

Verkeersongevallen in de media

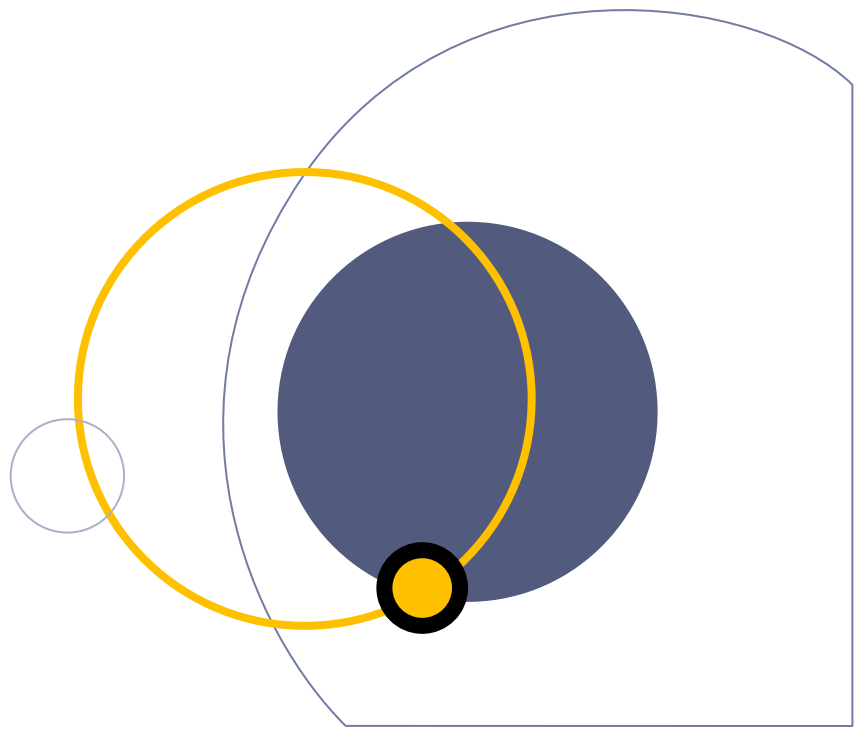
Een analyse van de selectie en rapportering van verkeersongevallen in het Vlaamse nieuws

Steunpunt Verkeersveiligheid: Tim De Ceunynck, Prof. dr. Stijn Daniels, Michèle Baets

Steunpunt Media: Julie De Smedt, Ruud Wouters, Prof. dr. Hilde Van den Bulck, Prof. dr. Stefaan Walgrave

RA-2015-001

maart '15



© **Steunpunt Verkeersveiligheid**

Wetenschapspark 5 bus 6 | 3590 Diepenbeek

Consortium UHasselt, KU Leuven en VITO

© **Steunpunt Media**

Sint-Jacobsstraat 2 | 2000 Antwerpen

Consortium UAntwerpen, KU Leuven, UGent en VU Brussel

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder uitdrukkelijk te verwijzen naar de bron.

Dit rapport kwam tot stand met de steun van de Vlaamse Overheid, programma 'Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek'. In deze tekst komen onderzoeksresultaten van de auteur(s) naar voor en niet die van de Vlaamse Overheid. Het Vlaams Gewest kan niet aansprakelijk gesteld worden voor het gebruik dat kan worden gemaakt van de meegedeelde gegevens.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid 2012-2015 voert in opdracht van de Vlaamse overheid beleidsondersteunend Wetenschappelijk onderzoek uit over verkeersveiligheid. Het Steunpunt Verkeersveiligheid is een samenwerkingsverband tussen de Universiteit Hasselt, de KU Leuven en VITO, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek.

Het Steunpunt Media 2012-2015 voert in opdracht van de Vlaamse overheid beleidsondersteunend Wetenschappelijk onderzoek uit over media. Het Steunpunt Media is een samenwerkingsverband tussen de Universiteit Antwerpen, de KU Leuven, de Universiteit Gent en de Vrije Universiteit Brussel.

Inhoudstafel

Samenvatting	4
Summary	6
1 Inleiding	8
2 Relevantie	9
2.1 Relevantie voor het beleid	9
2.2 Wetenschappelijke relevantie	9
3 Literatuur	11
3.1 Nieuwsselectie en nieuwsproductie	11
3.2 Agendasetting	11
3.3 Bestaande literatuur over verkeersongevallen in de media	12
4 Data en methodologie	13
4.1 Data	13
4.1.1 Ongevallendata	13
4.1.2 Mediadata	13
4.1.3 Koppeling van de twee databases	14
4.2 Analyses	14
5 Resultaten	16
5.1 Nieuwsselectie van verkeersongevallen	16
5.1.1 Beschrijvende statistieken	16
5.1.2 Selectiecriteria modellen voor alle letselongevallen	20
5.1.3 Selectiecriteria modellen voor dodelijke ongevallen	22
5.2 Inhoud van de nieuwsberichtgeving over verkeersongevallen	24
5.2.1 Hoeveelheid media-aandacht voor verkeersongevallen	24
5.2.2 De gevolgen van een verkeersongeval	27
5.2.3 Mogelijke beïnvloedende factoren van verkeersongevallen	28
5.2.4 Geaggregeerde gegevens van betrokkenen in het nieuws	32
5.2.5 Individuele gegevens van betrokkenen in het nieuws	33
6 Discussie	37
6.1 Interpretatie van de resultaten van de selectiecriteria	37
6.2 Interpretatie van de resultaten van de nieuwsinhoud	39
6.3 Sterktes, zwaktes en verder onderzoek	41
7 Conclusie	42
Referentielijst	43
Bijlage	46
Codeboek	46
Codeformulier	49
Betrouwbaarheidstest (Krippendorff's alpha)	50

Samenvatting

De media zijn een belangrijke bron van actuele informatie in de maatschappij en vervullen een belangrijke rol in hoe mensen de maatschappij percipiëren. Over welke gebeurtenissen de media rapporteren en op welke manier ze dit doen wordt echter in belangrijke mate gedreven vanuit economische belangen, waardoor de mediaberichtgeving niet noodzakelijk een representatieve weergave geeft van de realiteit. Wanneer er systematische vertekeningen zitten in de mediaberichtgeving rond verkeersongevallen, kan dat de publieke perceptie en de attitudes ten opzichte van de verkeersveiligheidsproblematiek beïnvloeden. In tegenstelling tot andere domeinen van mediareportering, bestaat er over de mediareportering van verkeersongevallen weinig onderzoek. We hebben dus weinig zicht op de manier waarop de media rapporteren over verkeersongevallen, en dus ook niet op de eventuele invloed ervan op de percepties en gedragingen van de mensen. De doelstelling van dit onderzoek is om beter zicht te krijgen op welke verkeersongevallen in de media gerapporteerd worden, en welke inhoudelijke elementen in de berichtgeving aan bod komen.

Hiervoor werd een link gelegd tussen het Nieuwsarchief TV, dat alle nieuwsitems van het 19-uur-journaal van VRT en VTM bevat, en de letselongevallendatabase waarin alle verkeersongevallen met gewonden zijn opgenomen die plaatsvonden op de openbare weg in Vlaanderen. Het onderzoek focust op alle nieuwsitems van de periode 2006-2012. De inhoud van de mediaberichten werd verzameld aan de hand van een gestructureerd codeboek. Op basis van de inhoud van het nieuwsbericht werd het bijbehorende letselongeval in de ongevallendatabase geselecteerd.

Op basis van de gekoppelde database analyseren we welke objectieve kenmerken van de verkeersongevallen een invloed hebben op de kans dat het ongeval in de media wordt gerapporteerd. Aan de hand van logistische regressiemodellen identificeert het onderzoek variabelen die de kans beïnvloeden dat het ongeval in de media komt. Beschrijvende statistieken geven de inhoud van de nieuwsberichtgeving weer.

Er werden vijf soorten ongevalskenmerken geïdentificeerd die een invloed hebben op de kans dat een verkeersongeval in de media gerapporteerd wordt. Deze karakteristieken relateren aan de ernst van het ongeval, het tijdstip waarop het ongeval plaatsvindt, de plaats van het ongeval, de persoonskenmerken van slachtoffers en de betrokken types weggebruikers. Dit geeft aan dat het aantal en de aard van de gerapporteerde ongevallen in de media niet altijd een precieze afspiegeling is van de werkelijkheid.

Hoe ernstiger het ongeval, hoe groter de kans dat het in de media komt: ongevallen met meerdere of dodelijke slachtoffers hebben een hogere kans om in de media te komen dan andere ongevallen. Significante variaties in de kans van een ongeval om in de media te komen worden waargenomen in termen van het jaar en de maand waarin het ongeval plaatsvindt. Ongevallen tijdens weekdays komen over het algemeen minder in de media dan ongevallen tijdens het weekend. De provincie waarin het ongeval plaatsvindt heeft ook een invloed op de kans dat het gerapporteerd wordt in de media. Ongevallen op autosnelwegen worden significant vaker gerapporteerd in de media dan ongevallen buiten de autosnelwegen. Voor wat betreft de leeftijd van de slachtoffers, is er een duidelijke tendens dat ongevallen met jonge slachtoffers/verkeersdoden een significant hogere kans hebben om in de media te komen. Ongevallen waarbij vrouwelijke dodelijke slachtoffers vallen blijken ook een hogere kans te hebben om in de media gerapporteerd te worden. Voor wat betreft de betrokken weggebruikers, zien we dat ongevallen waarbij een bus betrokken is significant vaker in de mediaberichtgeving komen, terwijl ongevallen met motorfietsen significant minder aan bod komen. Sommige modellen duiden ook op een lagere kans op mediaberichtgeving voor ongevallen met bromfietzers, en een hogere kans om in de media te komen voor ongevallen met vrachtwagens.

Uit de inhoudelijke analyses van de nieuwsitems blijkt dat VTM in de onderzoeksperiode systematisch meer aandacht aan verkeersongevallen besteedde dan VRT. VTM berichtte niet enkel vaker over verkeersongevallen, maar berichtte ook langer per nieuwsitem. De berichtgeving over verkeersongevallen is, ongeacht de zender, vaak heel feitelijk en eenduidig waardoor de meeste ongevallen slechts eenmalig aan bod komen in de media. Weinig ongevallen groeien dus uit tot 'mediahypes' met meerdere nieuwsberichten. Ook al is de duurtijd van een nieuwsitem over een verkeersongeval gemiddeld korter dan een gemiddeld nieuwsitem (ongeacht het thema), wel wordt er in drie vierde van de nieuwsitems ruimte gemaakt voor een quote van minstens één persoon.

Ooggetuigen en voxpops kwamen het vaakst aan het woord in de berichtgeving over ongevallen. Die personen komen in het nieuws aan bod in hun hoedanigheid als getuige of geven hun mening, en geven vaak een emotionele dimensie aan het nieuwsitem. De tweede groep van personen die in items over verkeersongevallen het vaakst aan het woord komen zijn de officiële instanties die feitelijke informatie over het ongeval kunnen geven: politie, brandweer en medici.

Eén op vijf nieuwsitems over ongevallen in het nieuws rapporteerde dat het ongeval een file of vertraging van het openbaar vervoer veroorzaakte. In één op de tien gerapporteerde ongevallen is er sprake van vluchtmisdrijf. Een heel aantal factoren kunnen een impact hebben op het voorvallen van een ongeval. VRT en VTM vermeldden in 54% van de nieuwsitems factoren die een rol speelden bij een ongeval. Het vaakst worden gedragsfactoren vermeld zoals een te hoge snelheid en dronkenschap achter het stuur. Het valt op dat het televisienieuws nauwelijks aandacht besteedt aan het gebruik (of niet gebruik) van veiligheidssystemen zoals het dragen van een veiligheidsgordel of valhelm. Wat de vermelding van de letselernst van de betrokkenen betreft, weten we op basis van de nieuwselectieanalyse dat de media een vertekend beeld weergeven van de werkelijkheid. Welk beeld geven de media dan? Ook al zijn er in realiteit minder dodelijke verkeersslachtoffers dan zwaar- en lichtgewonden, toch rapporteerden de nieuwsmedia veel vaker verkeersongevallen met dodelijke slachtoffers. Eén op de zes nieuwsitems vermeldde minstens één dodelijk slachtoffer. Wat de privacy van de betrokkenen betreft, zien we dat 93% van de betrokkenen anoniem blijft: er wordt geen informatie over de naam meegegeven en ze komen niet in beeld.

Deze bevindingen geven aan dat een aantal significante vertekeningen aanwezig zijn in de mediaberichtgeving van ongevallen. Dit kan een vertekende perceptie creëren rond het maatschappelijke probleem van verkeersveiligheid, hetgeen dan weer zou kunnen leiden tot ongunstige effecten op het gedrag van mensen.

Summary

Mass media are one of the primary sources of current information in society, and therefore they play an important role in how people perceive the society. However, media's choices of what stories to cover and how to cover them are in fact driven by economic interests. Hence, media coverage does not necessarily provide a representative reflection of reality. In case there are systematic biases in the media reporting of traffic crashes, public perceptions and attitudes towards road safety can be affected. As opposed to other fields of media reporting, little research has been done relating to the media reporting of traffic crashes. Little is known about the way media report about traffic crashes, and therefore it is unclear which impact the media reporting about traffic crashes may have on the perception and behaviour of people. The aim of this study is to gain a better insight into which traffic crashes are reported in the media, and which elements are dealt with in the coverage.

To this purpose, a link is made between the Electronic News Archive that contains all news items from the 7 o'clock news of television channels VRT and VTM and the injury crash database that contains all injury crashes on the Flemish public roads. The study focuses on all news items from the 2006-2012 period. The content of the news items was collected using a structured code book. Based on the content of the news item, the corresponding injury crash was identified from the injury crash database.

Based on the linked database we analyse which objective characteristics of the crash have an influence on the probability that the crash is reported in the media. Using logistic regression models, this study identifies which variables influence the chance that the crash is reported in the media. Descriptive statistics are used to present the content of the news items.

The analyses have identified five types of crash characteristics that have an influence on the probability that a crash is reported in the media. These characteristics relate to the severity of the crash, the time the crash takes place, the location of the crash, personal characteristics of the involved victims and finally the involved types of road users. This indicates that the number and types of reported crashes in the media are not always an accurate reflection of reality.

The more serious a crash, the more likely it is to get reported in the media: crashes with multiple or with fatal victims have a higher probability to get media attention than other crashes. Significant variations in the probability of being covered by news broadcasts are observed in terms of year and month in which the crash takes place. Crashes during weekdays generally get less media attention than crashes that take place in the weekends. The province in which the crash takes place also has a significant impact on the probability of getting reported in the media. Crashes on motorways are significantly more represented in the media than crashes on other roads. Regarding the age of the involved victims, a clear trend of a higher probability of reporting of crashes involving young victims or young fatalities can be observed in the media. Crashes involving female fatalities also seem to have a higher probability of being reported by media. Regarding the involved road users, crashes involving a bus have a significantly higher chance of being reported in the media, while crashes involving a motorcycle have a significantly lower chance. Some of the models indicate a lower reporting of crashes involving a moped, and a higher reporting of crashes involving heavy goods vehicles.

From the analyses of the content of the news items it appears that the commercial channel VTM systematically pays more attention to traffic crashes than the public channel VRT. VTM not only reports more frequently about traffic crashes, but their news items about traffic crashes are generally longer as well. Irrespective of the channel, the coverage of traffic crashes is generally rather factual and unambiguous. Therefore, most crashes are only reported once in the media, which implies that few of them become 'media hypes' that are covered in multiple news items. Although the duration of a news item about a traffic crash is on average shorter than news items about other themes, three quarter of the news items contain a quote from at least one person. Eye witnesses and voxpops could have their say in the news items most frequently. They generally feature in their role of witness or give their opinion, which gives an emotional dimension to the news item. A second group of people who frequently get a say in the news items about traffic crashes are public authorities who can provide factual information about the crash: the police, the fire department and medics.

One in five news items report that the crash resulted in traffic jams or delays in public transport. One in ten items report a hit and run. A number of factors can have an influence on the occurrence of the crash. In 54% of the news items, the media reported one or more factors that played a role in the

crash. Most frequently, behavioural factors such as excessive speed or driving under the influence of alcohol are mentioned. It is noteworthy that the television news hardly pays any attention to the use (or to the lack thereof) safety systems such as seat belts and helmets. Concerning the mentioned injury severity, we learn from the news selection process that the media provide a biased reflection of reality. But what image are the media displaying? Even though there are fewer fatal crashes than severe and slight injury crashes, media report more often about fatal crashes. One in six news items explicitly mentions at least one fatal victim. Concerning the privacy of the victims, we see that 93% of all involved victims remain completely anonymous: no information about their name is provided, and they are not displayed on screen.

These findings indicate that a number of significant biases are present in the media reporting of traffic crashes. These biases in media reporting can create skewed perceptions about the issue of traffic safety, which could in turn have unfavourable effects on people's behaviour.

1 Inleiding

In het verkeer in Vlaanderen sterven jaarlijks veel mensen en raken veel mensen gewond. Dit is een belangrijk maatschappelijk probleem dat om continue aandacht vraagt. Verkeersveiligheid staat dan ook hoog op de politieke en publieke agenda, maar staat dit issue ook op de agenda van de media?

Dit onderzoek brengt de berichtgeving over verkeersongevallen in de Vlaamse media in kaart. Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen in wanneer, hoe vaak en op welke manier de nieuwsuitzendingen van VRT en VTM verslag uitbrengen van verkeersongevallen. Om dit te kunnen analyseren werd elk verkeersongeval uit het nieuws gelinkt aan het desbetreffende ongeval uit officiële letselgegevensstatistieken. De onderzoeksperiode van dit onderzoek beslaat zeven jaar: van 2006 tot en met 2012. Het is de eerste keer dat onderzoek over verkeersongevallen in het Vlaamse nieuws op dergelijk grote schaal wordt gevoerd. In het eerste deel onderzoeken we welke kenmerken van een verkeersongeval de kans op media-aandacht beïnvloeden. Kortom: wanneer wordt een verkeersongeval nieuws? Het tweede deel in dit rapport beschrijft de feitelijke inhoud van de mediaberichtgeving. Welke kenmerken van een verkeersongeval komen aan bod in het Vlaamse nieuws? Welke kenmerken van de betrokkenen (bv. gender, leeftijd, etc.) of ongevalsoorzaken geven de journalisten in de berichtgeving mee? Deze resultaten geven inzicht in welke elementen van verkeersongevallen de nieuwsmedia wel en niet rapporteren, en welk beeld de nieuwskijker dus van verkeersongevallen krijgt.

Dit onderzoek is een samenwerking tussen het Steunpunt Media en het Steunpunt Verkeersveiligheid. De Steunpunten voor Beleidsrelevant onderzoek ondersteunen het beleid van de Vlaamse Overheid met wetenschappelijke data en inzichten zodat er snel en proactief kon worden ingespeeld op maatschappelijke ontwikkelingen en uitdagingen. Ze staan in voor kennisoverdracht, gegevensverzameling en analyse. De resultaten uit dit onderzoek zijn gebaseerd op een koppeling van twee databases: elk verkeersongeval dat in de nieuwsuitzendingen van VRT en VTM gerapporteerd werd (data van het Steunpunt Media) werd gelinkt aan het desbetreffende ongeval uit de officiële letselgegevensdatabase (data van het Steunpunt Verkeersveiligheid).

2 Relevantie

2.1 Relevantie voor het beleid

De media zijn de belangrijkste bron van actuele informatie in onze maatschappij en vervullen een belangrijke rol in hoe mensen de maatschappij percipiëren (Dearing en Rogers, 1996). Wanneer mensen de krant lezen of het nieuws bekijken, maken ze de assumptie dat wanneer er meer media-aandacht is voor een fenomeen, dat dit fenomeen ook in de werkelijkheid vaker voorkomt. Een groot aantal nieuwsberichten wijst er dan op dat een groot aantal events in werkelijkheid heeft plaatsgevonden (Kepplinger en Habermeier, 1995). Het publiek beschouwt de nieuwsberichtgeving met andere woorden als een afspiegeling van de realiteit. Media kunnen omwille van diverse redenen echter een vertekende afspiegeling van de werkelijkheid geven. Uit onderzoek blijkt dat vooral mediaberichten, en daardoor de publieke perceptie van, veiligheidsrisico's of -bedreigingen, zoals verkeersongevallen, zijn onderworpen aan grote en systematische vertekeningen (Combs en Slovic, 1979; Connor & Wesolowski, 2004; Daniels et al., 2010). Deze perceptie over diverse vormen van risico's voor het individu kan vervolgens de manier waarop mensen denken over, reageren op en hun gedrag aanpassen aan deze (gepercipieerde) veiligheidsrisico's beïnvloeden.

