om in de berichtgeving te worden opgenomen wordt verklaard door de nieuwswaardenfactor "uitzonderlijkheid" van de nieuwswaardentheorie van Galtung en Ruge. Wanneer een gebeurtenis onverwacht en zeldzaam is, is de kans groter dat deze zich in de nieuwsberichtgeving

bevindt. Bovendien zijn bij een busongeval meestal meer mensen betrokken dan bij een ander ongeval. De omvang/impact van het verkeersongeval is hierdoor groter. Door dit gegeven voldoen busongevallen ook aan de drempelfactor uit de nieuwswaardentheorie. Hoe hoger het aantal passagiers, hoe groter de impact van het ongeval en hoe nieuwswaardiger de gebeurtenis wordt geacht (Galtung & Ruge, 1956).

In het VTM nieuws worden meer dodelijke ongevallen gerapporteerd dan in het VRT journaal. Deze bevinding wordt eveneens ondersteund door Sinardet et al. (2004) (Sinardet, De Swert, & Dandoy, 2004). De objectieve ongevalseigenschappen die de ongevalselectie significant beïnvloeden zijn voor beide onderzochte zenders vrij gelijklopend, hieruit kan men vaststellen dat de tradities en de verwachtingspatronen van beide institutionele doelen niet zeer sterk verschillen (Donsbach W. , 2004).

HOOFDSTUK 6: CONCLUSIE

In dit onderzoek is er getracht de objectieve ongevalseigenschappen die terug te vinden zijn in de ongevallendatabase te analyseren en te bepalen welke van deze eigenschappen de mediaselectie van verkeersongevallen beïnvloeden. Deze beïnvloedende ongevalseigenschappen werden achterhaald voor 3 modellen. Het hoofdmodel bevat de dodelijke verkeersongevallen die weergegeven zijn in het 19 uur journaal op VRT of VTM. Hierop volgen twee submodellen die de dodelijke verkeersongevallen analyseren voor beide zenders afzonderlijk.

De ongevalseigenschappen die bepalend zijn voor het verschijnen van een dodelijk ongeval in de media zijn voor de 3 modellen gelijkaardig, hieronder worden de eventuele verschillen beschreven.

Het model gebouwd op basis van de VRT en VTM gegevens heeft het aantal betrokkenen, het jaartal, de maand en het weekdeel waarin het ongeval plaatsvindt, de provincie, het wegtype, de betrokkenheid van een dode onder de 65 jaar, het geslacht van deze dode en vier mogelijke vervoersmodi (voetganger, bromfietser, motorfietser en busgebruiker) als belangrijke selectiecriteria. Voor het model opgebouwd enkel aan de hand van de dodelijke verkeersongevallen die worden weergegeven in het VRT-journaal zijn deze selectiecriteria ongeveer hetzelfde. Enkel vallen de ongevalseigenschappen maand, provincie, voetganger en bromfiets weg als belangrijke selectiecriteria. Het al dan niet betrokken zijn van een personenwagen bij het ongeval is een eigenschap die voor dit submodel wel een significante invloed heeft. Het laatste model is opgesteld op basis van de dodelijke verkeersongevallen die in het VTM-nieuws vermeld werden. Belangrijk voor de selectie hier zijn de tijdsindicatoren jaar, maand en de dag van de week. De plaatsindicatoren die belangrijk zijn voor dit model zijn dezelfde als deze in het hoofdmodel. Andere significante overeenkomstige ongevalseigenschappen met het hoofdmodel zijn het aantal betrokkenen, de betrokkenheid van een dode onder de 65 jaar en het geslacht van deze dode. Dit laatste model geeft enkel voor het vervoersmiddel “motorfietser” een significant resultaat.

De data-analyse leverde enkele belangrijke statements op. Naarmate het aantal betrokkenen toeneemt, stijgt de kans dat het ongeval opgenomen wordt in de media. Dodelijke ongevallen die plaatsvinden op de autosnelweg hebben meer kans om geselecteerd te worden voor de nieuwsberichtgeving. Ook stijgt de kans dat een ongeval opgenomen wordt in de media als er een dode valt onder de 65 jaar en/of deze dode een vrouw is. Tenslotte geeft het model weer dat motorongevallen significant minder kans hebben om in de media te verschijnen, terwijl busongevallen succesitems zijn om te rapporteren in het nieuws.

HOOFDSTUK 7: BEVINDINGEN EN AANBEVELINGEN

Selectiecriteria bepalen welke verkeersongevallen aantrekkelijk zijn om in de media opgenomen te worden. Hierbij weerspiegelt de media niet de reële verhouding van de plaatsgevonden ongevallen. Bepaalde ongevalssoorten worden over-gerapporteerd en andere onder-gerapporteerd. De berichtgeving reikt de bevolking een **vertekend beeld** aan. Is het publiek zich bewust van de vertekeningen die de media de maatschappij instuurt? Naarmate personen zich minder bewust zijn van deze vertekeningen, wordt hun verkeersveiligheidsgevoel op grotere schaal beïnvloed.