Vertekeningen in de mediaberichtgeving kunnen er in resulteren dat er een discrepantie bestaat tussen de gepercipieerde onveiligheidskenmerken en de objectieve ongevalkenmerken. Het kan zijn dat de reële risico's niet altijd in verband staan met hoe mensen dat risico beleven. Als zij het risico te hoog inschatten, dan kunnen ze bijvoorbeeld onnodig verontrust raken of activiteiten vermijden. Daarnaast kan mediaberichtgeving ook een (al dan niet bedoelde) sensibiliserende rol spelen. Zo kan het vermelden van de factoren die hebben bijgedragen tot het ontstaan of de ernst van de gerapporteerde ongevallen mensen wijzen op gedragingen of andere factoren die het risico op een ongeval of de afloop ervan kunnen beïnvloeden. Mediaberichtgeving over verkeersongevallen heeft dus de mogelijkheid om het gedrag van mensen, en in het bijzonder het gedrag rond veiligheid zoals in het verkeer, vorm te geven. Zo toont eerder onderzoek aan dat de mediarapportering over rijden onder invloed hoogstwaarschijnlijk effectiever is dan politiecontroles in de reductie van ongevallen waarbij een bestuurder onder invloed is van alcohol (Mercer, 1985). Epperlein (1987) concludeerde in zijn onderzoek dat de invloed van mediarapportering over rijden onder invloed, die voorafging aan een nieuwe wet tegen rijden onder invloed, een groter effect had dan de invoering van de wet op zich. Yanovitzky & Bennett (1999) geven eveneens aan dat media een indirecte rol kunnen spelen op rijden onder invloed. De rol van de media in de perceptie van verkeersveiligheid maar ook in de impact op die verkeersveiligheid lijkt dan ook aanzienlijk. Dit maakt onderzoek naar hoe er over verkeersongevallen wordt bericht maatschappelijk relevant en daardoor van belang voor het beleid. Het heeft immers effect op het gedrag van mensen.

2.2 Wetenschappelijke relevantie

Combs en Slovic (1979) stellen dat nieuws op televisie en in de kranten gekenmerkt is door zijn focus op catastrofale gebeurtenissen zoals criminaliteit, geweld en verkeersongevallen. In vergelijking met criminaliteit en andere prominente onderwerpen in het nieuws, zijn verkeersongevallen onderbelicht gebleven in de wetenschappelijke literatuur. Bestaand onderzoek dat de relatie tussen 'de realiteit' en de mediaberichtgeving analyseert, heeft nog niet eerder verkeersongevallen als onderzoeksonderwerp gehad. Vorige studies onderzochten onder meer de mediaberichtgeving over criminaliteit (Lowry, Nio en Leitner, 2003; Gerbner, 1969), abortus (Perse, McLeod, Signorielli en Dee, 1997), energie, inflatie en werkloosheid (Behr en Iyengar, 1985) en immigratie (Vliegthart en Boomgaarden, 2007). Het grote voordeel van de analyse van verkeersongevallen is dat we—in tegenstelling tot bij diverse andere fenomenen—over een behoorlijk goede meting van 'de realiteit' beschikken. Rosengren (1970; 1974) gaf al het belang aan om over onafhankelijke bronnen te bezitten om de mediaberichtgeving te kunnen vergelijken met een externe realiteit. Enkel op deze manier is het mogelijk om uitspraken te doen over mogelijke verschillen tussen de externe realiteit en de berichtgeving erover in de media. Vaak is het onduidelijk hoe het in de realiteit juist gesteld is (vb. in politieke berichtgeving) en is het daarom moeilijk om de selectieprocessen in de media te onderzoeken. Informatie over ongevallen, en zeker letselongevallen, wordt daarentegen gestandaardiseerd en vrij betrouwbaar verzameld in ongevallendatabases. Deze databases bevatten

in België alle informatie die opgenomen is in het verkeersongevallenformulier (VOF), dat bij ieder letselongeval verplicht door de vaststellende politiedienst dient ingevuld te worden.

3 Literatuur

3.1 Nieuwsselectie en nieuwsproductie

Het nieuwsaanbod is het resultaat van een streng selectieproces. Journalisten of nieuwsredacties bepalen welke gebeurtenissen al dan niet opgenomen worden in de media, welke gebeurtenissen ze dus als het ware wel of niet door de 'poorten' van de media laten (McQuail, 2010). In de communicatiewetenschappen spreken we in dit opzicht over 'gatekeeping'. Gatekeeping is "the overall process through which the social reality transmitted by the news media is constructed" (Shoemaker, Eichholz, Kim & Wrigley, 2001, pp. 233-235). Journalisten construeren dus met andere woorden een sociale realiteit aan de hand van hun selectie van nieuwsberichten. Het nieuwsproductieproces toont veel gelijkenissen met de *zero-sum game*: omdat de nieuwsruimte beperkt is, strijden vele gebeurtenissen om het nieuws te halen en een deel van de nieuwskoek uit te maken. Voor elke gebeurtenis die de nieuwsselectie haalt, krijgt een andere gebeurtenis geen media-aandacht (Hilgartner & Bosk, 1988; Koopmans, 2004). Communicatiestudies kennen een lange traditie van onderzoek naar de factoren die maken dat bepaalde gebeurtenissen nieuwswaardiger zijn dan anderen (McCombs & Shaw, 1972; Galtung & Ruge, 1965; Gans, 2005; Tuchman, 1978, Shoemaker & Reese, 1996; Harcup & O'Neill, 2001). Ruwweg kunnen we spreken van twee onderzoekbenaderingen. De nieuwsselectie is een eerste benadering. Een tweede is het perspectief van nieuwsroutines.

Theorieën rond nieuwsselectie stellen dat journalisten bij het selecteren van nieuws bewust of onbewust rekening houden met nieuwswaarden om te bepalen welke feiten, gebeurtenissen en personen aan bod kunnen komen in de berichtgeving. Galtung en Ruge (1965) onderscheidde twaalf nieuwswaarden. Deze factoren werden intussen bijgesteld door bijvoorbeeld Harcup en O'Neill (2001) die, op basis van het klassieke werk van Galtung en Ruge, een alternatieve lijst van nieuwswaarden ontwikkelden. Deze factoren zijn bijvoorbeeld ondubbelzinnigheid, het onverwachte, intensiteit, relevantie, personalisering en drama, nieuwigheid, betrokken elitepersonen, negativiteit en conflict (Tresch, 2009). Hoe meer van deze nieuwswaarden toepasbaar of aanwezig zijn, des te groter de kans dat de gebeurtenis in het nieuws komt. Een kettingbotsing met 50 betrokken voertuigen (hoge intensiteit) waarin ook een Bekende Vlaming betrokken is (elitepersoon) heeft vermoedelijk meer kans om het nieuws te halen dan een verkeersongeval tussen twee voertuigen zonder betrokken elitepersoon.

Naast de kenmerken van de gebeurtenis op zich, kunnen een heel aantal andere factoren een invloed hebben op het selectieproces. Dan denken we aan de tijdsdruk, beschikbare nieuwsruimte, werkrouines, organisatorische vereisten, de economische toestand of de heersende cultuur. In de communicatiewetenschappelijke literatuur spreekt men in dit opzicht van nieuwsroutines. Wetenschappers zoals Gans (2005) en Tuchman (1978) beschouwen nieuws als een uitkomst van een productieproces binnen een organisatie. De kenmerken van deze organisatie beïnvloeden wat 'nieuws' en 'geen nieuws' is. Onderzoek naar deze routines kijkt hoofdzakelijk naar de dagelijkse praktijk van de nieuwsredactie om mediaselectie te verklaren. In dit opzicht is bijvoorbeeld de eigenaarschapsstructuur van een medium relevant. Media die publieke financiering krijgen zouden nieuws bijvoorbeeld op een andere manier selecteren dan media die eigendom zijn van een commerciële organisatie.

3.2 Agendasetting

Nieuws waarden en nieuwsroutines hebben dus een invloed op het uiteindelijke nieuwsaanbod, op wat de nieuwsgebruiker als nieuws kan 'consumeren'. Welke selectie journalisten effectief maken is niet helemaal onschuldig want het nieuwsaanbod heeft een invloed op wat het publiek belangrijk vindt. De media-agenda (nieuwsaanbod) bepaalt mee welke thema's mensen belangrijk vinden op een bepaald moment, welke als het ware 'top of mind' zijn. Als de media vaak berichten over werkloosheidcijfers gaat het publiek werkloosheid als een belangrijker issue beschouwen dan in tijden dat de media nauwelijks over werkloosheid berichten. En toegepast op dit onderzoek: als de media vaak berichten over verkeersongevallen, wordt het thema verkeersveiligheid belangrijker in de hoofden van het nieuwspubliek. Theorieën over agendasetting beschrijven het sterke verband tussen de hoeveelheid media-aandacht voor bepaalde thema's en het belang dat het publiek eraan toekent (Scheufele & Tewksbury, 2007). Uit onderzoek blijkt dat mensen die spreken over maatschappelijke problemen

vaak verwijzen naar kwesties die in die periode in het nieuws komen (Iyengar & Simon, 1993, p. 368). De selectie van thema's die de nieuwsmedia aanduiden als belangrijk op een bepaald tijdstip, wordt dus gereflecteerd in het publieke en politieke debat. De media bepalen dus in zekere mate mee waarover het publiek nadenkt en spreekt.

3.3 Bestaande literatuur over verkeersongevallen in de media

Er bestaat niet veel onderzoek over de mediaberichtgeving over verkeersongevallen, zeker niet in Vlaanderen. Een studie van Daniels et al. (2010) onderzocht de Vlaamse krantenberichtgeving van 140 letselgevallen met motorrijders. Volgens deze studie neemt de kans dat een ongeval in de media gerapporteerd wordt toe wanneer de letselernst van het ongeval hoger is. Deze bevinding is in lijn met andere studies over niet-verkeersgerelateerde ongevalsrapportering. Woodcock (2008) bijvoorbeeld komt tot dezelfde conclusie in de context van ongevallen met pretparkattracties. Daniels et al. (2010) geven ook aan dat tijdsaspecten (dag van de week, dag vs. nacht en het jaar waarin het ongeval gebeurde) een invloed hebben op de kans dat het ongeval in de krant gerapporteerd wordt.

Connor & Wesolowski (2004) daarentegen concluderen dat de maandelijkse verdeling van krantenartikelen over dodelijke ongevallen in de Verenigde Staten niet significant verschilt van de maandelijkse verdeling van ongevallen in de officiële ongevallendatabase. Ze geven ook aan dat ongevallen waarbij de ongevallendatabase melding maakt van een slechte staat van de weg, significant minder gerapporteerd worden in de media. Daarentegen blijken ongevallen met jonge (tiener) bestuurders vaker gerapporteerd te worden. Ook wanneer het ongeval gerelateerd is aan alcoholintoxicatie neemt de kans op mediarapportering toe. Connor & Wesolowski (2004) geven verder aan dat in de geanalyseerde kranten dodelijke ongevallen vaak worden gepresenteerd in een 'dader/slachtoffer verhaallijn', wat betekent dat één van de betrokken partijen vaak wordt aangeduid als 'veroorzaker' van het ongeval, terwijl de andere partij als 'slachtoffer' wordt neergezet. Beullens et al. (2008) onderzochten de representatie van verkeersongevallen in de Vlaamse nieuwsuitzendingen, en kwamen daarentegen tot de conclusie dat het 'verantwoordelijkheidsframe' (waarbij de verantwoordelijkheid voor het ongeval expliciet wordt gelegd bij een bepaald individu, groep of organisatie) één van de vaakst voorkomende frames was, samen met het 'human interest frame', wat inhoudt dat het bericht verpersoonlijkt of geëmotioneerd wordt. Het zogenaamde 'conflictframe' (dat ruwweg te vergelijken is met de 'dader/slachtoffer verhaallijn' van Connor & Wesolowski (2004)) kwam in de Vlaamse nieuwsuitzendingen eerder zelden voor (7% van alle nieuwsitems).

4 Data en methodologie

4.1 Data

4.1.1 Ongevallendata

De database van Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium bevat alle, door de politie geregistreerde, letselongevallen binnen het Vlaams Gewest. Voor de onderzoeksperiode 2006-2012 bevat de database circa 180.000 letselongevallen (Nuyttens, Carpentier, De Clercq, & Hermans, 2014). Ongevallen met uitsluitend materiële schade zijn niet opgenomen in deze database. De database bestaat uit twee onderdelen die voor dit onderzoek aan elkaar werden gelinkt om de vergelijkbaarheid met de mediadata zo optimaal mogelijk te maken: de ongevallentabel (één record = één ongeval) en de slachtoffertabel (één record is één slachtoffer; ieder letselongeval heeft één of meerdere slachtoffers).

De databases bevatten alle informatie die opgenomen is in het verkeersongevallenformulier (VOF), dat bij ieder letselongeval door de vaststellende politiedienst verplicht dient ingevuld te worden. Hoewel niet alle verkeersongevallen in de ongevallenstatistieken zijn opgenomen, biedt deze ongevallendataset door de hoge mate van standaardisatie en detail een redelijke weergave van de realiteit. Ook is het geweten dat de ongevallen met minder ernstige afloop ondergeregistreerd blijven (Daniels et al., 2010; Lammar & Hens, 2006). Toch kan deze dataset, zeker voor wat betreft de dodelijke verkeersongevallen, als behoorlijk representatief beschouwd worden. Onderzoek geeft aan dat 95% van deze ongevallen in de officiële ongevallenstatistieken vervat zitten (Elvik & Mysen, 1999). Door de aanwezigheid van deze metingen van de realiteit, kunnen we de selectieprocessen van de mediaraapportering in kaart brengen.

4.1.2 Mediadata

Dit onderzoek analyseert de berichtgeving in het Vlaamse prime time televisienieuws, om inzicht te krijgen in wanneer, hoe vaak en op welke manier het verslag uitbrengt van verkeersongevallen. De onderzoeksperiode betreft zeven jaar: van januari 2006 tot en met december 2012¹. Dit onderzoek steunt op het Nieuwsarchief TV van het Steunpunt Media. Het archief bestaat uit de 19-uur-nieuwsuitzendingen van VRT en VTM (beelden) enerzijds, en een annotatie ervan anderzijds. Dit onderzoek neemt alle nieuwsitems over letselongevallen uit de periode 2006-2012 in de analyse. In totaal rapporteerden de nieuwsuitzendingen van VRT en VTM in deze onderzoeksperiode 1.819 letselongevallen die op de openbare weg in Vlaanderen plaatsvonden. Dit onderzoek focust enkel op de televisienieuwsuitzendingen. Het krantennieuws, radio, online nieuws en andere media laten we in dit onderzoek buiten beschouwing. Uit de Eurobarometer (2013) blijkt immers dat de Belgen nog steeds het meeste van hun nieuws halen van televisie. Dagelijks bereiken de nieuwsuitzendingen van VRT of VTM samen ongeveer anderhalf miljoen kijkers.

De geselecteerde data bevatten enkel de berichtgeving van verkeersongevallen (thema-code 501 uit TV Nieuwsarchief²) op de openbare weg in het Vlaamse Gewest. De berichtgeving over buitenlandse verkeersongevallen, ongevallen in het Brussels of Waals Gewest, vliegtuigrampen, treinrampen (zonder betrokken weggebruikers), etc. vallen buiten de analyse. Ook enkel ongevallen waarin betrokkenen een letsel oplopen, worden geselecteerd. Omdat dit onderzoek verbanden legt tussen de nieuwsberichtgeving en de politie-geregistreerde verkeersongevallen, is het immers essentieel dat beide databases op elkaar afgestemd zijn en dezelfde context onderzoeken.

De analyse-eenheid betreft een betrokkene van een ongeval in het nieuws. We beschouwen een betrokkene als een persoon die rechtstreeks als weggebruiker of als passagier bij een verkeersongeval betrokken is. Personen kunnen ook onrechtstreeks betrokken zijn; bijvoorbeeld als

¹ De periode van onderzoek is vastgelegd op 2006-2012. Er werd niet vroeger dan het jaar 2006 geanalyseerd, omdat verschillende uitzendingen van voor 2006 in het nieuwsarchief ontbreken en dit dus een vertekening zouden opleveren in de resultaten. Bij aanvang van het onderzoek waren de mediadata na 2012 nog niet volledig beschikbaar.

² Voor inzage in het codeboek met alle themacategorieën, raadpleeg: <http://www.steunpuntmedia.be/wp-content/uploads/2013/09/Codeboek-TV-Themas.docx>

nabestaande of naaste van een persoon die rechtstreeks bij een verkeersongeval betrokken is. Deze onrechtstreekse betrokkenen worden niet geanalyseerd.

De verschillende concepten en onderzoeksvragen in dit onderzoek werden vertaald naar variabelen die de relevante informatie uit het nieuws op een gestandaardiseerde wijze verwerven. Een gestructureerd codeboek omschrijft de verschillende variabelen. Aan de hand van een codeformulier (ontworpen in het databaseprogramma Access) kunnen alle te coderen variabelen op een manuele manier ingevuld worden. Zie de bijlage voor inzage in het codeboek en het codeformulier. Getrainde codeurs bekeken en codeerden de nieuwsitems aan de hand van variabelen die voor dit onderzoek opgesteld werden. De codeurs volgden een codeeropleiding die door de onderzoekskoördinatoren werd gegeven. In de week die volgde, werden testcoderingen uitgevoerd en kregen de codeurs uitgebreide feedback. Na deze testweek gingen ze aan de slag met de eigenlijke data. Om de consistentie tussen de codeurs te meten, voerden we betrouwbaarheidstesten uit. In de bijlage staat een lijst van de geteste variabelen. De variabelen die in dit rapport aan bod komen, zijn voldoende betrouwbaar. Enkele variabelen die niet consistent gecodeerd werden (moeilijke variabelen), werden niet in de analyses en dit rapport opgenomen.

4.1.3 Koppeling van de twee databases

De data van de nieuwsuitzendingen werden gekoppeld aan de data van de geregistreerde ongevallen. Deze koppeling gebeurde manueel op basis van gemeenschappelijke informatie uit beide databestanden. De voornaamste variabelen die gebruikt werden om deze link te leggen zijn datum, locatie en slachtofferkenmerken.

Indien een nieuwsitem niet rechtstreeks toegewezen kon worden aan een bijbehorend ongevalrecord, werden de zoekcriteria in eerste instantie versoepeld. De datum en plaats waarop gezocht werd, werden bijvoorbeeld verruimd. Wanneer ook dan geen (eenduidige) koppeling gemaakt kon worden, werd voor dat betreffende nieuwsitem geen link gelegd naar de ongevallendatabase. In totaal konden we 235 nieuwsitems (13% van alle nieuwsitems) niet koppelen aan een geregistreerd ongeval. In de grote meerderheid van de situaties waarbij geen link kon gemaakt worden tussen het nieuwsitem en een item in de ongevallendatabase, is dit omdat het ongeval ontbreekt in de ongevallendatabase. Het is algemeen geweten dat de officiële ongevallendatabase vatbaar is voor onderrapportering; omwille van diverse redenen worden niet alle letselongevallen door de politie geregistreerd, en uiteindelijk ook niet opgenomen in de officiële ongevallendatabase. Hoe lager de letselernst van het ongeval, hoe sterker het probleem van onderrapportering. Naar schatting 95% van alle dodelijke ongevallen worden in de officiële ongevallendatabase opgenomen, terwijl ongevallen met zwaargewonden of met lichtgewonden substantieel minder gerapporteerd worden (naar schatting 70-80% en 25-55% respectievelijk) (Daniels et al., 2010, Elvik & Mysen, 1999, Hauer & Hakkert, 1988). Om mogelijke vertekeningen in de resultaten als gevolg van onderrapportering te vermijden, worden zowel analyses gemaakt voor de volledige database van alle letselongevallen als voor de subset van enkel de dodelijke ongevallen. De resultaten worden vervolgens vergeleken. Voor ongeveer 13% van alle nieuwsitems over ongevallen kon geen link worden gelegd met de ongevallendatabase. Alle nieuwsitems over dodelijke ongevallen konden echter gelinkt worden aan een ongeval in de ongevallendatabase. Het aantal gemiste of foutieve links omwille van andere redenen dan onderrapportering (bv. meerdere ongevallen in de database die voldoen aan de informatie in het mediabericht, foutieve informatie in de mediaberichtgeving of ongevallendatabase) wordt zeer beperkt geacht, waardoor het zeer onwaarschijnlijk is dat hierdoor systematische fouten in de resultaten zijn geslopen.

4.2 Analyses

De afhankelijke variabele, m.n. of een specifiek ongeval al dan niet in de media is verschenen, is een dichotome variabele. Daarom worden logistische regressiemodellen gebruikt om onafhankelijke variabelen te identificeren die gerelateerd zijn aan een significant lagere of hogere kans om in de media gerapporteerd te worden. De functionele vorm van de modellen is als volgt (Allison, 1999):

$$\text{logit}(P) = \ln\left(\frac{P}{1-P}\right) = \beta_0 + \beta_1x_1 + \beta_2x_2 + \dots + \beta_nx_n$$

Waarbij

P is de kans dat een ongeval in de media gerapporteerd wordt.

β_0 is de intercept (constante).

β_1 tot β_n zijn de partiële logistische regressiecoëfficiënten. β_1 drukt de invloed uit van x_1 op de logit. Elke x_n (onafhankelijke variabele) heeft een eigen partiële logistische regressiecoëfficiënt β_n .

Eerst worden op basis van de database voor alle letselongevallen drie logistische regressiemodellen gebouwd: een algemeen model voor de mediarapportering voor beide zenders (de afhankelijke variabele is 1 wanneer het ongeval op minstens één van beide kanalen is gerapporteerd, en anders 0 wanneer het ongeval helemaal niet werd gerapporteerd) en een submodel voor elk van beide zenders. Daarna worden drie logistische regressiemodellen gebouwd voor de subset van enkel de dodelijke ongevallen: opnieuw een algemeen model voor beide zenders en een submodel voor elk van beide zenders.

De modellen gebouwd op de database voor alle ongevallen hebben het voordeel dat ze een completere weergave bieden over de mediarapportering van verkeersongevallen aangezien een substantieel deel van de mediarapportering rond verkeersongevallen gaat over niet-dodelijke ongevallen. De data over de dodelijke ongevallen daarentegen kunnen gezien worden als betrouwbaarder en completer dan de volledige database van alle letselongevallen omdat deze subset minder onderhevig is aan onderrapportering. Het bouwen van modellen op deze kleinere maar betrouwbaardere subset van data is daarom een goede manier om de resultaten van de modellen op de volledige letselongevallendatabase te valideren. Verder is het ook zeer interessant om de dodelijk ongevallen apart te bekijken, omdat dodelijke ongevallen de belangrijkste focus zijn op vlak van verkeersveiligheid.

De modellen worden gebouwd met de stepwise LOGISTIC procedure in het statistische programma SAS 9.4 (SAS Institute Inc.). Enkel variabelen die significant zijn op het 95% betrouwbaarheidsinterval worden opgenomen in de eindmodellen. De eindmodellen worden gecontroleerd op eventuele multicollineariteitsproblemen aan de hand van Variance Inflation Factors (VIFs). Multicollineariteit betekent dat twee of meerdere verklarende variabelen in het model onderling sterk gecorreleerd zijn. Dit heeft een negatieve invloed op de betrouwbaarheid van de berekende coëfficiënten, en dient daarom vermeden te worden. VIFs hoger dan 4 duiden op een hoge correlatie tussen variabelen in het eindmodel, en worden daarom beschouwd als onacceptabel (O'Brien, 2007). De Hosmer en Lemeshow test wordt gebruikt om de model fit te beoordelen. De nulhypothese van deze test is dat het model de data voldoende goed fit. Als deze nulhypothese op basis van de test verworpen wordt (dus als p-waarde ≤ 0.05), wordt de model fit onvoldoende geacht. Waar nodig, werden variabelen die problemen gaven m.b.t. model fit of multicollineariteit, uit de eindmodellen verwijderd. Alle gerapporteerde modellen in het resultatenhoofdstuk voldoen aan de vereisten inzake multicollineariteit en model fit.

5 Resultaten

5.1 Nieuwsselectie van verkeersongevallen

5.1.1 Beschrijvende statistieken

Tabel 1 geeft de beschrijvende statistieken van de database voor alle letselongevallen weer, terwijl tabel 2 de beschrijvende statistieken toont voor de subset van dodelijke verkeersongevallen. We gebruiken in deze studie de term 'dodelijk ongeval' op een licht andere manier dan gebruikelijk. Meestal worden onder dodelijke slachtoffers ook slachtoffers bedoeld die kort na het ongeval overlijden als gevolg van de verwondingen die ze opliepen (in Vlaanderen: binnen 30 dagen na het ongeval). In dit geval verstaan we onder dodelijke ongevallen echter ongevallen waarbij minstens één slachtoffer ter plaatse overlijdt. Deze beslissing werd genomen omdat media meestal over gebeurtenissen rapporteren kort nadat ze hebben plaatsgevonden (95% van de nieuwsitems in onze database rapporteerde over een ongeval dat plaats vond op die dag zelf of de dag ervoor). Daarom zullen de meeste van deze slachtoffers door de media op dat moment slechts beschouwd worden als gewonden, en niet als dodelijke slachtoffers.

De variabelen die voor beide analyses gebruikt worden zijn in grote lijnen dezelfde. Het grootste verschil is het gebruik van het aantal dodelijke slachtoffers in het model voor de dodelijke ongevallen in plaats van het totaal aantal betrokken slachtoffers in de analyses voor alle letselongevallen.

Tijdens de onderzoeksperiode 2006-2012 werden 183.822 letselongevallen geregistreerd op de openbare wegen in het Vlaamse gewest. De afhankelijke variabele geeft aan of het ongeval al dan niet in de media is geweest. De voornaamste zenders in Vlaanderen berichtten tijdens de onderzoeksperiode in totaal over 1.122 verkeersongevallen (0.6% van alle letselongevallen in de ongevallendatabase). De private zender VTM rapporteerde over een substantieel groter aantal letselongevallen (849) dan de openbare zender VRT (530). De mediareporteringsgraad van dodelijke ongevallen is significant hoger: 611 van de 2.714 dodelijke ongevallen (22,5%) werden opgenomen in de berichtgeving van minstens één van beide zenders.

Tabel 1: Beschrijvende statistieken database alle letselongevallen

Variabele	Beschrijvende statistieken (N=183.822)
Data TV Nieuwsarchief	
VRT – Is het ongeval op het VRT nieuws geweest? (<i>afhankelijke var.</i>)	Ja=530; Nee=183.292
VTM – Is het ongeval op het VTM nieuws geweest? (<i>afhankelijke var.</i>)	Ja=849; Nee=182.973
NEWS – Is het ongeval op minimum één van beide kanalen geweest? (<i>afhankelijke var.</i>)	Ja=1.122; Nee=182.700
Data Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium	
# betrokkenen – omvat alle gewonden in het ongeval, plus alle niet gewonde bestuurders (niet gewonde passagiers zijn niet opgenomen)	Gemiddelde=1,929; S.D.=0,635; Min=1; Max=13
Max. letselernst – Letselernst van het meest ernstig gewonde slachtoffer. Dodelijk = slachtoffer sterft ter plaatse; Zwaargewond = meer dan 24u ziekenhuisopname	Dodelijk=2.714; Zwaargewond=23.433; Lichtgewond=157.675
Jaar	2006=27.008; 2007=27.844; 2008=27.057; 2009=26.332; 2010=25.477; 2011=26.558; 2012=23.546
Maand	Jan=13.571; Feb=12.439; Maa=14.572; Apr=15.307; Mei=16.990; Jun=17.020; Jul=14.830; Aug=15.062; Sep=17.012;

	Okt=17.984; Nov=15.189; Dec=13.846
BIBEKO – Binnen bebouwde kom	Ja=91.604; Nee=90.770; Ontbr.=1.448
Dag van de week	Ma=25.604; Di=26.600; Wo=27.547; Do=26.584; Vr=29.601; Za=25.890; Zo=21.996
Weekend – gedefinieerd als vrijdag 22u tot maandag 5u59	Ja=51.203; Nee=132.619
Moment van de week – dagen zijn 6u – 21u59; nachten 22u – 5u59	Weekdag=122.631; Weeknacht=9.988; Weekenddag=36.434; Weekendnacht=14.769
Provincie	Antwerpen=48.713; Limburg=24.774; Oost-Vlaanderen=47.703; West-Vlaanderen=37.675; Vlaams Brabant=24.957
Weersomstandigheden	Normaal=158.258; Ander=20.140; Ontbr.=5.424
Lichtgesteldheid	Daglicht=127.291; Ander=55.123; Ontbr.=1.408
Kind betrokken – leeftijd 0-12	Ja=11.185; Nee=172.637
Tiener betrokken – leeftijd 13-17	Ja=19.828; Nee=163.994
Jongvolwassene betrokken – leeftijd 18-29	Ja=88.938; Nee=94.884
Volwassene betrokken – leeftijd 30-64	Ja=137.165; Nee=46.657
Senior betrokken – leeftijd 65 en ouder	Ja=30.312; Nee=153.510
Voetganger betrokken	Ja=13.041; Nee=170.781
Fietser betrokken	Ja=41.460; Nee=142.362
Bromfietser betrokken	Ja=22.179; Nee=161.643
Motorfiets betrokken	Ja=13.305; Nee=170.517
Bus betrokken – omvat bussen openbaar vervoer en touring cars	Ja=2.765; Nee=181.057
Vrachtwagen betrokken	Ja=30.587; Nee=153.235
Bestuurder onder invloed van alcohol	Ja=19.285; Nee=164.537
Bestuurder onder invloed van drugs	Ja=339; Nee=183.483
Autosnelweg – vond het ongeval plaats op een autosnelweg?	Ja=15.175; Nee=168.647

Tabel 2: Beschrijvende statistieken database dodelijke ongevallen

Variabele	Beschrijvende statistieken (N=2.714)
Data TV Nieuwsarchief	
VRT – Is het ongeval op het VRT nieuws geweest? (afhankelijke var.)	Ja=281; Nee=2.433
VTM – Is het ongeval op het VTM nieuws geweest? (afhankelijke var.)	Ja=498; Nee=2.216
NEWS – Is het ongeval op minimum één van beide kanalen geweest? (afhankelijke var.)	Ja=611; Nee=2.103
Data Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium	
# dodelijke slachtoffers	Gemiddelde=1,064; S.D.=0,311; Min=1; Max=5
Jaar	2006=447; 2007=433; 2008=405; 2009=401; 2010=365; 2011=363; 2012=300
Maand	Jan=171; Feb=207; Maa=246; Apr=234; Mei=255; Jun=222; Jul=245; Aug=234; Sep=247; Okt=231; Nov=228; Dec=194
BIBEKO – Binnen bebouwde kom	Ja=605; Nee=1.968; Ontbr.=141
Dag van de week	Ma=329; Di=354; Wo=371; Do=334; Vr=439; Za=447; Zo=440
Weekend – gedefinieerd als vrijdag 22u tot maandag 5u59	Ja=990; Nee=1.724
Moment van de week – dagen zijn 6u – 21u59; nachten 22u – 5u59	Weekdag=1.415; Weeknacht=309; weekenddag=555; weekendnacht=435
Provincie	Antwerpen=635; Limburg=477; Oost-Vlaanderen=630; West-Vlaanderen=616; Vlaams Brabant=356
Weersomstandigheden	Normaal=2.275; Ander=248; Ontbr.=191
Lichtgesteldheid	Daglicht=1.462; Ander=1.171; Ontbr.=81
Dood kind – leeftijd 0-12	Ja=55; Nee=2.659
Dode tiener – leeftijd 13-17	Ja=71; Nee=2.643
Dode jongvolwassene – leeftijd 18-29	Ja=799; Nee=1.915
Dode volwassene – leeftijd 30-64	Ja=1.285; Nee=1.429
Dode senior –leeftijd 65 en ouder	Ja=542; Nee=2.172
Dode Vrouw	Ja=607; Nee=2.107
Dode man	Ja=2.147; Nee=567
Voetganger betrokken	Ja=288; Nee=2.426
Fietser betrokken	Ja=377; Nee=2.337
Bromfietser betrokken	Ja=62; Nee=2.652
Motorfiets betrokken	Ja= 396; Nee=2.318
Bus betrokken – omvat bussen openbaar vervoer en touring cars	Ja=47; Nee=2.667
Vrachtwagen betrokken	Ja=731; Nee=1.983
Bestuurder onder invloed van alcohol	Ja=136; Nee=2.578
Bestuurder onder invloed van drugs	Ja=3; Nee=2.711
Autosnelweg – vond het ongeval plaats op een autosnelweg?	Ja=377; Nee=2.337

5.1.2 Selectiecriteria modellen voor alle letselgevallen

Tabel 3 geeft voor de database van alle letselgevallen de variabelen weer die de kans beïnvloeden dat een ongeval in de media verschijnt. De twee meest linkse kolommen bevatten de naam van de variabele en (indien van toepassing) de verschillende categorieën voor categorische variabelen. De derde kolom geeft het algemeen model weer voor beide zenders gecombineerd, terwijl de vierde en vijfde kolom respectievelijk het submodel voor de openbare omroep VRT en de commerciële zender VTM bevatten. Een lege cel duidt aan dat die specifieke variabele niet in dat specifieke model opgenomen is. Aangezien de submodellen voor beide zenders weinig verschillen van het algemeen model voor beide zenders gecombineerd, zullen we in de bespreking vooral focussen op dit algemene model, en voor de submodellen enkel de noemenswaardige verschillen met het algemeen model aangeven. De variabelen die een invloed hebben op de kans om in de media te worden gerapporteerd, kunnen onderverdeeld worden in variabelen die de ernst van het ongeval beschrijven, de tijd en plaats dat het ongeval plaatsvond en de kenmerken van de betrokkenen.

Een hoger aantal betrokken slachtoffers doet de kans dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt, toenemen. De variabele 'Maximale letselernst' geeft aan dat dodelijke ongevallen verreweg de hoogste kans hebben om in de media gerapporteerd te worden. Ongevallen met zwaargewonden hebben een hogere kans om in de media te komen dan ongevallen met lichtgewonden. Dus hoe ernstiger de letsels van de betrokkenen van een ongeval zijn, hoe meer kans op mediaberichtgeving.

Een aantal variabelen geeft aan dat het moment waarop het ongeval plaatsvindt een significante invloed heeft op de kans dat het ongeval in de media wordt gerapporteerd. De variabele 'Jaar' geeft aan dat ongevallen in de periode 2008 t.e.m. 2011 een significant lagere kans hebben om in de media te komen dan ongevallen in 2006, 2007 en 2012. Vooral in 2010 hadden ongevallen een lagere kans om in de media te komen. De variabele 'Maand' geeft voornamelijk aan dat ongevallen die plaatsvinden in januari een significant hogere kans hebben om in de media te komen. Er zijn indicaties dat ongevallen die plaatsvinden in maart, mei, juni en oktober over het algemeen iets minder in de media komen, maar deze patronen zijn minder eenduidig. De variabele 'moment van de week' geeft aan dat ongevallen die in het weekend 's nachts gebeuren de grootste kans hebben om in de media te komen, terwijl ongevallen die overdag gebeuren op weekdays de kleinste kans hebben om in de media te komen. Er lijkt een dubbel patroon aanwezig te zijn in deze variabele: ongevallen die 's nachts gebeuren hebben over het algemeen een hogere kans om in de media te komen dan ongevallen die overdag gebeuren, en ongevallen in het weekend hebben een hogere kans om in de media te komen dan ongevallen tijdens de week.

Een aantal factoren m.b.t. de ongevalslocatie spelen ook een rol. Ongevallen in verschillende provincies hebben een verschillende kans om in de media te komen. Terwijl ongevallen die plaatsvinden in Antwerpen een significant hogere kans hebben om in de media te komen dan ongevallen in alle andere provincies, hebben ongevallen die plaatsvinden in Limburg algemeen gezien een enigszins lagere kans om in de media te komen. Verder tonen alle modellen ook dat er een significant hogere kans is dat het ongeval in de media komt, indien het plaatsvond op een autosnelweg (odds ratio (OR)=2,51). Het algemeen model toont een lagere mate van mediaraapportering van ongevallen die plaatsvinden binnen de bebouwde kom, maar de variabele is niet significant in de submodellen van de aparte zenders.

Een aantal kenmerken van de betrokken slachtoffers en weggebruikers hebben eveneens een invloed op de kans dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt. Letselgevallen waarbij een kind, tiener of jongvolwassene betrokken is, worden significant meer gerapporteerd in de media (OR=2,11, OR=1,91 en OR=1,24, respectievelijk). Ongevallen waarbij een bus of een vrachtwagen betrokken zijn, hebben eveneens een hogere kans om in de media te komen (OR= 5,01 en OR=2,08, respectievelijk). Ongevallen waarbij gemotoriseerde tweewielers (bromfietzers en motorfietzers) betrokken zijn, hebben daarentegen een significant lagere kans om in de media te komen (OR=0,54 en OR=0,23, respectievelijk). Ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn hebben bij de commerciële zender VTM ook een lagere kans om in de media te komen.

Tabel 3: Selectiecriteria modellen - alle letselongevallen

Variabele	Categorieën	Model beide zenders	Model VRT	Model VTM
Constante		-6,79 (0,21)***	-7,51 (0,28)***	-7,23 (0,23)***
# betrokkenen		0,42 (0,03)***	0,43 (0,04)***	0,42 (0,04)***
Max. letselernst	Dodelijk	5,18 (0,09)***	4,89 (0,12)***	5,41 (0,10)***
	Zwaargewond	1,76 (0,09)***	1,71 (0,13)***	1,96 (0,11)***
	Lichtgewond	0 ***	0 ***	0 ***
Jaar	2006	0,18 (0,12)°	0,27 (0,17)°	0,10 (0,14)°
	2007	0,23 (0,12)°	0,52 (0,16)**	0,04 (0,14)°
	2008	-0,32 (0,13)*	-0,71 (0,21)***	-0,24 (0,14)°
	2009	-0,26 (0,13)*	-0,10 (0,18)°	-0,37 (0,15)*
	2010	-0,85 (0,15)***	-0,80 (0,22)***	-0,73 (0,16)***
	2011	-0,33 (0,14)*	-0,32 (0,19)°	-0,19 (0,15)°
	2012	0 ***	0 ***	0 ***
Maand	Jan	0,36 (0,15)*	0,10 (0,21)°	0,39 (0,17)*
	Feb	-0,15 (0,17)°	-0,11 (0,22)°	-0,17 (0,19)°
	Maa	-0,55 (0,18)**	-0,58 (0,24)*	-0,43 (0,19)*
	Apr	-0,21 (0,16)°	-0,20 (0,22)°	-0,23 (0,19)°
	Mei	-0,34 (0,16)*	-0,60 (0,23)**	-0,27 (0,18)°
	Juni	-0,45 (0,17)**	-0,40 (0,23)°	-0,36 (0,19)°
	Juli	-0,11 (0,16)°	-0,00 (0,21)°	-0,26 (0,19)°
	Aug	-0,10 (0,16)°	-0,23 (0,22)°	-0,05 (0,18)°
	Sep	-0,27 (0,16)°	-0,56 (0,23)*	-0,16 (0,18)°
	Okt	-0,47 (0,17)**	-0,52 (0,23)*	-0,49 (0,19)*
	Nov	-0,09 (0,16)°	-0,26 (0,22)°	-0,07 (0,18)°
	Dec	0 ***	0 ***	0 ***
Moment van de week	Weekdag	-0,66 (0,10)***	-0,83 (0,13)***	-0,54 (0,11)***
	Weeknacht	-0,22 (0,14)°	-0,40 (0,19)*	-0,33 (0,16)*
	Weekenddag	-0,44 (0,12)***	-0,71 (0,16)***	-0,28 (0,13)*
	Weekendnacht	0 ***	0 ***	0 ***
Provincie	Antwerpen	0,24 (0,11)*	0,28 (0,15)°	0,09 (0,12)°
	Limburg	-0,36 (0,14)**	-0,27 (0,18)°	-0,35 (0,15)*
	Oost-VI	-0,10 (0,12)°	-0,19 (0,16)°	-0,06 (0,13)°
	West-VI	-0,19 (0,12)°	-0,17 (0,17)°	-0,19 (0,13)°
	Vlaams Brabant	0 ***	0 ***	0 **
Autosnelweg		0,92 (0,09)***	1,12 (0,11)***	0,83 (0,10)***
BIBEKO		-0,27 (0,09)**		
Kind betrokken		0,75 (0,12)***	0,62 (0,17)***	0,77 (0,14)***
Tiener betrokken		0,65 (0,12)***	0,38 (0,18)*	0,83 (0,13)***
Jongvolwassene betr		0,22 (0,07)**	0,27 (0,10)**	0,22 (0,08)**
Fietser betrokken				-0,65 (0,13)***
Bromfietser betr		-1,47 (0,27)***	-1,97 (0,51)***	-1,51 (0,29)***

Motorfietser betr		-0,62 (0,14)***	-0,94 (0,23)***	-0,73 (0,16)***
Bus betrokken		1,61 (0,16)***	1,81 (0,20)***	1,38 (0,19)***
Vrachtwagen betr		0,73 (0,08)***	0,78 (0,10)***	0,52 (0,09)***
Max-rescaled R-square		0,3826	0,3548	0,3904
Hosmer-Lemeshow		0,1901°	0,2616°	0,1628°
Standard Error tussen () ° = $p > 0,05$; * = $p < 0,05$; ** = $p < 0,01$; *** = $p < 0,001$ Voor categorische variabelen wordt de type 3 test significantie (die de significantie van de variabele in zijn geheel aangeduid) aangegeven in de rij van de referentiecategorie.				

5.1.3 Selectiecriteria modellen voor dodelijke ongevallen

Tabel 4 geeft alle variabelen weer die bij dodelijke ongevallen de kans beïnvloeden dat het ongeval in de media verschijnt. De structuur van de tabel is gelijkaardig aan de vorige tabel.