Binnen dit thesisonderzoek zijn enkel de selectiecriteria voor de dodelijke verkeersongevallen onderzocht. Een verdere aanvulling hierop is een gelijkaardig **onderzoek over letselongevallen zonder dodelijke slachtoffers**. Een andere mogelijke uitbreiding is het nagaan of **verkeersongevallen die meerdere dagen opgenomen zijn in de media** andere ongevalseigenschappen voor selectie naar voor schuiven.

In dit onderzoek zijn enkel de objectieve ongevalseigenschappen die terug te vinden zijn in de ongevallendatabank bestudeerd. Naast deze objectieve ongevalseigenschappen zijn er nog **andere eigenschappen die de ongevalselectie kunnen beïnvloeden**. Men kan bijvoorbeeld nagaan welke invloed fileleed, vluchtmisdrijf, bekendheid van de betrokkenen, ... hebben op de nieuwsselectie.

In het breder kader van het transversaal onderzoek tussen de steunpunten Media en Verkeersveiligheid zal men trachten na te gaan of de nieuwsberichtgeving het verkeersgedrag van personen beïnvloedt. Naast het onderzoek in welke mate het verkeersgedrag beïnvloed wordt, is eveneens een bijkomend onderzoek aanbevolen dat weergeeft **hoe men de nieuwsberichtgeving dient vorm te geven om het verkeersgedrag positief te bespelen**.

Wanneer men zich bewust is van welke invloed de televisienieuwsberichtgeving uitoefent op de bevolking, zou het verrijkend zijn om na te gaan welke **andere mediakanalen** vorm geven aan het verkeersveiligheidsgedrag. Bijvoorbeeld onderzoek naar de invloed van mediaprogramma's, krantenberichtgeving,

In welke mate kan men verder gaan op de gegevens die vermeld worden in de nieuwsberichtgeving? Zijn deze gegevens accuraat? De berichtgever of de journalist tracht de ongevalsinformatie zo aantrekkelijk mogelijk naar voor te schuiven. Hierdoor ontstaat een grote **subjectiviteit in de berichtgeving**. Daarnaast zal de politieagent het verkeersongevallenformulier zo getrouw mogelijk invullen. Toch vergt het invullen van dit ongevallenformulier een zekere interpretatie van de desbetreffende agent, waardoor er hier ook subjectiviteit optreedt, weliswaar in mindere mate (Woodcock, 2008).

Bibliografie

BOEKEN

- Anderson, D. R., Sweeney, D. J., & Williams, T. A. (2007). *Statistiek voor economie en bedrijfskunde*. Den Haag: Sdu uitgevers.
- Bateson, G. (1972). *Steps to an Ecology of Mind*. New York: Ballantine Books.
- Buijs, K. (2008). *Journalistieke kwaliteit in het crossmediale tijdperk*. Amsterdam: Boom Onderwijs.
- Coser, L., Kadushin, C., & Powell, W. (1982). *The culture and commerce of publishing*. New York.
- Donsbach, W. (2004). *Psychology of news decisions*. Journalism.
- Gans, H. (1979). *Deciding What's News*. New York: Pantheon Books.
- Halloran, J., Elliot, P., & Murdock, G. (1970). *Demonstrations and communication: a case study*. Baltimore: Harmondsworth : Penguin books.
- Hilbe, J. (2009). *Logistic Regression Models*. United States of America: Taylor and Francis Group.
- Mills, C. W. (1956). *The power elite*. New York: Oxford University Press
- Shoemaker, P., & Reese, S. (2009). *Gatekeeping theory*. New York: Routledge.
- Shoemaker, P., & Vos, T. (2009). *Gatekeeping Theory*. New York: Routledge.
- van Ginneken, J. (1996). *De schepping van de wereld in het nieuws - De 101 vertekeningen die elk 1 procent verschil maken*. Bohn: Stafleu Van Loghum.

ARTIKELS UIT VAKTIJDSCHRIFTEN

- Beullens, K., Roe, K., & Van den Bulck, J. (2008). Television news coverage of motor-vehicle crashes. *Journal of Safety Research*, 39, 547-553.
- Connor, S. M., & Wesolowski, K. (2004). Newspaper framing of fatal motor vehicle crashes in four Midwestern cities in the United States, 1999-2000. *Injury Prevention*, 10, 149-153.
- Daniels, S., Brijs, T., & Keunen, D. (2010). Official reporting and newspaper coverage of road crashes: a case study. *Safety Science*, 48(10), 1469-1476.
- Donsbach, W. (2004). *Psychology of news decisions*. Journalism, 5(2), 131 - 157.
- Elvik, R., & Mysen, A. (1999). Incomplete Accident Reporting: Meta-Analysis of Studies made in 13 Countries. *Transportation Research Record: Journal of Transportation Research Board*, 1665, 133-140.
- Galtung, J., & Ruge, M. H. (1956). The Structure of Foreign News. *Journal of Peace Research*, 2(1), 64-91.
- Harcup, T., & O'Neill, D. (2001). What Is News? Galtung and Ruge revisited. *Journalism studies*, 2(2), 261-280.