Het aantal doden in het ongeval heeft een positieve correlatie met de kans om in de media te komen: hoe meer dodelijke slachtoffers vielen in het ongeval, hoe hoger de kans dat het ongeval in de media komt. De variabelen 'jaar' en 'maand' zijn eveneens van invloed en zijn grotendeels in lijn met het algemeen model voor alle letselongevallen, hoewel de patronen minder uitgesproken zijn. Er zijn sommige verschillen tussen de modellen voor dodelijke ongevallen, en de variabele 'maand' bleek niet significant in het sub model voor de VRT. De variabele 'weekend' geeft aan dat dodelijke ongevallen die tijdens het weekend plaatsvinden een significant hogere kans hebben om in de media te komen dan dodelijke ongevallen op weekdays. Deze variabele wordt in de modellen voor dodelijke ongevallen verkozen boven de variabele 'moment van de week' omdat blijkt dat zowel dodelijke ongevallen tijdens weekenddagen als tijdens weekendnachten een significant hogere kans hebben om in de media gerapporteerd te worden dan ongevallen door de week.

Ook in het model voor dodelijke ongevallen geeft de variabele 'provincie' aan dat ongevallen in Antwerpen een hogere kans hebben om opgenomen te worden in de media. Daarnaast blijken echter ook ongevallen in Oost-Vlaanderen een hogere kans te hebben om in de media te komen dan ongevallen in de andere provincies. Dodelijke ongevallen in Limburg hebben echter geen lagere kans om in de media te komen; dodelijke ongevallen in Limburg, West-Vlaanderen en Vlaams Brabant hebben een gelijkaardige kans om in de media te komen. Het algemeen model en het submodel voor VTM geven een hogere kans aan om in de media te komen voor ongevallen in Oost-Vlaanderen. Opnieuw hebben ongevallen die gebeuren op autosnelwegen een significant hogere kans om in de media te komen dan ongevallen op andere wegen (OR=2,39). Het submodel voor de VRT geeft aan dat ongevallen binnen de bebouwde kom een significant hogere kans hebben om op het VRT-nieuws gerapporteerd te worden dan ongevallen die plaatsvinden buiten de bebouwde kom.

Gelijkaardig aan de modellen voor alle letselongevallen, blijkt uit de modellen voor dodelijke ongevallen dat ongevallen waarbij een kind (OR=3,64) of een tiener (OR=2,49) sterft, een significant hogere kans hebben om in de media gerapporteerd te worden (hoewel de variabele 'Dode tiener' niet significant is in het submodel voor de VRT). Anderzijds hebben ongevallen waarbij een senior (OR=0,63) sterft een significant lagere kans om in de media gerapporteerd te worden. Het algemeen model en het submodel voor VTM duiden ook aan dat ongevallen waarbij een vrouw sterft een hogere kans hebben om in de media te komen dan ongevallen waarin geen vrouwen sterven (OR=1,30). Het submodel voor de VRT geeft een hogere kans om in de media te komen aan voor ongevallen waarbij een bestuurder betrokken is die onder de invloed van alcohol was.

In lijn met de voorgaande modellen voor alle letselongevallen, observeren we dat ongevallen waarbij een motorfiets betrokken is, een significant lagere kans hebben om in de media te komen (OR=0,59), terwijl ongevallen waarbij een bus betrokken is, een significant hogere kans hebben (OR=2,71) (behalve in het submodel voor VTM). Dodelijke ongevallen met een vrachtwagen hebben enkel in het submodel van VRT een hogere kans om in de media gerapporteerd te worden.

Tabel 4: Selectiecriteria modellen - dodelijke ongevallen

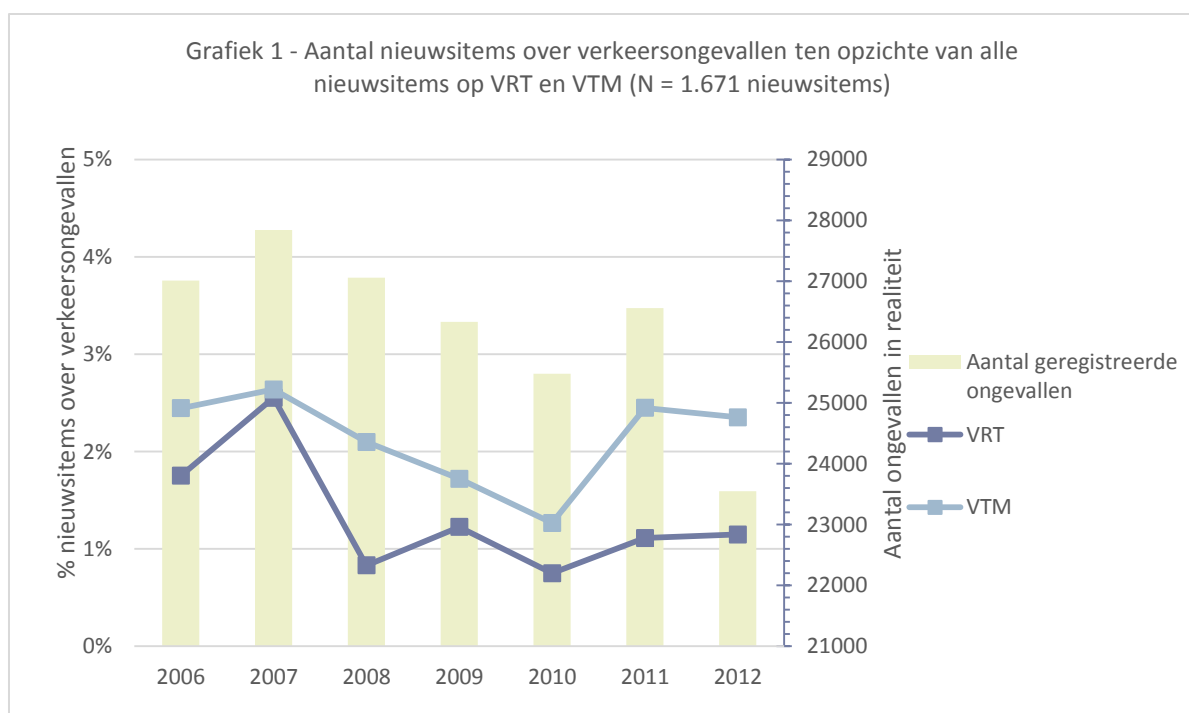
Variabele	Categorieën	Model beide zenders	Model VRT	Model VTM
Constante		-3,05 (0,33)***	-4,78 (0,38)***	-3,19 (0,34)***
# dodelijke slachtoffers		1,66 (0,18)***	1,56 (0,18)***	1,51 (0,17)***
Jaar	2006	-0,23 (0,18)°	0,03 (0,26)°	-0,28 (0,19)°
	2007	-0,08 (0,11)°	0,21 (0,25)°	-0,20 (0,19)°
	2008	-0,48 (0,19)*	-0,79 (0,30)**	-0,48 (0,20)*
	2009	-0,51 (0,19)**	-0,12 (0,27)°	-0,70 (0,21)**
	2010	-0,88 (0,21)***	-0,54 (0,30)°	-0,77 (0,22)***
	2011	-0,25 (0,19)°	-0,19 (0,27)°	-0,17 (0,20)°
	2012	0 ***	0 **	0 **
Maand	Jan	0,25 (0,25)°		0,44 (0,27)°
	Feb	0,09 (0,24)°		0,12 (0,26)°
	Maa	-0,60 (0,26)*		-0,35 (0,27)°
	Apr	-0,04 (0,24)°		-0,15 (0,27)°
	Mei	-0,23 (0,24)°		-0,27 (0,26)°
	Juni	-0,79 (0,27)**		-0,71 (0,29)*
	Juli	0,09 (0,24)°		-0,00 (0,26)°
	Aug	-0,06 (0,24)°		0,03 (0,26)°
	Sep	-0,12 (0,24)°		0,05 (0,26)°
	Okt	-0,50 (0,26)°		-0,52 (0,28)°
	Nov	-0,04 (0,24)°		0,12 (0,26)°
	Dec	0 **		0 **
Weekend		0,30 (0,10)**	0,43 (0,15)**	0,34 (0,11)**
Provincie	Antwerpen	0,47 (0,17)**	0,83 (0,26)**	0,33 (0,19)°
	Limburg	0,03 (0,19)°	0,43 (0,29)°	-0,02 (0,21)°
	Oost-VI	0,44 (0,17)*	0,58 (0,26)*	0,47 (0,18)*
	West-VI	0,09 (0,18)°	0,36 (0,27)°	0,05 (0,19)°
	Vlaams Brabant	0 **	0 *	0 **
Autosnelweg		0,87 (0,13)***	0,95 (0,18)***	0,87 (0,14)***
BIBEKO			0,45 (0,18)*	
Dood kind		1,29 (0,30)***	1,08 (0,37)**	1,28 (0,31)***
Dode tiener		0,91 (0,27)***		1,01 (0,28)***
Dode senior		-0,46 (0,14)**	-0,59 (0,21)**	-0,37 (0,15)*
Dode vrouw		0,26 (0,12)*		0,31 (0,13)*
Bestuurder onder invloed van alcohol			0,66 (0,26)*	
Motorfiets betr		-0,53 (0,16)**	-0,86 (0,26)**	-0,47 (0,18)**
Bus betrokken		1,00 (0,32)**	1,72 (0,35)***	
Vrachtwagen betr			0,43 (0,16)**	
Max-rescaled R-square		0,1764	0,1775	0,1608

Hosmer-Lemeshow		0,3861°	0,9842°	0,1686°
Standard Error tussen ()				
° = $p > 0,05$; * = $p < 0,05$; ** = $p < 0,01$; *** = $p < 0,001$				
Voor categorische variabelen wordt de type 3 test significantie (die de significantie van de variabele in zijn geheel aangeduid) aangegeven in de rij van de referentiecategorie.				

5.2 Inhoud van de nieuwsberichtgeving over verkeersongevallen

Tot hiertoe zagen we welke kenmerken van verkeersongevallen de kans op mediaberichtgeving beïnvloeden. Kortom: wanneer wordt een verkeersongeval opgenomen in het nieuwsaanbod? In het deel dat volgt analyseren we de feitelijke inhoud van nieuwsitems over verkeersongevallen.

5.2.1 Hoeveelheid media-aandacht voor verkeersongevallen



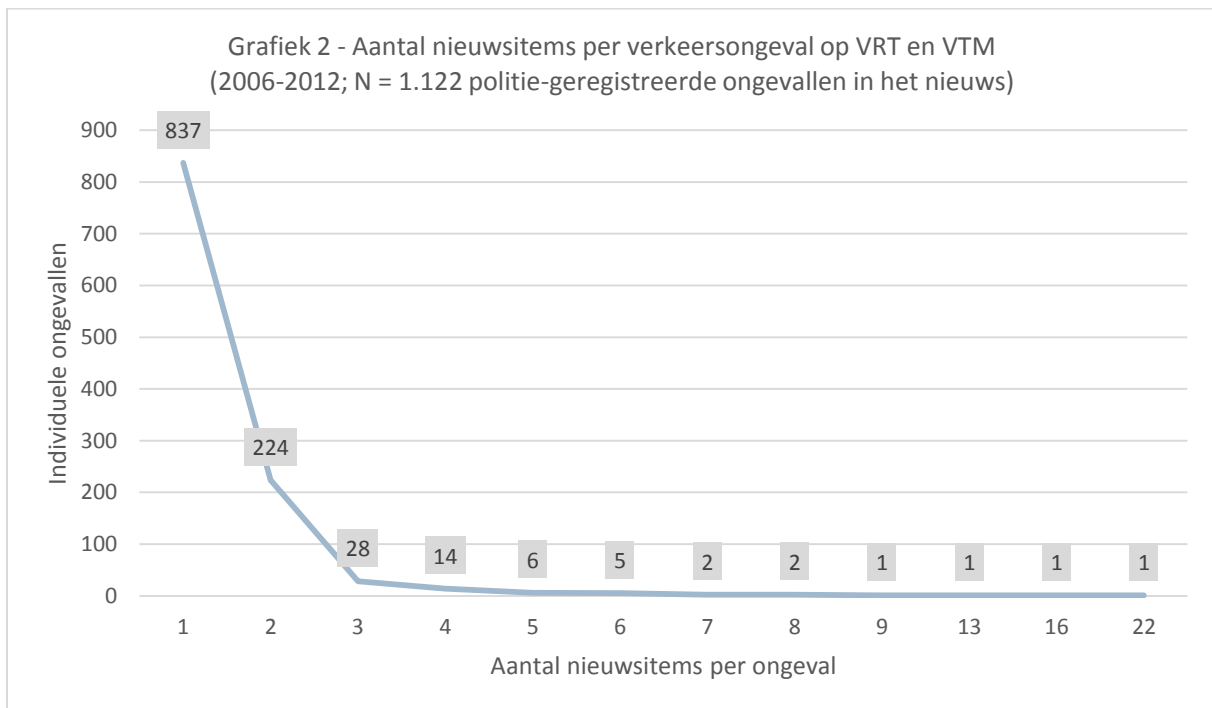
Hoe vaak komen verkeersongevallen in het nieuws aan bod ten opzichte van het totale nieuwsaanbod? Is er een evolutie doorheen de jaren? In hoeverre weerspiegelen de media de reële ongevalstatistiek? Grafiek 1 toont het aantal nieuwsitems over verkeersongevallen binnen het totale nieuwsaanbod op VRT en VTM³. De hoeveelheid media-aandacht wordt hier weergegeven in percentages (linkeras). Leesvoorbeeld: in 2006 besteedde VTM 2,5% en VRT 1,7% van alle nieuwsitems aan verkeersongevallen. De grafiek toont de evolutie van de hoeveelheid media-aandacht over zeven jaar nieuws. De rechteras geeft het aantal verkeersongevallen weer die per jaar hebben plaatsgevonden, uitgaande van de database van FOD AD SEI. Leesvoorbeeld: in 2006 vonden in het Vlaams Gewest ongeveer 27.000 letselongevallen plaats.

In eerste instantie bekijken we de hoeveelheid media-aandacht en focussen we dus enkel op de lijnen (niet de balken) in de grafiek. Het valt op dat VTM systematisch meer dan VRT aandacht besteedde aan verkeersongevallen: de resultaten van VTM zijn voor elk jaar hoger dan die van VRT. Enkel in het jaar 2007 berichtten beide zenders relatief gezien evenveel over ongevallen. Dit aandeel is tevens ook

³ De N-waarde uit deze grafiek (N = 1.671 items = niveau van één nieuwsitem) verschilt van de N-waarde van grafiek 3 (N = 1.819 = niveau van één ongeval in het nieuws). Het is mogelijk dat er verschillende ongevallen in één nieuwsitem gerapporteerd werden (bv. drie kortberichten in één nieuwsitem). Daar werd in deze grafiek geen rekening mee gehouden, in de onderstaande grafieken wel.

het hoogste in de onderzoeksperiode: beide zenders besteedden toen 2,6% van het totaal aantal nieuwsitems aan verkeersongevallen. Beide zenders samen rapporteerden in 2007 in totaal 343 nieuwsitems over ongevallen. Dit is in dat jaar gemiddeld één nieuwsitem over een verkeersongeval om de twee dagen. In tweede instantie nemen we er de ongevallenstatistieken bij (rechters). Door de hoeveelheid media-aandacht (lijnen) te vergelijken met het reële aantal ongevallen (balken) krijgen we inzicht in hoeverre de media de realiteit volgen. VTM volgt, evenwel niet in proportie, meer dan VRT de trend in de ongevallenstatistieken. Een hogere balk (meer ongevallen in een bepaald jaar) komt overeen met een hogere lijn van VTM (meer media-aandacht op VTM voor ongevallen in een bepaald jaar). Dit blijkt zo voor alle jaren in de onderzoeksperiode, met uitzondering van het jaar 2012. In dat jaar vonden minder ongevallen plaats, maar toch bleef VTM er, zeker in vergelijking met de voorgaande jaren, proportioneel veel aandacht aan schenken. Wat de VRT betreft, lijkt het erop dat er sinds 2008 een redactionele wijziging is in de selectie van verkeersongevallen: VRT-journalisten besteden sinds dat jaar systematisch minder aandacht aan verkeersongevallen.

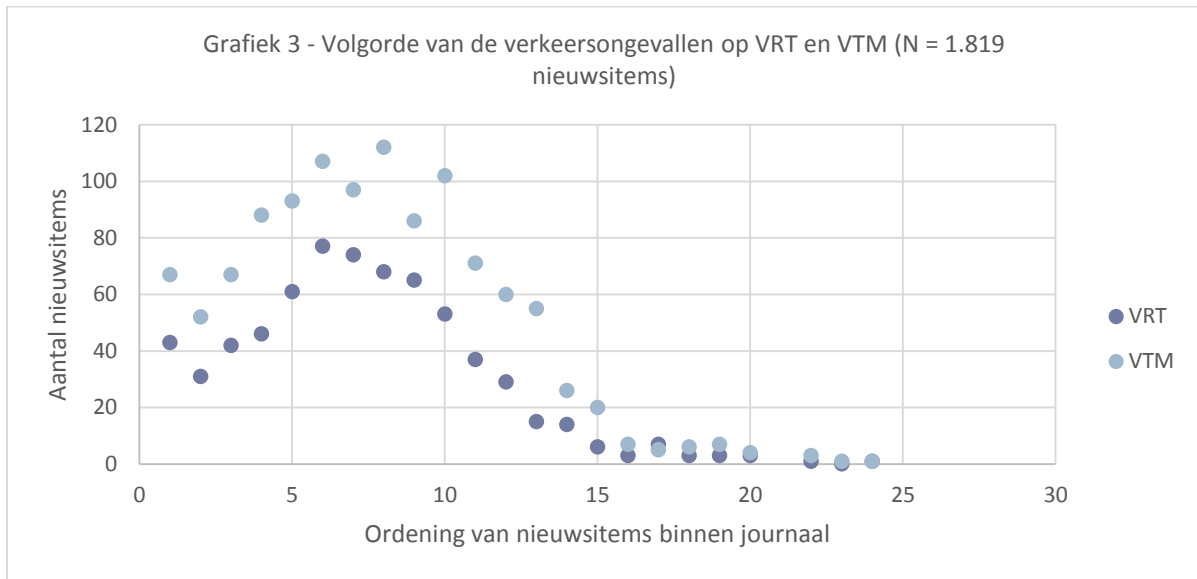
Grafiek 1 geeft een goed beeld van de proportie en evolutie van verkeersongevallen in de Vlaamse media. Het is echter kort door de bocht om op basis van bovenstaande grafiek te concluderen dat VTM de trend in de realiteit volgt. Dit zou impliceren dat een journalist zou rekening houden met het aantal ongevallen dat in realiteit plaatsvindt, om meer of minder ongevallen in de media te rapporteren. Op basis van de analyse van de nieuwsselectie en de bestaande literatuur weten we dat journalisten nieuws eerder selecteren op basis van nieuwswaarden van een gebeurtenis dan op basis van het aantal ongevallen dat in die periode plaatsvond.



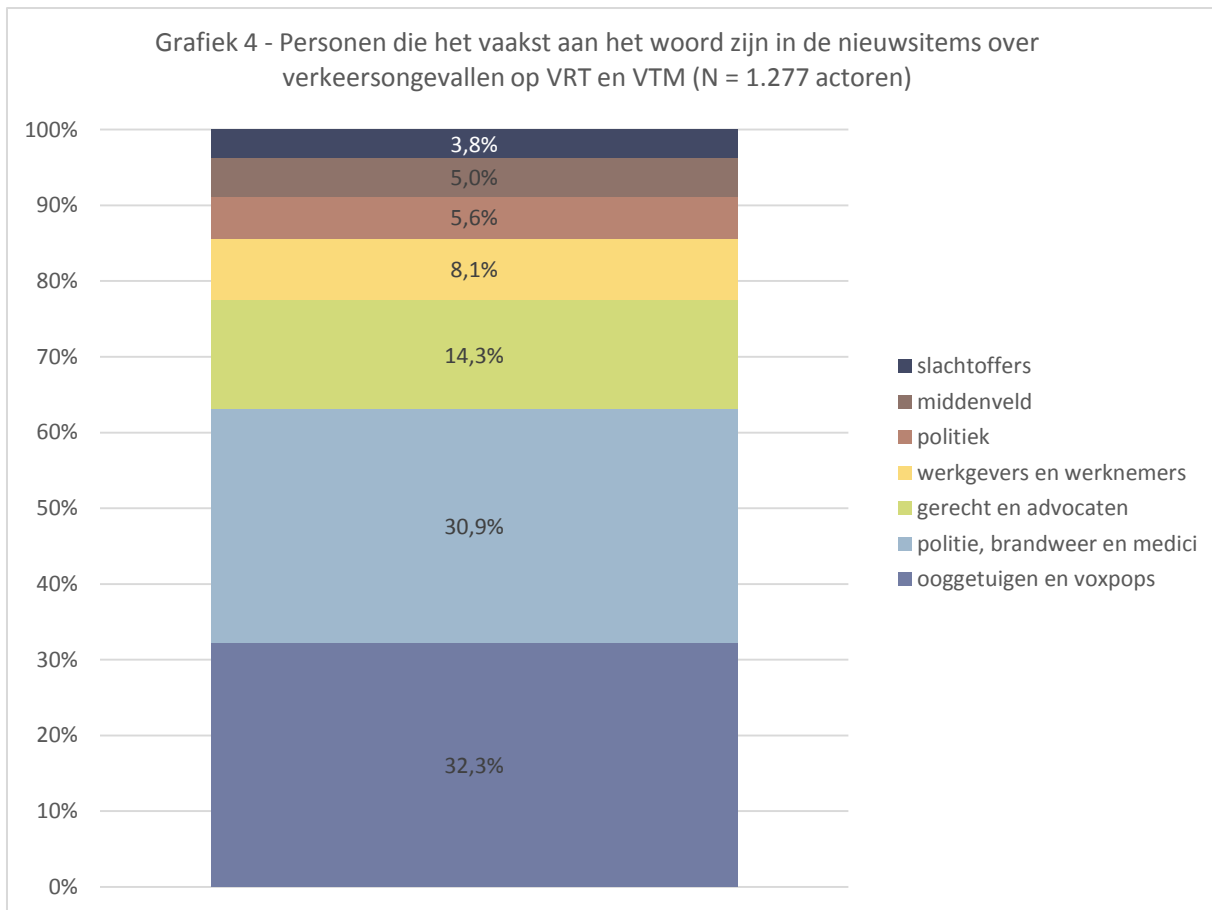
Komen verkeersongevallen meestal eenmalig in het nieuws, of groeien de gebeurtenissen soms uit tot mediahypes met meerdere nieuwsberichten over hetzelfde ongeval? In totaal kwamen 1.122 ongevallen minstens eenmaal aan bod in de media. Grafiek 2 toont het aantal keer weer dat ieder verkeersongeval aan bod kwam in de periode 2006-2012. Dit geeft inzicht in het 'hype-gehalte' van verkeersongevallen. De meeste ongevallen kwamen één of twee keer in het nieuws aan bod. 837 van de 1.122 unieke, geregistreerde ongevallen (75%) kwamen eenmaal in het nieuws aan bod: in het VRT- of het VTM-nieuws. 224 ongevallen kwamen tweemaal aan bod: eenmalig in zowel het VRT- als het VTM-nieuws, of tweemaal op één van beide zenders. Over één bepaald ongeval rapporteerden de nieuwsmedia maar liefst 22 keer. Dit ongeval vond plaats in 2009 in Oosterzele toen een man inreed op fietsers waarbij drie studenten om het leven kwamen.

Hoelang duren de items over verkeersongevallen gemiddeld? Een nieuwsitem, ongeacht het thema, duurde gemiddeld 88 seconden op VRT en 96 seconden op VTM. De gemiddelde duurtijd van een nieuwsitem over een verkeersongeval lag beduidend lager: op VRT duurde een gemiddeld item over

verkeersongevallen 45 seconden, op VTM was dit 61 seconden (niet in grafiek). VTM berichtte dus niet enkel vaker over verkeersongevallen, maar berichtte ook langer per nieuwsitem.



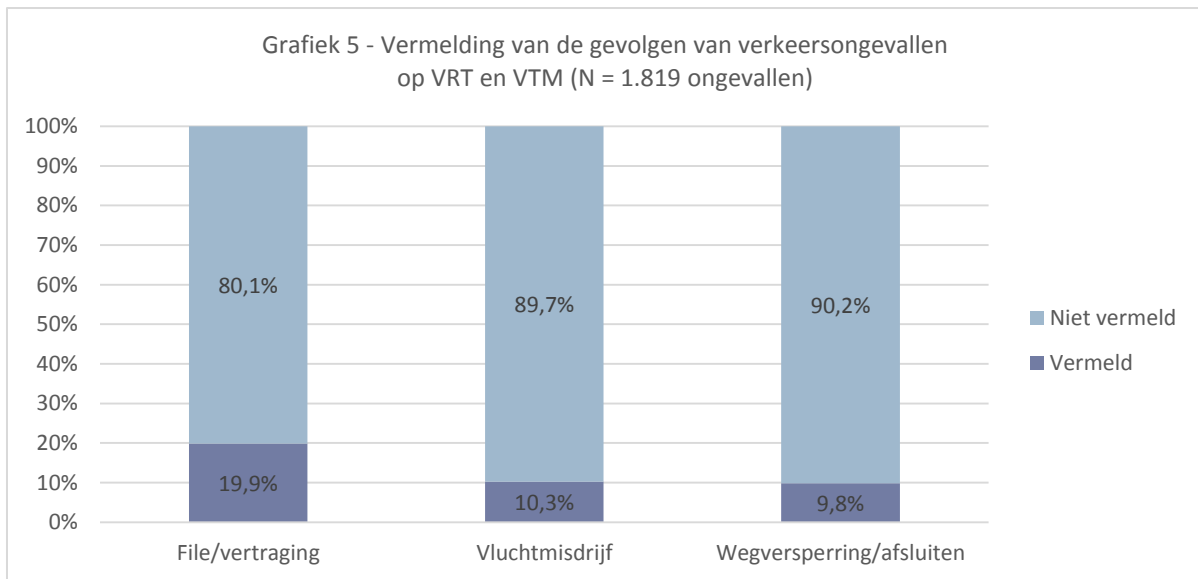
Welke plaats krijgen verkeersongevallen binnen een nieuwsuitzending? Vooral vooraan of eerder achteraan in het nieuws? De grafiek toont het aantal nieuwsitems over verkeersongevallen (y-as) en hun ordening binnen een nieuwsuitzending (x-as). Uit de resultaten blijkt dat verkeersongevallen vooral tussen het 5^{de} à 10^{de} nieuwsitem aan bod komen. De berichtgeving over verkeersongevallen volgt ongeveer dezelfde trend als nieuws over de thema's werk en sociale zaken (niet in grafiek) waarbij de meeste items als vijfde tot tiende item in het nieuws aan bod komen. Het nieuws vangt het vaakst aan met politiek, criminaliteit of financieel-economisch nieuws (niet in grafiek). De curve van deze laatste thematieken gaat, in tegenstelling tot de curve van het ongevallennieuws, duidelijk van hoog (veel berichtgeving vooraan in het nieuws) naar laag (weinig berichtgeving op het einde van het nieuws).



Welke personen komen aan het woord in nieuwsitems over verkeersongevallen? Tussen 2006 en 2012 kwam in 77% van de nieuwsitems (1.277 van 1.669 nieuwsitems) minstens één persoon aan het woord⁴. Grafiek 4 toont de personen die het vaakst aan bod komen. Ooggetuigen en voxpops kwamen het vaakst aan het woord in de berichtgeving over ongevallen. Als er in een item over een ongeval iemand aan het woord komt, is dat in één van de drie gevallen een ooggetuige of voxpop (32%). Voxpops zijn bijvoorbeeld buurtbewoners, passanten of ooggetuigen van het ongeval. Die personen komen in het nieuws aan bod in hun hoedanigheid als getuige of geven hun mening, en geven vaak een emotionele dimensie aan het nieuwsitem. De tweede groep van personen die in items over verkeersongevallen het vaakst aan het woord komen, zijn de officiële instanties die feitelijke informatie over het ongeval kunnen geven: politie, brandweer en medici. Zij nemen 31% van de spreekkans in. Dit relatief hoog percentage is niet onlogisch: die instanties zijn bij een ongeval vaak het eerst ter plaatse en kunnen een officiële verklaring afleggen van wat er zich heeft voorgedaan. Gerechtspersonen en advocaten, die het juridische aspect van ongevallen toelichten, vertegenwoordigden 14% van alle personen die in ongevallenitems aan het woord komen. Nadien volgen werknemers en werkgevers (8%), politici (6%), middenveldorganisaties (5%) en ten slotte slachtoffers (4%). Die laatsten, die in feite heel relevante informatie hebben over een ongeval omdat ze zelf betrokken partij zijn, kwamen dus nauwelijks aan bod. Dit resultaat voor de slachtoffers is uiteraard niet verrassend omdat ze, gezien hun verwondingen en de shock, vaak niet of nauwelijks in staat zijn of het niet geschikt vinden om aan het woord te komen in de media.

5.2.2 De gevolgen van een verkeersongeval

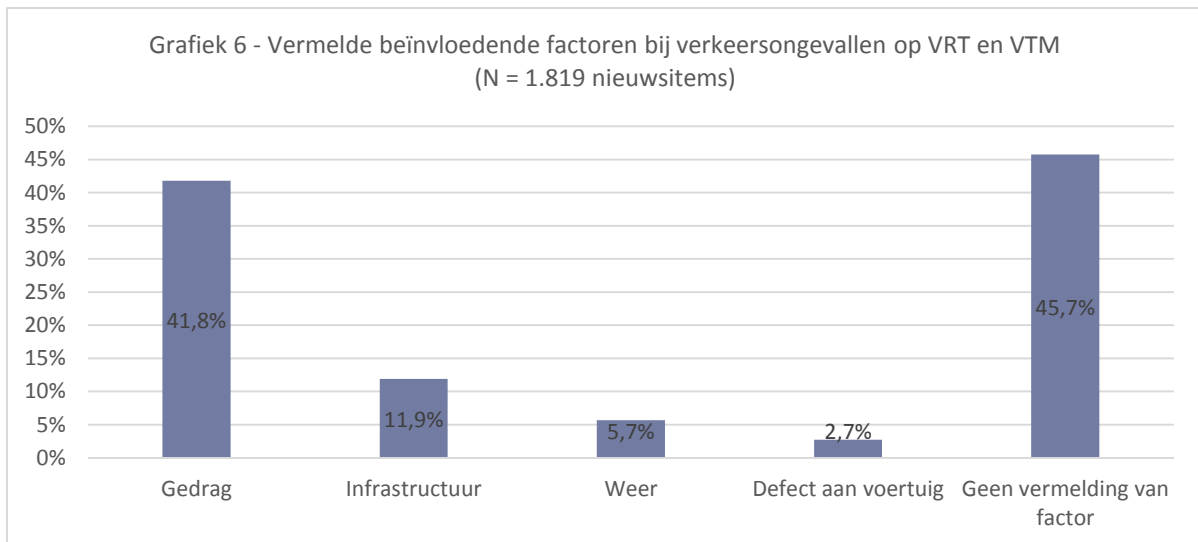
⁴ Enkel personen die spreektijd kregen in nieuwsitems over verkeersongevallen staan in de grafiek



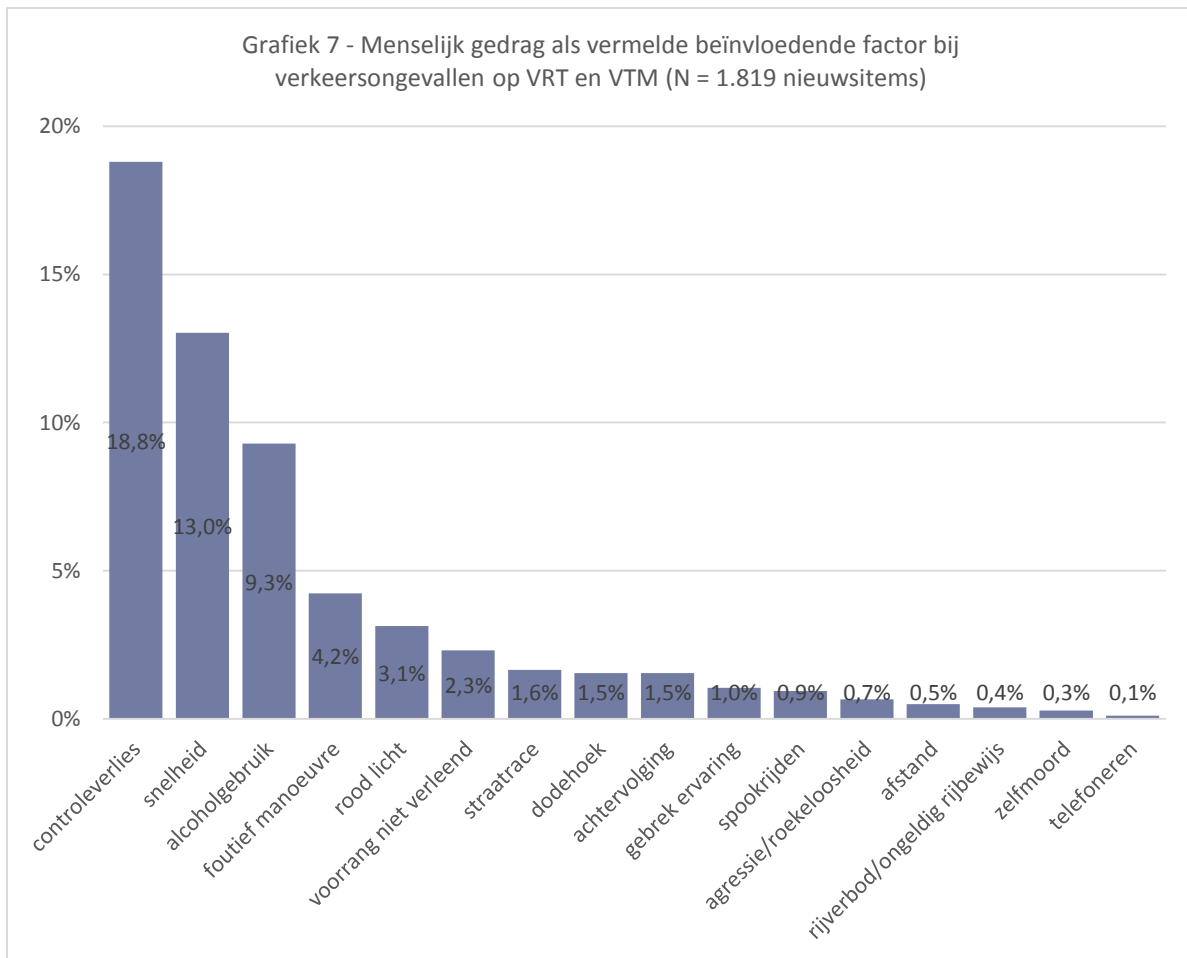
Uit het deel over de nieuwsselectie in dit rapport blijkt duidelijk dat journalisten nieuws selecteren als een gebeurtenis (voldoende) nieuwswaarde bevat. Soms heeft een verkeersongeval op zich weinig nieuwswaarde, maar kunnen de *gevolgen* van dat ongeval wel omvangrijk of dramatisch en dus nieuwswaardig zijn. Voorbeelden van gevolgen zijn: een ongeval dat een zware ochtendspits veroorzaakt, een dodelijk ongeval met vluchtmisdrijf waarvan de chauffeur nog spoorloos is, of een autosnelweg die door een kettingbotsing tijdelijk afgesloten wordt. Niet het ongeval op zich maar wel de gevolgen ervan kunnen dus nieuwswaarde bevatten en daarom het nieuws halen. In hoeverre meldden VRT en VTM de gevolgen van een ongeval? Grafiek 5 geeft het aantal vermeldingen aan van (1) file of vertraging, (2) vluchtmisdrijf en (3) versperring of afsluiten van een weg naar aanleiding van een ongeval. Eén op vijf nieuwsitems over ongevallen in het nieuws (20%) rapporteerde dat het ongeval een file of vertraging van het openbaar vervoer veroorzaakte. In één nieuwsitem op tien was er sprake van vluchtmisdrijf. Een ongeval met vluchtmisdrijf heeft veel kans om het nieuws te halen omdat het feit nieuwswaardig is (crimineel feit) maar ook omdat het nieuws een nuttig medium is voor de politie om de dader te kunnen aansporen zich aan te geven. De melding dat een weg omwille van een ongeval versperd of afgesloten werd voor het verkeer kwam in één van de tien nieuwsitems (10%) aan bod.

5.2.3 Mogelijke beïnvloedende factoren van verkeersongevallen

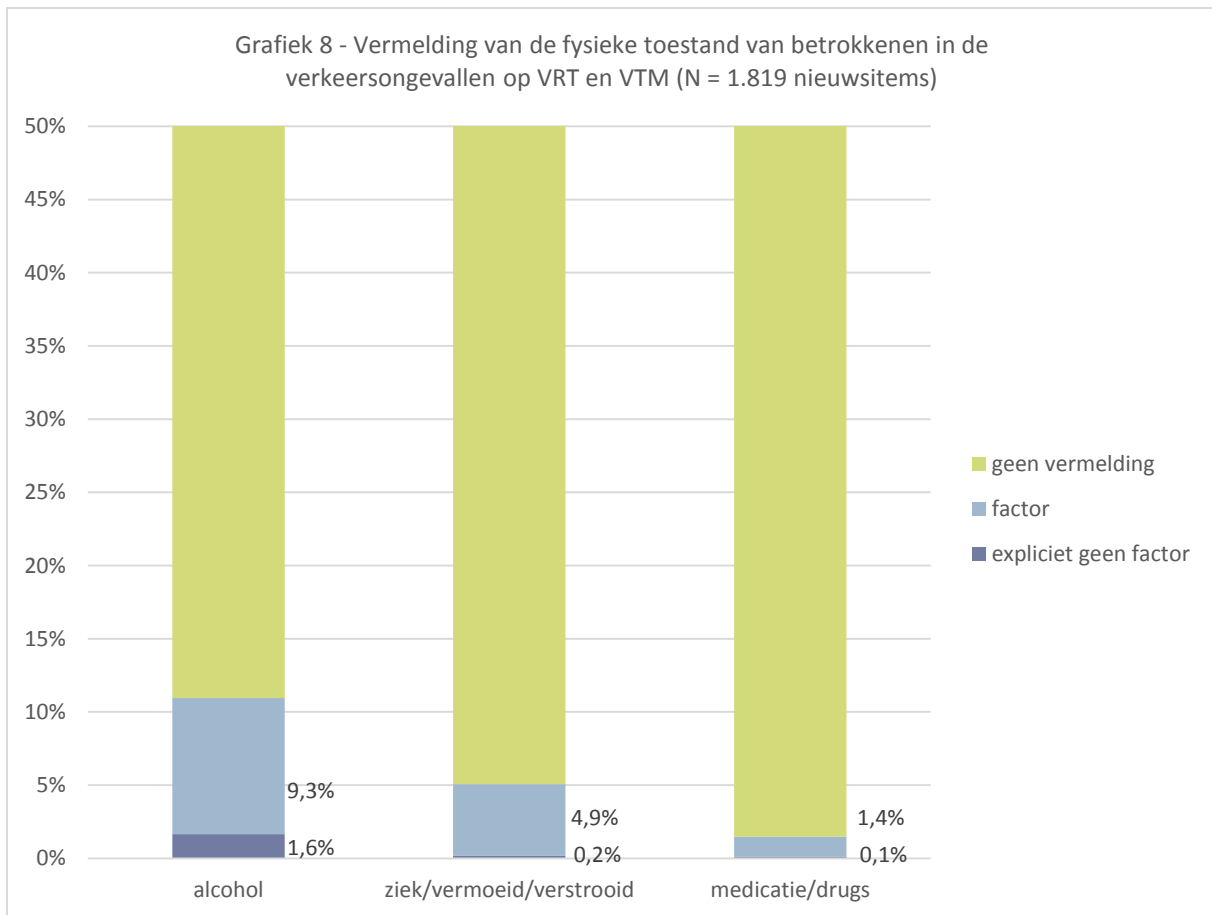
Een heel aantal factoren kunnen een impact hebben op het voorvallen van een ongeval. Bijvoorbeeld rijden onder invloed, een klapband of een glad wegdek kunnen de aanleiding zijn van een ongeval. Net na een verkeersongeval is het vaak nog niet gekend welke factoren effectief een rol hebben gespeeld. Toch worden in de media vaak factoren vermeld. Uit de data blijkt dat VRT en VTM in 54% (987 items) van de ongevallen een factor vermelden. Die worden dan niet altijd per se als *de* oorzaak van een ongeval aangewezen. Maar de televisiekijker zou op basis van de vermelding (mogelijk foutief) kunnen veronderstellen dat die factoren de oorzaak zijn van een ongeval. De perceptie over risico's kan de manier beïnvloeden waarop mensen denken over en vooral ook reageren op of hun gedrag aanpassen aan deze (gepercipieerde) veiligheidsrisico's.



Dit onderzoek onderscheidt vier mogelijke factoren die een rol kunnen spelen bij het voorkomen van een verkeersongeval. Een eerste factor handelt over het menselijk gedrag: bv. het negeren van signalisatie, een foutief inhaalmanoeuvre of roekeloos rijgedrag. Over deze variabele moeten we voorzichtige conclusies trekken omdat de betrouwbaarheid ervan iets lager scoort dan de gangbare norm. De infrastructuur van de weg is een tweede factor: bv. een put in de weg of slecht zichtbare signalisatie. Meldingen over de weersomstandigheden en technische defecten aan een voertuig (bv. klapband) zijn de twee andere factoren die we onderscheiden. Het nieuws kan uiteraard meerdere factoren vermelden: bijvoorbeeld "door de hevige sneeuwval en ijzel op de weg kon de bestuurder niet meer tijdig remmen voor het rode licht". Het voorbeeld geeft zowel een weersfactor als een gedragsfactor (negeren van rood licht) aan en zou dus in beide categorieën ondergebracht worden. Door de mogelijke overlapping van de categorieën sommeren de percentages niet tot op 100%. In Grafiek 6 valt op dat nieuwsmedia van alle factoren het vaakst gedragsfactoren vermeldden: vier op de tien nieuwsitems (42%) vermeldden een menselijke gedraging bij de berichtgeving over verkeersongevallen. Een percentage van 12% van de nieuwsitems berichtte over (een gebrek aan) de infrastructuur van de openbare weg. Ongeveer 6% van de nieuwsitems berichtte over de weersomstandigheden tijdens een ongeval. Een defect aan een voertuig werd het minst vaak aangehaald (3%). Deze resultaten stemmen overeen met de bestaande literatuur over objectieve ongevalsoorzaken. Hier lijken de vermeldingen in de media dus redelijk overeen te stemmen met de werkelijkheid.