- Kepplinger, H., & Habermeier, J. (1995). The impact of key events on the presentation of reality. *European Journal of Communication*, 10(3), 371-372.
- Lewin, K. (1947). Frontiers in Group Dynamics. *Human Relations*, 1(2), 145.
- Lewis, J., Williams, A., & Franklin, B. (2008). A Compromised Fourth Estate. *Journalism studies*, 9(1), 1-20.
- McCombs, M. (2005). A Look at Agenda-setting: past, present and future. *Journalism Studies*, 6(4), 543-557.
- McCombs, M., & Shaw, D. (1972). The agenda-setting function of mass media. *The Public Opinion Quarterly*, 36(2), 176-187.
- McCombs, M., & Shaw, D. (1993). The Evolution of Agenda-Setting Research: Twenty-Five Years in the Marketplace of Ideas. *Journal of communication*, 43(2), 58-67.
- Scheufele, D., & Tewksbury, D. (2007). Framing, agenda setting, and priming: The evolution of three media effects models. *Journal of Communication*, 57(1), 9-20.
- Semetko, H., & Valkenburg, P. (2000). Framing European politics: A content analysis of press and television news. *Journal of Communication*, 50, 93-109.
- Woodcock, K. (2008). Content analysis of 100 consecutive media reports of amusement ride accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 89-96.

RAPPORTEN

- De Brabander, B., & Vereeck, L. (2003). *De waardering van een mensenleven bij investering in verkeersveiligheid: Overzicht onderzoeksmethoden en een voorstel voor Vlaanderen*. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Deprins, F. (2007). *De rol van de media in de onveiligheidsgevoelens: Een onderzoek naar hoe krantenberichtgeving de onveiligheidsgevoelens kunnen beïnvloeden*. Katho Departement IPSOC.
- ENA. (2011). Nieuwsmonitor 4. *Elektronisch nieuwsarchief*, 1-3.
- ENA. (2011). Nieuwsmonitor 4. *Elektronisch nieuwsarchief*, 8.
- Focant, N. (2013). *Statistische analyse van de in 2012 geregistreerde verkeersongevallen met doden of gewonden*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.
- Kheirabadi, R., & Aghagolzadeh, F. (2012). *A Discursive Review of Galtung and Ruge's News Factors in Iranian Newspapers*. Finland: Academy publisher.
- Lamar, P. (2006). *Haalbaarheidsstudie voor de correctie van de ongevalgegevens*. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Nuytens, N., Carpentier, A., Declercq, K., & Hermans, E. (2014). *Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren*. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

- Pickery, J. (2008). *De interpretatie van interactieeffecten in regressiemodellen*. Brussel: Studiedienst van de Vlaamse Regering.
- Shoemaker, P., & Reese, S. (1991). *Mediating the Message: Theories of Influences on Mass Media Content*. USA: Longman.
- Sieben, I. (2000). *Logistische regressie analyse: een handleiding*. Nijmegen: RTOG, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Sinardet, D., De Swert, K., & Dandoy, R. (2004). *Franstalig, Vlaams, commercieel, openbaar: zoek de verschillen. Een longitudinale vergelijking van de thema's in de Belgische televisiejournals. Een longitudinale vergelijking van de thema's in de Belgische televisiejournals*. Antwerpen: PSW.
- SWOV. (2011). *Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Van Den Bulck, H., Walgrave, S., & Schipper, A. (2013). *Onderzoeksrapport: Bronnenselectie in het economisch nieuws op televisie*. Antwerpen: Steunpunt Media.
- Vandenhende, M. (2010). *Tabloidisering van het politieke nieuws op televisie, een vergelijkende analyse van het VRT-journaal en het VTM-nieuws*. Gent: Universiteit Gent.
- Vellenga, A. (2009). *Developments in and alternative possibilities for international news reporting of Dutch newspapers*. Rotterdam: Universiteit Rotterdam.
- Verduijn, S. (2005). *'Van onze correspondent', een onderzoek naar de Nederlandse buitenlandcorrespondent*. Rotterdam: Universiteit Rotterdam.
- Vlakveld, W. P., Goldenbeld, C., & Twisk, D. (2008). *Beleving van verkeersonveiligheid; Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid*. Leidschendam: SWOV.
- Watson, J. (2007). *Representing Realities: An Overview Of News Framing*. Tokyo: University Keio.

WEBSITES

- Mediaaan. (2014). Geraadpleegt op 5 maart 2014 via <http://medialaan.net/missie-en-waarden>
- Vlaamse Overheid. (2014). www.vlaanderen.be. Opgehaald van Steunpunten Beleidsrelevant onderzoek: <http://www2.vlaanderen.be/weten/steunpunten/steunpunten.htm>
- VRT. (2014). *Officiële site VRT*. Opgehaald van <http://www.vrt.be/wie-zijn-we/missie-en-waarden>

Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:
Rapportering van verkeersongevallen in de Vlaamse televisiejournals

Richting: **master in de mobiliteitswetenschappen-verkeersveiligheid**
Jaar: **2014**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

Baets, Michèle

Datum: **22/08/2014**