Uit de vorige grafiek bleek dat nieuwsmedia van alle factoren het vaakst menselijke gedragingen vermeldde (42%). Grafiek 7 gaat hier dieper op in en maakt een onderscheid tussen de verschillende menselijke gedragsfactoren. Het merendeel (19%) van de vermelde menselijke gedragingen slaat op controleverlies. Dit betekent dat ongeveer één op de vijf nieuwsitems controleverlies aanhaalde. Bijvoorbeeld: “de auto *miste de bocht* en beukte in de voorgevel van een huis”. In 13% van de nieuwsitems kwam snelheid ter sprake. Rijden onder invloed van alcohol kwam in 9% aan bod in het nieuws. De overige menselijke gedragingen in de grafiek werden allen in minder dan 5% van de nieuwsitems vermeld. Het gaat onder andere over het uitvoeren van een foutief manoeuvre (4%), het negeren van een rood licht (3%), het niet verlenen van voorrang (2%), een straatrace (2%) enzovoort. Dodehoekongevallen worden in 1,5% van de nieuwsitems vermeld.



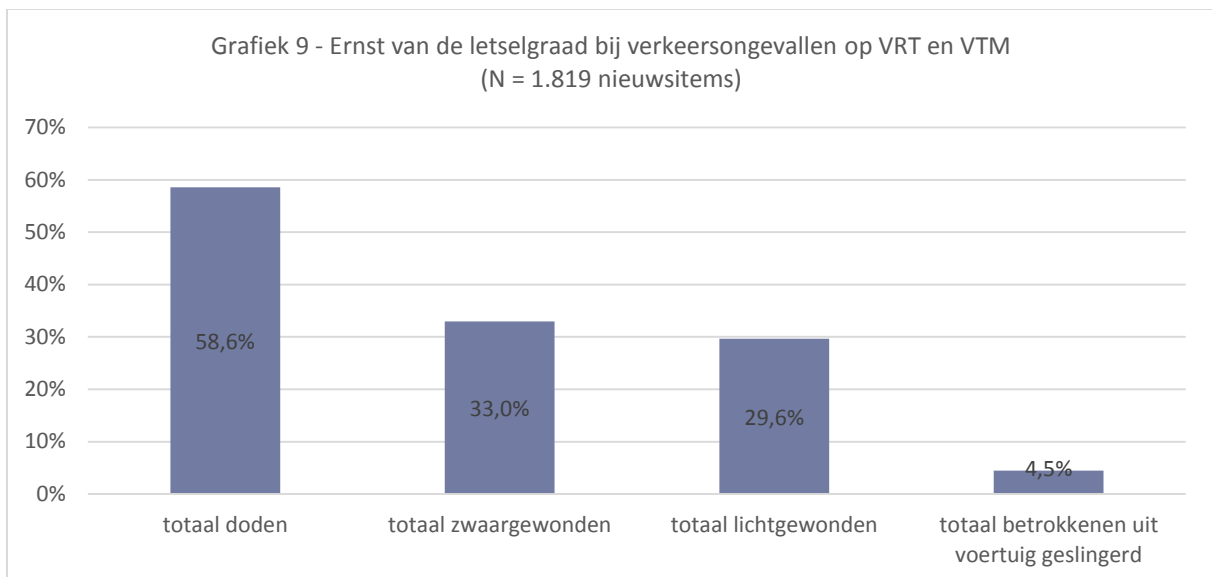
Naast factoren zoals gedrag, infrastructuur, defect aan een voertuig of de weersomstandigheden, kan de journalist ook de fysieke toestand van betrokkenen vermelden als mogelijke factor. Die worden dan ook niet per se als *de* oorzaak van een ongeval gemeld. Toch kan de televisiekijker op basis van de vermelding de (mogelijk foutieve) assumptie maken dat de fysieke toestand de oorzaak is van een ongeval. Bijvoorbeeld als het nieuws meldt dat de autobestuurder een epilepsiepatiënt is, zou de televisiekijker (misschien foutief) kunnen veronderstellen dat een epileptische aanval de oorzaak is van het ongeval. We onderscheiden drie categorieën van fysieke toestand: (1) rijden onder invloed van alcohol (zelfde cijfers als in Grafiek 7), (2) ziekte/vermoeidheid/verstrooidheid en (3) onder invloed van medicatie/drugs. Uit Grafiek 8 blijkt dat één op de tien nieuwsitems iets over het alcoholgebruik vermeldde. In de meeste van die gevallen (9%) vermeldde het nieuws dat een betrokkene reed onder invloed van alcohol. Enkele keren (bijna 2% van de nieuwsitems) vermeldde het nieuws expliciet dat de betrokkene niet gedronken had, dat alcohol dus geen rol kon hebben gespeeld. Bij 5% van de ongevallen vermeldde het nieuws dat een betrokkene ziek, vermoeid of verstrooid was. In 1% van de gevallen was er sprake van medicatie- of druggebruik van een betrokkene.

Dit onderzoek analyseerde ook in hoeverre de nieuwsmedia veiligheidssystemen (het gebruik of niet gebruik ervan) vermeldden. We onderscheiden het gebruik van helmen voor motorrijders en fietsers, en andere veiligheidssystemen zoals de gordel en kinderzitjes. Deze data worden niet in een grafiek gevisualiseerd en konden niet op hun betrouwbaarheid getest worden omdat deze te weinig voorkwamen in de resultaten. Toch willen we de cijfers rapporteren om hun geringe vermeldingen mee te geven. Door de beperkte media-aandacht voor het gebruik (of niet gebruik) van veiligheidssystemen kunnen de media geen (indirecte) stimulerende rol spelen op dit gebied van verkeersveiligheid. Bij vijf van de 1.819 gerapporteerde ongevallen meldde het nieuws expliciet dat de bestuurder een helm droeg. In 13 gevallen werd er gemeld dat er een veiligheidssysteem (gordel of kinderzitje) gebruikt werd. Er werd wel vaker (16 keer) gemeld dat er *geen* veiligheidssysteem in gebruik was bij een ongeval.

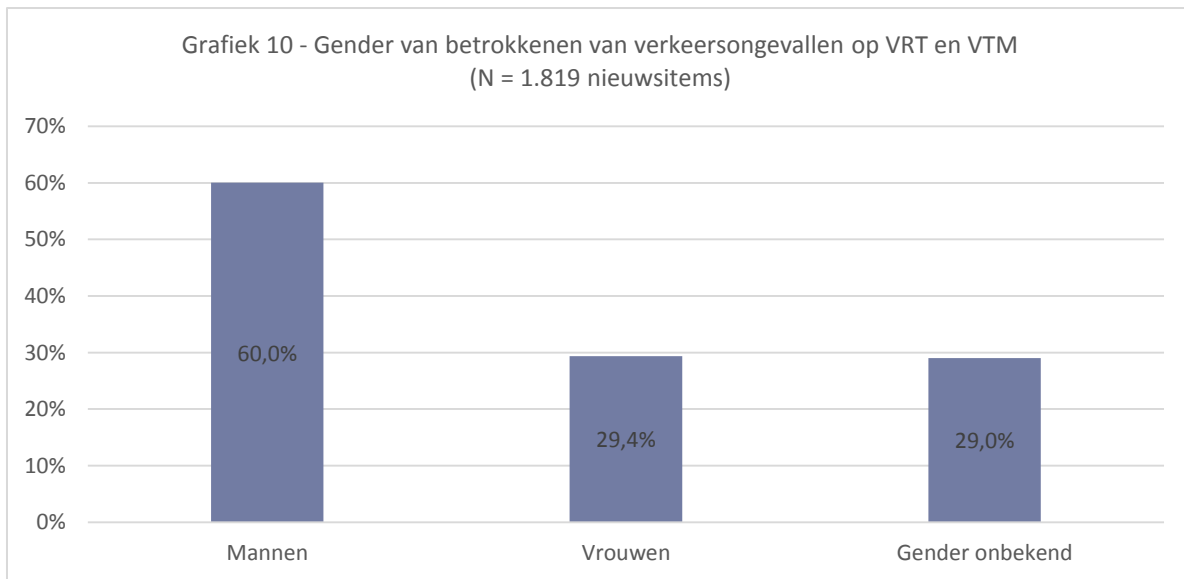
5.2.4 Geaggregeerde gegevens van betrokkenen in het nieuws

In 95% van de ongevallen vermeldden de nieuwsmedia informatie over de betrokken personen. Bijvoorbeeld: “Bij een kop-staart-aanrijding op de E19 vielen drie lichtgewonden. Eén zwaargewonde is naar het ziekenhuis gebracht”. Of: “de fietser, een vrouw van 20, liep slechts enkele kneuzingen op”. We beschouwen een betrokkene als een persoon die rechtstreeks bij een verkeersongeval betrokken is. Personen kunnen ook onrechtstreeks betrokken zijn; bijvoorbeeld als nabestaande of naaste van een persoon die rechtstreeks bij een verkeersongeval betrokken is. Deze onrechtstreekse betrokkenen worden niet geanalyseerd.

Dit deel ‘geaggregeerde gegevens van betrokkenen in het nieuws’ beschrijft de geaggregeerde informatie over betrokkenen die de nieuwsmedia vermeldden. Een voorbeeld van geaggregeerde informatie: “twee jongeren en hun beide ouders zijn gisteren verongelukt in een verkeersongeval”. We vernemen de geaggregeerde (samengetelde) gegevens, maar niet de individuele: het geslacht van de betrokkenen vernemen we hier niet en kunnen we dus niet achterhalen. In volgend voorbeeld kunnen we wel enkele individuele gegevens afleiden: “twee jongeren, waarvan één meisje van 15 en een jongen van 17, en hun beide ouders zijn gisteren verongelukt in een verkeersongeval”. We vernemen dat het meisje 15 is en de jongen 17 (individuele gegevens). In dit deel focussen we op de geaggregeerde gegevens, dus op alle informatie over betrokkenen die we uit het nieuws vernemen. In een volgend deel focussen we op de individuele gegevens.



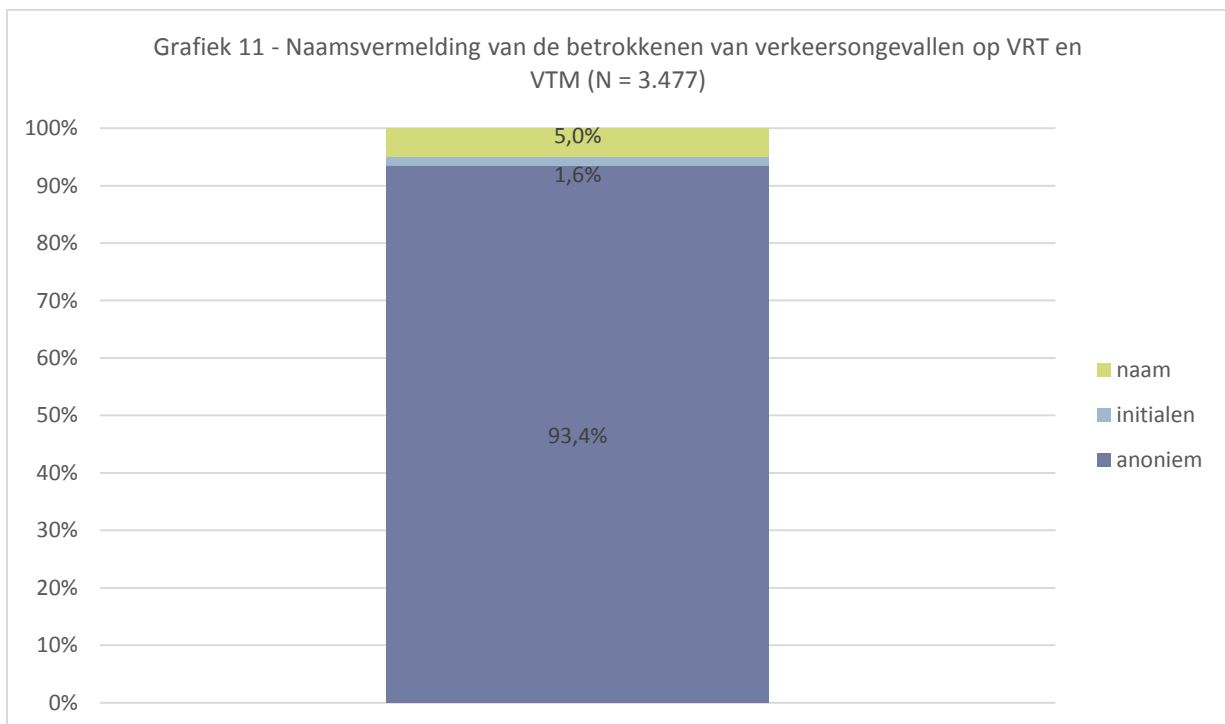
Het deel over de nieuwsselectie gaf al aan dat de ernst van de letselgraad van betrokkenen een belangrijke factor is om nieuws te selecteren. Als er in een ongeval doden zijn te betreuren, is de kans groter dat dit ongeval het nieuws haalt, dan als er geen doden vallen. Bovenstaande grafiek geeft een zicht op hoe vaak en in welke gradatie de letsels van betrokkenen werden vermeld. In bijna zes op de tien ongevallen (59%) vermeldde het nieuws minstens één dodelijk slachtoffer. Ook al zijn er in realiteit minder dodelijke verkeersslachtoffers dan zwaar- en lichtgewonden, toch rapporteerden de nieuwsmedia veel vaker verkeersongevallen met dodelijke slachtoffers. Eén derde van de nieuwsitems maakte melding van zwaargewonden. Lichtgewonden werden iets minder (30%) dan zwaargewonden vermeld. De vermelding dat betrokkenen uit het voertuig geslingerd werden, wijst op het eerder sensationele aspect, en kwam voor in 4,5% van de ongevallen in het nieuws. Deze laatste categorie kan ongeacht de ernst van de letselgraad vermeld worden en overlapt dus met een letselcategorie.



Grafiek 10 toont de geaggregeerde gegevens van het geslacht van de betrokkenen die de nieuwsuitzendingen rapporteerden. Ongeveer drie op de tien ongevallen vermeldden geen informatie over het geslacht van de betrokkenen. Zes op de tien nieuwsitems vermeldde dat er minstens één mannelijke betrokkene was. In drie op de tien nieuwsitems werd minstens één vrouwelijke betrokkene vermeld. Deze cijfers wijken af van de objectieve ongevallenstatistieken. Uit de officiële statistieken blijkt dat 57% van alle gewonden (alle letselgradaties) mannen zijn, tegenover 43% vrouwen.

5.2.5 Individuele gegevens van betrokkenen in het nieuws

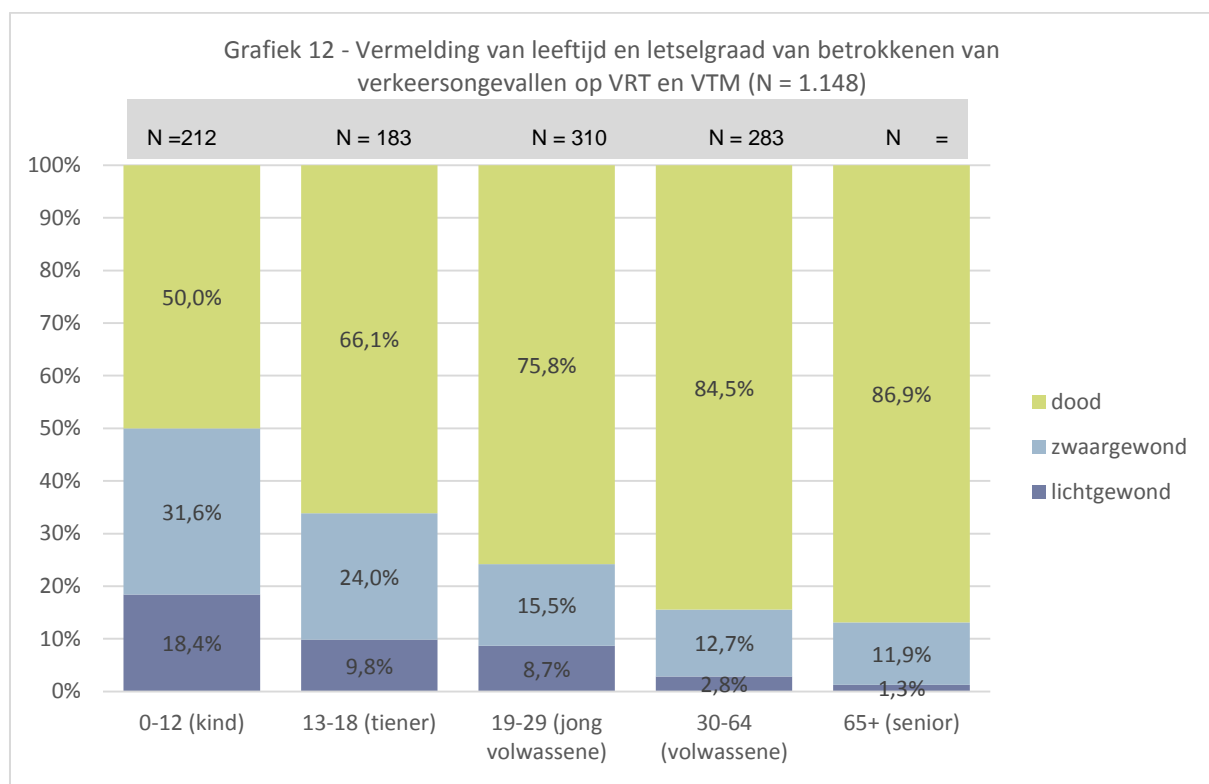
Dit deel 'individuele gegevens van betrokkenen in het nieuws' beschrijft de individuele informatie over betrokkenen die vermeld werden door de nieuwsmedia. In de 1.819 ongevallen die in de periode 2006-2012 in het nieuws aan bod kwamen, vernemen we van 3.477 betrokkenen concretere informatie. Vooral het geslacht en de leeftijd van betrokkenen wordt in de media meegegeven.



De nieuwsmedia geven soms persoonlijke informatie over de betrokkenen, zoals (een gedeelte van) de naam. We onderscheiden drie manieren waarop een betrokkene vermeld kan worden. (1) Een betrokkene kan helemaal anoniem aan bod komen, waarbij geen enkele informatie over de naam gegeven wordt (anoniem). (2) Een stap verder in de naamsvermelding is het bekend maken van beperkte informatie over de naam, zoals de initialen en/of de voornaam (initialen). De vermelding van “J.”, “J.P.”, “Jan” of “Jan P.” zijn hiervan een voorbeeld. (3) Ten slotte kan ook de achternaam van een betrokkene vermeld worden, bijvoorbeeld “Peeters”, “J. Peeters” of “Jan Peeters” (naam).

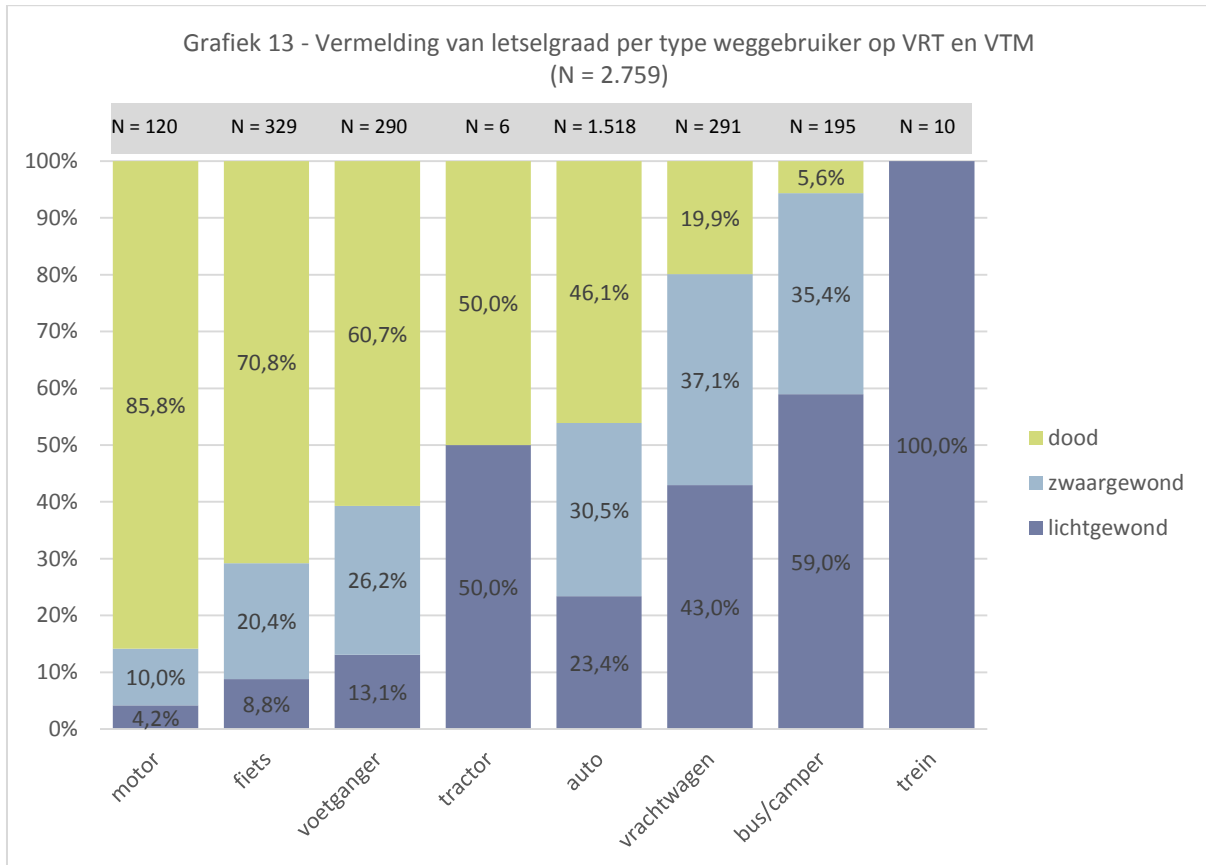
In de meeste gevallen bleven de betrokkenen van verkeersongevallen anoniem in de media (93%). In bijna 2% werden initialen en/of de voornaam bekend gemaakt. In 5% werd minstens de achternaam vermeld. Hierbij horen ook de personen met een publieke functie (bv. bekende Vlamingen en politici) die in een ongeval betrokken waren.

Naast naamgegevens kunnen de media ook foto's van de betrokkene op beeld tonen. Van de 3.477 individuele betrokkenen werden er 249 (7,2%; niet in grafiek) in beeld gebracht via een foto of beeldfragment. Daarvan kwamen er 214 herkenbaar (6,2%; niet in grafiek) en 35 onherkenbaar (1%; niet in grafiek) in beeld. Een heel klein aantal van de betrokkenen (35) kwam aan het woord (1%; niet in grafiek).

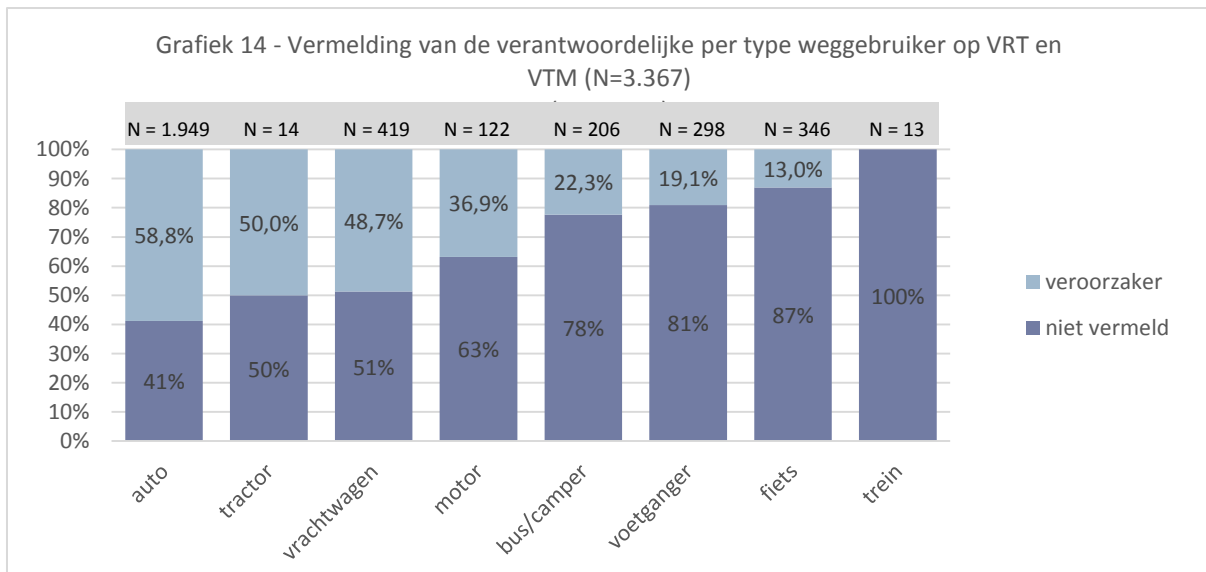


Grafiek 12 geeft de leeftijd van de betrokkenen en de ernst van de letsels weer. We rapporteren enkel de gegevens waarvan we individuele gegevens kunnen afleiden over, in dit geval, zowel leeftijd als letselgraad. De algemene trend in de grafiek is dat hoe jonger de betrokkene is, des te groter de kans is dat ook diegenen met een lichtere letselernst toch in de media gerapporteerd werden. Kinderen (0-12 jaar) kwamen verhoudingsgewijs vaker dan de oudere leeftijdsgroepen als lichtgewonden in de media. Hoe ouder de betrokkenen van een ongeval, hoe ernstiger de letselgraad ‘moet zijn’ om door de media geselecteerd te worden. Het percentage van vermeldingen van dodelijke slachtoffers in het nieuws stijgt systematisch bij elke leeftijdsgroep. De vermelding van sterfte van kinderen naar aanleiding van een ongeval is 50%, dat van tieners (13-18 jaar) is 66%, dat van jong volwassenen (19-29 jaar) 76% en van volwassenen (30-64 jaar) 84%. Als ongevallen met betrokken senioren (65+) in de media gerapporteerd werden, en hun leeftijd expliciet werd vermeld, ging het vooral om dodelijke slachtoffers (87%). Dit aandeel is het hoogst van alle leeftijdscategorieën. Uit de ongevallendata blijkt dat ook de mortaliteit (verhouding van het aantal doden ten opzichte van het totaal aantal gewonde slachtoffers van alle gradaties van letselernst) stijgt met toenemende leeftijd. Waar slechts 0,3% van

de slachtoffers onder 18 jaar doden betreffen, zijn dit bij de leeftijdscategorieën jongvolwassenen en volwassenen 0,9%, en bij de senioren 3,0% (Nuytens et al., 2014). Deze verschillen in mortaliteit tussen verschillende leeftijdscategorieën worden dus wel ten dele gereflecteerd in de media, hoewel hun relatieve verhoudingen niet precies overeenstemmen.



Grafiek 13 geeft de letselgraad weer per type weggebruiker. Links in de grafiek staat het type weggebruiker met, proportioneel gezien, de meest ernstige letselgraad naar aanleiding van een verkeersongeval dat de nieuwsmedia rapporteerden. Rechts staan de weggebruikers met de minst ernstige letselgraad. Als VRT en VTM over betrokken motorrijders berichtten, ging het in maar liefst 86% van de gevallen om dodelijke slachtoffers. Met andere woorden: motorrijders kwamen bijna enkel in de media aan bod als ze gestorven waren in het ongeval. Uit ongevallenstatistieken blijkt ook dat motorrijders het hoogste risico hebben op een ernstige letselgraad (57 keer hoger dan autobestuurders). Ook de zwakke weggebruikers zoals fietsers (71%) en voetgangers (61%) kwamen vooral in de media aan bod wanneer ze gestorven zijn. Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat fietsers per afgelegde kilometer een risico hebben op een ernstige letselgraad dat meer dan 23 keer hoger is dan dat van een autobestuurders. Voor voetgangers is het risico 8 keer hoger (Martensen, 2014). Inzittenden van bussen en treinen aan de andere kant kwamen in de media vaker voor bij lichtere verwondingen.



Vaak zijn verkeersongevallen een gevolg van een overtreding of fout van een of meerdere partijen. De media geven soms aan wie de verantwoordelijke is van een ongeval. Soms is dit heel duidelijk, maar regelmatig moet onderzoek nog uitwijzen wat de oorzaak is of wie welke fout of overtreding begaan heeft. Hoe vaak vermeldden VRT en VTM dat een weggebruiker de verantwoordelijke van een ongeval was? We beschouwen alle inzittenden van een voertuig als veroorzakers als dat voertuig een ongeval veroorzaakt. Bijvoorbeeld: als een auto met vier inzittenden een ongeval veroorzaakt door een overtreding (bv. het rood licht genegeerd) dan beschouwen we alle vier inzittenden als veroorzakers. Van de 3.477 individuele personen werd bij 1.550 (46%) gemeld dat de weggebruiker een fout of overtreding beging. Grafiek 14 geeft een overzicht van de type weggebruikers en in hoeverre deze vermeld werden als veroorzaker. Bovenaan de balken staat het aantal keer dat een type weggebruiker in de media aan bod kwam. Inzittenden van autovoertuigen kwamen het vaakst aan bod (N = 1.949) en treinbestuurders en -inzittenden het minst (N = 13). Als we uitspraken doen over de resultaten moeten we hier zeker rekening houden met de N-waarden. Over type weggebruikers met lage N-waarden (zoals treininzittenden en tractor) kunnen we geen sluitende uitspraken doen omdat die te weinig aan bod kwamen en daarom onvoldoende representatief zijn. Links in de grafiek staat het type weggebruiker met de meeste vermeldingen als veroorzaker. Rechts in de grafiek staat het type weggebruiker die het minst als veroorzaker vermeld werd. Als de media informatie gaven over het type weggebruiker en de veroorzaker(s), werden autobestuurders het vaakst (59%) aangeduid als veroorzaker. Vrachtwagenbestuurders en -inzittenden werden in ongeveer de helft (49%) van de gevallen als veroorzaker vermeld. Motorrijders (37%) en buschauffeurs (22%) kwamen minder aan bod als veroorzakers. De zwakke weggebruikers werden het minst van al vermeld als veroorzakers: de voetgangers in 19% en fietsers in 13% van de gevallen.

6 Discussie

6.1 Interpretatie van de resultaten van de selectiecriteria

Een eerste duidelijk resultaat is dat verschillende variabelen aangeven dat de ernst van het ongeval (in termen van maximale letselernst, aantal betrokken slachtoffers en aantal dodelijke slachtoffers) een grote invloed heeft op de kans dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt. Hoe ernstiger de gevolgen van het ongeval, hoe hoger de kans is dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt. Dit is in lijn met ander onderzoek dat aangeeft dat media de neiging hebben te focussen op meer dramatische nieuwsgebeurtenissen (Combs & slovic, 1979; Daniels et al., 2010; Galtung & Ruge, 1965; Tresch, 2008; Woodcock, 2008).

Uit alle modellen blijkt dat de kans dat een ongeval in de media gerapporteerd wordt, beïnvloed wordt door het moment waarop het ongeval plaatsvindt. De mediaselectie weerspiegelt de werkelijke fluctuaties in de ongevals aantallen doorheen de tijd niet nauwkeurig; significante afwijkingen worden vastgesteld doorheen de jaren en maanden. De patronen zijn niet altijd gelijk, maar dit duidt op structurele vertekeningen in de mediareportering van ongevallen doorheen de tijd. Aangezien mensen aannemen dat een hoger aantal nieuwsitems in de media een werkelijke toename reflecteren in het aantal gebeurtenissen (Kepplinger & Habermeier, 1995), zou dit de perceptie van mensen over de (korte termijn) evoluties in verkeersongevallen kunnen vertekenen. Dit is in lijn met media-onderzoek in andere domeinen, dat bijvoorbeeld aangeeft dat de mediareportering van criminele activiteiten de werkelijke fluctuaties in de officiële misdaadstatistieken niet nauwkeurig weergeven (Ghanem, 1996; Graber, 1990). Volgens het publieke arena's model kan de aanwezigheid van de variabele 'Jaar' in de modellen wijzen op fluctuaties in de aandacht van massamedia voor het sociale probleem van verkeersongevallen (Hilgartner & Bosk, 1988). Volgens het publieke arena's model kan de hoeveelheid media-aandacht voor een specifiek sociaal probleem structureel samenhangen met bijvoorbeeld competitiedynamieken tussen verschillende sociale problemen.

De precieze oorzaken voor de fluctuaties doorheen de tijd zijn niet altijd even duidelijk. Een hogere rapportering van verkeersongevallen werd eventueel verwacht tijdens de zomermaanden (de zogenaamde 'komkommertijd'). In die periode is er over het algemeen minder nieuws te melden, waardoor men bijvoorbeeld meer geneigd zou kunnen zijn om te rapporteren over verkeersongevallen die plaatsvinden. Dit patroon zien we echter niet in de data naar voren komen, er is geen hogere rapportering van verkeersongevallen in de zomermaanden. Een andere periode waarin mogelijk meer media-aandacht zou kunnen zijn voor verkeersongevallen is de eindejaarsperiode (december-januari), aangezien in die periode heel wat sensibilisatiecampagnes plaatsvinden (voornamelijk over rijden onder invloed). De kans op media-aandacht is in alle modellen het hoogste voor ongevallen die plaatsvinden in de maand januari, en ook voor ongevallen in de maand december is de kans op media-aandacht relatief hoog, hoewel het patroon voor de maand december heel wat minder uitgesproken is. Er zijn dus indicaties dat een zeker eindejaarseffect een rol kan spelen in de mediareportering van verkeersongevallen.

Dodelijke ongevallen in weekends blijken significant vaker in de media te komen dan dodelijke ongevallen op weekdays. Letselongevallen die gebeuren tijdens weekendnachten hebben de hoogste kans om in de media te komen, terwijl ongevallen op weekdays overdag de kleinste kans hebben om in de media te komen. Dit kan de perceptie van mensen over het moment waarop ongevallen plaatsvinden eveneens vertekenen; meer bepaald zouden mensen het aandeel (en dus de problematiek) van weekendongevallen enigszins kunnen overschatten. Deze bevindingen zijn grotendeels in lijn met Daniels et al. (2010), die eveneens merkten dat de kans voor ongevallen om in de media te komen niet gelijk was overheen alle jaren, en dat ongevallen die gebeurden op zaterdag een hogere kans hadden om in de media te komen dan ongevallen op andere dagen.

Ook de plaats waar het ongeval gebeurde heeft een invloed op de kans dat het ongeval in de media komt. Ongevallen die plaatsvinden op autosnelwegen hebben een significant hogere kans om in het tv-journaal te komen dan ongevallen die buiten autosnelwegen gebeuren. Een mogelijke verklaring is dat ongevallen op autosnelwegen vaker leiden tot ernstige files en daarmee samenhangende economische verliezen. Dit impliceert dat de gevolgen van deze ongevallen kunnen gezien worden als ernstiger en van invloed op meer mensen, waardoor hun nieuwswaarde volgens de nieuwswaardetheorie hoger is (Galtung & Ruge, 1965).

Ook de provincie waarin het ongeval gebeurde heeft een invloed op de kans dat het ongeval in de media komt. De meest nadrukkelijke bevinding is dat ongevallen in de provincie Antwerpen, en ook dodelijke ongevallen in Oost-Vlaanderen, een hogere kans hebben om in de media te komen, terwijl letselongevallen in Limburg een lagere kans lijken te hebben om in de media te komen. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat Antwerpen en Oost-Vlaanderen de provincies zijn met de hoogste inwonersaantallen, terwijl Limburg de provincie is met het laagste aantal inwoners (1,7 en 1,4 versus 0,8 miljoen inwoners respectievelijk (Statistics Belgium, Belgische Federale Overheid, 2013)). Mogelijk denkt men dat er daarom een groter publiek geïnteresseerd zou kunnen zijn in ongevallen die plaatsvinden in deze provincies met hogere inwonersaantallen. In lijn met de nieuwsroutinetheorie (Gans, 2005; Tuchman, 1978), die de potentiële invloed van alledaagse praktische beperkingen op nieuwsselectie erkent, zouden we eventueel verwacht hebben dat ongevallen die dichterbij de hoofdzetel van beide zenders gebeurden een hogere kans zouden hebben om in de media te komen. Beide hoofdzetels liggen binnen de provinciegrenzen van Vlaams-Brabant (die van VRT in Brussel, en die van VTM in Vilvoorde). Daarom zouden we in lijn met deze theorie verwacht hebben dat ongevallen in Vlaams-Brabant de hoogste kans zouden hebben om in de media te komen, en ongevallen in de meer perifere provincies West-Vlaanderen en Limburg de laagste kans. Deze patronen worden echter maar ten dele waargenomen.

Het model voor beide zenders voor alle letselongevallen en het submodel van de VRT voor dodelijke ongevallen analyseerde ook of het ongeval wel of niet in de bebouwde kom plaatsvond (variabele BIBEKO). Het ene model wijst op een lagere kans voor ongevallen die gebeuren binnen de bebouwde kom om in de media te komen, terwijl het andere model zulke ongevallen een hogere kans aangeeft. De invloed van het feit of het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom gebeurt blijft daarom onzeker.

De modellen geven ook aan dat er een aantal significante vertekeningen zijn in de mediareportering over verkeersongevallen voor wat de leeftijd en het geslacht van de betrokkenen betreft. De meest nadrukkelijke bevinding is dat ongevallen waarbij kinderen onder 12 jaar betrokken zijn een significant hogere kans hebben op media-aandacht. Bijna alle modellen duiden ook op een hogere kans om in de media te komen wanneer er een tiener betrokken is. Verder tonen de modellen voor alle letselongevallen een hogere kans op mediaberichtgeving voor ongevallen waarbij een jongvolwassene betrokken is, terwijl de modellen voor dodelijke ongevallen aangeven dat ongevallen waarbij een senior overlijdt een lagere kans hebben om in de media te komen. Er tekent zich een duidelijke trend af: hoe jonger de betrokken slachtoffers, hoe groter de kans dat het ongeval in de media verschijnt. Een waarschijnlijke verklaring is dat ongevallen met jonge mensen (vooral wanneer ze overlijden in het ongeval) kan gezien worden als meer dramatisch of tragisch. Een mogelijke bijkomende verklaring zou ook kunnen zijn dat jonge bestuurders over het algemeen worden beschouwd als een belangrijke risicogroep in verkeersongevallen. Deze bevindingen kunnen gerelateerd worden aan de bevinding van Beullens et al. (2008) dat de leeftijd van het slachtoffer het vaakst expliciet vermeld wordt wanneer het slachtoffer jonger is dan 30; dit lijkt ook een focus op jonge slachtoffers te impliceren. De grotere kans dat ongevallen met jonge slachtoffers in de media komen kan de perceptie versterken dat het verkeer erg gevaarlijk is voor jongeren. Hoewel dit gedeeltelijk waar is, kan een te negatieve perceptie van de verkeersveiligheid van jongeren ertoe leiden dat ouders zich overbeschermend gaan gedragen en ontmoedigd worden om hun kinderen en tieners zelfstandig te laten deelnemen aan het verkeer. In vele landen wordt reeds een algemene dalende trend vastgesteld wat de autonome deelname van kinderen en tieners aan het verkeer betreft (Fyhri et al., 2011). Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de gezondheid, het geestelijk welzijn en de leefomgeving van de jongeren (Fyhri & Hjortol, 2009). De modellen voor de dodelijke ongevallen duiden op een hogere kans om in de media te komen wanneer er een vrouwelijk dodelijk slachtoffer betrokken is. Een mogelijke verklaring kan zijn dat vrouwen een lagere proportie van de verkeersdoden vertegenwoordigen (slechts 24% van de Vlaamse verkeersdoden is vrouwelijk (Nuytens et al., 2014)), en zou daardoor meer interesse kunnen wekken. Verder blijkt uit een aantal studies naar de inhoud van de media dat het geslacht vaker expliciet vermeld wordt wanneer men rapporteert over een vrouw (Banwart et al., 2003, Niven, 2005, Niven & Zilber, 2001). Dit kan wijzen op een tendens om meer de nadruk te leggen op vrouwelijke actoren. Daniels et al. (2010) vonden echter geen significante invloed van geslacht en leeftijd op de berichtgeving van ongevallen met motorfietsers in de kranten.

De types weggebruikers die betrokken zijn in het ongeval hebben ook een significante impact op de kans dat het ongeval gerapporteerd wordt in de media. De meest uitgesproken patronen zijn de significant lagere kans op rapportering in de media voor ongevallen waarbij een motorfiets betrokken

is, en de significant hogere kans op rapportering wanneer een bus betrokken is. De hogere rapportering van ongevallen met bussen in de media kan te maken hebben met hun lage frequentie, waardoor ze meer onverwacht en 'nieuw' zijn. Ook zijn er bij een ongeval met een bus in theorie meer betrokkenen en is het incident dus meer nieuwswaardig (Galtung & Ruge, 1965). Een bovengemiddelde rapportering van ongevallen met bussen in de media kan een negatieve invloed hebben op de publieke perceptie van de veiligheid van bussen (zowel voor wat betreft het gebruik van de bus als passagier als voor het aangaan van interacties met bussen in het verkeer). Dit kan leiden tot een negatieve attitude ten opzichte van openbaar (bus)vervoer, dat toch over het algemeen kan beschouwd worden als een veilig en duurzaam vervoermiddel (Elvik, 2009; Evans, 2004). Motorfietsers daarentegen hebben een significant hogere ongevalsbetrokkenheid dan men zou verwachten op basis van hun expositie (Haque et al., 2010). Met andere woorden, ongevallen met motorfietsen komen frequenter voor dan men zou verwachten op basis van het belang van dit transportmiddel, uitgedrukt in voertuigkilometers. Deze relatief hoge ongevalsfrequentie kan gedeeltelijk verklaren waarom deze ongevallen een relatief lagere kans hebben om in de media te komen. De relatief lage mediareportering van ongevallen met motorfietsers kan er toe leiden dat mensen het ongevalsrisico van dit vervoermiddel onderschatten. Een enigszins opvallende vaststelling is dat letselongevallen met bromfietsers een significant lagere kans hebben om in de media gerapporteerd te worden, terwijl de variabele niet aanwezig is in de modellen voor de dodelijke ongevallen. Letselongevallen met vrachtwagens hebben een hogere kans om opgenomen te worden in de mediareportering, maar het patroon is veel minder uitgesproken in de modellen voor dodelijke ongevallen. Bij de modellen voor dodelijke ongevallen komt de variabele enkel voor in het submodel van de VRT. Voor fietsers en voetgangers werden er weinig significante afwijkingen gevonden. Enkel het submodel voor VTM van alle letselongevallen geeft een lagere kans om in de media te komen aan voor ongevallen waarbij een fietser betrokken is.

De betrokkenheid van bestuurders onder invloed van alcohol of drugs lijkt niet sterk te correleren met de kans om opgenomen te worden in de mediaberichtgeving. Enkel het submodel voor VRT voor dodelijke ongevallen toont een significant hogere kans om in de media te komen voor dodelijke ongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol was.

6.2 Interpretatie van de resultaten van de nieuwsinhoud

Beide onderzochte zenders selecteren nieuws over verkeersongevallen op basis van dezelfde nieuwswaarden, maar ze verschillen wel in de hoeveelheid aandacht die ze aan verkeersongevallen besteden. VTM besteedde in de onderzoeksperiode meer aandacht aan verkeersongevallen dan VRT. Bovendien lijkt het erop dat er bij VRT sinds 2008 een redactionele kentering is in de hoeveelheid nieuwsitems over verkeersongevallen: VRT-journalisten besteden sinds dat jaar systematisch minder aandacht aan verkeersongevallen. Ook de gemiddelde duurtijd van een verkeersongeval is langer op VTM dan op VRT. Hoe kunnen we deze verschillen in de hoeveelheid van ongevallenberichtgeving tussen deze zenders interpreteren en verklaren? Uiteraard heeft elk medium zijn eigenheid en een verschillend doelpubliek. Het is goed voor de diversiteit in het medialandschap dat de verschillende media op een verschillende manier naar de realiteit kijken en dus een verschillende berichtgeving aanbieden en elkaar niet zomaar imiteren. Het resultaat ligt in lijn met voorgaand onderzoek waaruit blijkt dat VTM ook over criminaliteit systematisch meer bericht dan VRT (De Smedt et al., 2011). VRT bericht bijvoorbeeld systematisch meer dan VTM over politiek, economie en buitenlands nieuws. We zouden voorzichtig kunnen stellen dat VTM een andere redactiepolitiek voert dan VRT waarbij VTM systematisch iets meer aandacht geeft aan sensationeel nieuws zoals criminaliteit en verkeersongevallen terwijl VRT meer institutioneel nieuws brengt.

De berichtgeving over verkeersongevallen is vaak heel feitelijk en eenduidig. Dit verklaart waarom de meeste ongevallen, als ze al de nieuwsselectie halen, slechts eenmalig aan bod komen in de media. Soms volgt een nieuwsitem over een verkeersproblematiek (bv. rijden onder invloed of vluchtmisdrijf) op een nieuwsitem over het feitelijke ongeval om het ongeval te contextualiseren. Deze vervolgitems namen we enkel mee in dit onderzoek als er specifiek verwezen werd naar het feitelijke ongeval. Verder onderzoek zou alle berichtgeving over verkeersveiligheid kunnen analyseren, dus ook nieuwsitems zonder expliciete verwijzing naar een verkeersongeval. Dit zou extra inzichten kunnen geven in de manier waarop media het verkeersveiligheidsthema over het algemeen brengen.

In één op de tien ongevallen in de media is er sprake van vluchtmisdrijf. Een ongeval met vluchtmisdrijf heeft veel kans om het nieuws te halen omdat het feit nieuwswaardig is (crimineel feit) maar ook omdat het nieuws een nuttig medium is voor de politie om de dader te kunnen aansporen zich aan te geven. We hebben momenteel geen cijfers over het reële aantal vluchtmisdrijven in Vlaanderen. Uit een onderzoek over vluchtmisdrijf in Hawaii blijkt echter dat er bij ongeveer 15% van alle verkeersongevallen sprake is van vluchtmisdrijf (Kim et al., 2008).

Een heel aantal factoren (bv. rijden onder invloed, een klapband of een glad wegdek) kunnen een impact hebben op het voorvallen van een ongeval. Uit de data blijkt dat VRT en VTM in 54% van de ongevallen een factor vermelden. Net na een verkeersongeval is het vaak nog niet gekend welke factoren effectief een rol hebben gespeeld. Toch worden in de media vaak factoren vermeld. De factoren die in het nieuws aangehaald worden, worden niet noodzakelijkerwijs als *de* oorzaak van een ongeval aangewezen. Maar de televisiekijker zou op basis van de vermelding (mogelijk foutief) kunnen veronderstellen dat die factoren de oorzaak zijn van een ongeval. Zo worden betrokkenen soms (waarschijnlijk onbedoeld) als 'dader' afgeschilderd nog voor dat het gerechtelijk onderzoek van een verkeersongeval afgerond is.

Van alle factoren werden de menselijke gedragingen het vaakst vermeld (bij 42% van de gerapporteerde ongevallen), meer dan infrastructuur (12%), weersomstandigheden (6%) of defecten aan een voertuig (3%). De media schuiven dus duidelijk de menselijke factor als voornaamste ongevalsfactor naar voor, hetgeen in lijn is met de verkeersveiligheidsliteratuur (Evans, 2004). In 13% van de nieuwsitems kwam snelheid ter sprake. In 9,3% van de nieuwsitems over verkeersongevallen wordt melding gemaakt van een bestuurder onder invloed van alcohol. Daarnaast wordt in 1,6% van de nieuwsitems ook nog expliciet vermeld dat de bestuurders niet onder invloed waren van alcohol. Snelheid en alcohol worden door de media op die manier impliciet naar voor geschoven als de voornaamste menselijke ongevalsfactoren, hetgeen eveneens in lijn is met de literatuur (Evans, 2004). Vlaanderen zet de laatste jaren sterk in op voorlichtingscampagnes om de snelheid op onze wegen en het dronkenschap achter het stuur zoveel mogelijk te reduceren. We hebben niet onderzocht of er hier een verband bestaat tussen de politieke agendasetting (campagnes en politiek beleid over verkeersveiligheid) en de media-agendasetting (media-aandacht voor ongevallen en verkeersveiligheid), maar het lijkt erop dat de media ruime aandacht geven aan snelheid en rijden onder invloed. Media-aandacht voor deze problematieken is uiteraard een positieve zaak. Maar, de perceptie over risico's (bv. weekendongevallen) kan de manier beïnvloeden waarop mensen denken over en vooral ook reageren op of hun gedrag aanpassen aan deze (gepercipieerde) veiligheidsrisico's. Het totaal aantal bestuurders bij letselongevallen dat positief blaast, bedraagt 9,2% (Nuyttens et al., 2014). De frequentie waarmee men in de media alcohol als ongevalsfactor vermeldt, is dus in evenwicht met de grootte van de problematiek. Als we dit samenvoegen met de bevinding uit de analyses van de selectiecriteria dat ongevallen met alcohol in de media niet systematisch onder- of oververtegenwoordigd zijn, kunnen we concluderen dat de mediaberichtgeving voor wat betreft alcohol als ongevalsfactor een goede weerspiegeling biedt van de werkelijkheid. Naast alcohol wordt ook te snel rijden als een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen gezien. We beschikken echter niet over een goede meting van de omvang van dit probleem. Het is onduidelijk bij hoeveel procent van de verkeersongevallen er precies sprake was van een te hoge snelheid. Hier kunnen we enkel concluderen dat het, omwille van een mogelijk sensibiliserend effect, positief lijkt dat snelheid vaak als ongevalsfactor vermeld wordt. Ook voor andere ongevalsfactoren zoals spookrijden, mobiel telefoneren, e.d. beschikken we niet over een goede meting van de werkelijke omvang of frequentie van deze problematieken bij verkeersongevallen om een vergelijking met de mediarepresentatie te maken.

Media kunnen dus een problematiek of factor onder de aandacht brengen, zoals we hierboven voor snelheid en dronkenschap in het verkeer zagen. Andere factoren worden echter minder onder de aandacht gebracht. Dan denken we vooral aan de beperkte media-aandacht voor het gebruik (of niet gebruik) van veiligheidssystemen zoals het dragen van een helm of veiligheidsgordel. Uit dit onderzoek blijkt dat er nauwelijks over gerapporteerd wordt. De doeltreffendheid van deze beveiligingssystemen is reeds uitvoerig aangetoond in wetenschappelijke literatuur (zie bijvoorbeeld Attewell et al., 2001; Rowland et al. 1996; Zhu et al., 2007). Het onderbelicht laten van de mogelijke effecten van deze beveiligingssystemen, zou er toe kunnen leiden dat het brede publiek het belang of het nut van deze systemen onderschat (Beullens et al., 2008). Over het algemeen scoort België niet bij de beste Europese landen op vlak van gordeldracht (Nuyttens et al., 2014). Op dat gebied is er nog een aanzienlijke veiligheidswinst te boeken. Media hebben de mogelijkheid om het gedrag van mensen, en in het bijzonder het gedrag rond veiligheid, vorm te geven (Whittam et al, 2006). Door hun

beperkte aandacht voor het gebruik van veiligheidssystemen spelen ze echter geen (indirecte) stimulerende rol op dit gebied van verkeersveiligheid. Het loont mogelijk de moeite om na te gaan welke rol de massamedia kunnen spelen in het indirect aanmoedigen van deze beveiligingssystemen.

6.3 Sterktes, zwaktes en verder onderzoek

Deze studie is uniek, zowel wat betreft haar focus als wat betreft de data die gebruikt worden. De literatuurstudie toonde aan dat de mediaberichtgeving rond verkeersongevallen in eerder onderzoek slechts zeer beperkt aan bod is gekomen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn de inzichten van deze studie relevant omdat ze kunnen bijdragen tot een beter begrip van hoe de berichtgeving van massamedia de percepties rond verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Verder onderzoek is echter nodig om te begrijpen in welke mate de mediaberichtgeving rond verkeersongevallen ook effectief een invloed heeft op de perceptie van mensen m.b.t. verkeersveiligheid, en welke effecten deze vertekeningen hebben op het gedrag van de mensen.

Vanuit het oogpunt van media-onderzoek is een uniek kenmerk van deze studie dat de link met de officiële ongevallendatabase ons toelaat een vergelijking te maken tussen de mediaberichtgeving en een degelijke meting van 'de werkelijkheid'. Voor andere onderwerpen in de mediaberichtgeving (zoals bijvoorbeeld politiek) is 'de werkelijkheid' vaak onduidelijk, waardoor het moeilijk is om de selectieprocedures van de media te onderzoeken. Ondanks het feit dat de ongevallendatabase vatbaar is voor onderrapportering, dient dit gezien te worden als een belangrijke sterkte van de studie.

In deze studie werd de kans dat een ongeval in de media komt gerelateerd aan een aantal objectieve kenmerken van het ongeval. De studie onderzoekt daarom de *impliciete* selectiecriteria. Dit betekent dat deze afwegingen niet (altijd) bewust worden gemaakt door redacteurs. Hoewel dit interessant is, is een beperking van deze aanpak dat de interpretatie van de mogelijke redenen waarom deze kenmerken een invloed hebben op de kans op mediarapportering enigszins onzeker is. Verder onderzoek zou daarom kunnen focussen op gestructureerde interviews of focusgroepen van redacteurs om meer inzicht te geven in de werkelijke redenen waarom deze specifieke ongevalskenmerken de kans op mediaberichtgeving beïnvloeden. Daarnaast is het binnen dit onderzoek ook niet mogelijk om de invloed van niet-ongevalsgerelateerde elementen zoals de aanwezigheid van ander nieuws met hoge nieuwswaarde in rekening te brengen. Verder onderzoek dat de volledige nieuwsberichtgeving analyseert kan mogelijk meer inzicht geven in de manier waarop dergelijke factoren een invloed hebben op de mediarapportering van verkeersongevallen.

Aangezien nog maar weinig onderzoek is gebeurd naar de selectiecriteria voor verkeersongevallen in de media, is verder onderzoek m.b.t. de generaliseerbaarheid van de resultaten van deze studie wenselijk. 'Generaliseerbaarheid' dient hier zowel geïnterpreteerd te worden in termen van generaliseerbaarheid naar andere landen en/of tv-zenders als voor wat betreft generaliseerbaarheid naar andere types massamedia (bv. berichtgeving rond ongevallen in kranten).

Dit onderzoek focust enkel op de televisieberichtgeving. Het zou interessant zijn om naast televisie ook andere media te analyseren. Dan denken we bijvoorbeeld aan de kranten (zowel nationale als regionale kranten), online en alternatieve media, radio, enzovoort.

7 Conclusie

Welke kenmerken van een verkeersongeval beïnvloeden de kans op nieuwsberichtgeving?

- De mediaberichtgeving weerspiegelt de werkelijke fluctuaties in de ongevals aantallen niet. Er worden significante afwijkingen vastgesteld doorheen de jaren en maanden.
- De ernst van het ongeval (in termen van maximale letselernst, aantal betrokken slachtoffers en aantal dodelijke slachtoffers) heeft een grote invloed op de kans dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt. Hoe ernstiger de gevolgen van het ongeval, hoe hoger de kans is dat het ongeval in de media gerapporteerd wordt.
- Letselongevallen die overdag op weekdays gebeuren komen het minst in de media, terwijl letselongevallen op weekendnachten het meest in de media komen. Ook dodelijke ongevallen die tijdens de werkweek gebeuren verschijnen minder in de media dan ongevallen die gebeuren tijdens het weekend.
- Ongevallen die plaatsvinden op autosnelwegen hebben een significant hogere kans om in het tv-journaal te komen dan ongevallen die buiten autosnelwegen gebeuren.
- Ongevallen in de provincie Antwerpen, en dodelijke ongevallen in Oost-Vlaanderen, hebben een hogere kans om in de media te komen, terwijl letselongevallen in Limburg een lagere kans hebben op media-aandacht.
- Hoe jonger de betrokken slachtoffers, hoe groter de kans dat het ongeval in de media verschijnt. Ongevallen waarbij kinderen onder 12 jaar, tieners of jongvolwassenen (18-29 jaar) betrokken zijn hebben een significant hogere kans op media-aandacht. We zien eenzelfde patroon bij dodelijke ongevallen waarbij een kind onder 12 jaar of een tiener overlijdt, terwijl dodelijke ongevallen waarbij een senior overlijdt een lagere kans hebben om in de media te komen dan de ongevallen met betrokkenen van andere leeftijdscategorieën.
- De betrokkenheid van een vrouwelijk dodelijk slachtoffer in een ongeval verhoogt de kans op mediaberichtgeving.
- De kans op media-aandacht is lager bij ongevallen met een motorfiets. Ongevallen met een bus of vrachtwagen daarentegen hebben meer kans op mediaberichtgeving.

Wat is de inhoud van de nieuwsberichtgeving over verkeersongevallen?

- VTM besteedt meer aandacht aan verkeersongevallen dan VRT. Sinds 2008 besteedt VRT systematisch minder aandacht aan verkeersongevallen dan in 2006 en 2007.
- De meeste verkeersongevallen komen, als ze al de nieuwsselectie halen, slechts eenmalig aan bod in de media.
- Een heel aantal factoren (bv. rijden onder invloed, een klapband of een glad wegdek) kunnen een impact hebben op het voorvallen van een ongeval. VRT en VTM vermelden in 54% van de ongevallen een factor.
- Van alle factoren werden menselijke gedragingen het vaakst vermeld (42%), meer dan infrastructuur (12%), weersomstandigheden (6%) of defecten aan een voertuig (3%). Er is dus vooral aandacht voor de mens als verantwoordelijke factor van een ongeval.
- In 13% van de nieuwsitems kwam snelheid ter sprake.
- In 9,3% van de nieuwsitems over verkeersongevallen wordt melding gemaakt van een bestuurder onder invloed van alcohol. In 1,6% van de nieuwsitems wordt expliciet vermeld dat de bestuurders niet onder invloed waren van alcohol.
- In één op de tien ongevallen in de media is er sprake van vluchtmisdrijf.
- Het televisienieuws besteedt nauwelijks aandacht aan het gebruik (of niet gebruik) van veiligheidssystemen zoals het dragen van een helm of veiligheidsgordel.

Referentielijst

- Allison, P. D. (1999). *Logistic Regression Using the SAS System* (1st ed.). Cary, North Caroline, USA: SAS Institute Inc.
- Attewell, R.G., Glase, K., & McFadden, M. (2001). Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 33(3), 345-352.
- Banwart, M. C., Bystrom, D. G., & Robertson, T. (2003). From the Primary to the General Election A Comparative Analysis of Candidate Media Coverage in Mixed-Gender 2000 Races for Governor and U.S. Senate. *American Behavioral Scientist*, 46(5), 658–676. doi:10.1177/0002764202238491
- Behr, R. L. & Iyengar, S. (1985). Television news, real-world cues, and changes in the public agenda. *Public Opinion Quarterly*, 49(1), 38-57.
- Beullens, K., Roe, K., & Van den Bulck, J. (2008). Television news' coverage of motor-vehicle crashes. *Journal of Safety Research*, 39(5), 547-553. doi:10.1016/j.jsr.2008.09.002
- Carpentier, A., & Nuyttens, N. (2013). Jaarrapport Verkeersveiligheid 2011: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2011. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Combs, B. & Slovic, P. (1979). Newspaper coverage of causes of death. *Journalism Quarterly*, 56(4), 837-849.
- 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(3), 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.
- De Smedt, J., Hooghe, M. & Walgrave, S. (2011). *Vlaamse televisiejournals: het buitenland verdwijnt van de radar*. Elektronisch Nieuwsarchief, Nieuwsmonitor 4.
- Dearing, J.W. & Rogers, E. (1996). *Communication concepts 6: Agenda-setting*. Sage Publications: Thousand Oaks.
- Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., Thompson, R. S. & Rajab, W. (2004). Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes. *American Journal of Preventive Medicine*, 27(1), 57-65.
- Elvik, R. (2009). The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 849–855. doi:10.1016/j.aap.2009.04.009
- Elvik, R., & Mysen, A. B. (1999). Incomplete Accident Reporting: Meta-Analysis of Studies made in 13 Countries. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1665, 133-140.
- Epperlein, T. (1987). Initial deterrent effects of the crackdown on drunken drivers in the state of Arizona. *Accident Anal. Prev.*, 19(4), 271-283.
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Bloomfield Hills, USA: Science Serving Society.
- 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.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377–384. doi:10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703–710. doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.005

- Galtung, J. & Ruge, M. H. (1965). The structure of foreign news. *Journal of Peace Research*, 2(4), 64-91.
- Gans, H. (2005). *Deciding What's News: A Study of CBS Evening News, NBC Nightly News, Newsweek and Time* (2nd edition). Evanston, Illinois, USA: Northwestern University Press.
- Gerbner, G. (1969). The television world of violence. *Mass media and violence*, 11, 311-339.
- Ghanem, S. I. (1996). Media coverage of crime and public opinion: an exploration of the second level of agenda setting. University of Texas at Austin.
- Graber, D. A. (1990). Seeing Is Remembering: How Visuals Contribute to Learning from Television News. *Journal of Communication*, 40(3), 134–156. doi:10.1111/j.1460-2466.1990.tb02275.x
- Haque, M. M., Chin, H. C., & Huang, H. (2010). Applying Bayesian hierarchical models to examine motorcycle crashes at signalized intersections. *Accident Analysis & Prevention*, 42(1), 203–212. doi:10.1016/j.aap.2009.07.022
- Harcup, T., & O'Neill, D. (2001). What is News? Galtung and Ruge Revisited. *Journalism Studies*, 2(2), 261-280.
- Hauer, E., & Hakkert, A. S. (1988). Extent and some implications of incomplete accident reporting. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (1185), 1–11.
- Hilgartner, S., & Bosk, C. (1988). The rise and fall of social problems: a public arenas model. *American Journal of Sociology*, 94(1), 53–78.
- Iyengar S, & Simon A. F. (1993). News coverage of the Gulf War and public opinion: a study of agenda-setting, priming, and framing. *Commun. Res.*, 20, 365–83
- Kepplinger, H. M. & Habermeier, J. (1995). The impact of key events on the presentation of reality. *European Journal of Communication*, 10(3), 371-390.
- Kim, K., Pant, P. & Yamashita, E. Y. (2008). Hit-and-Run Crashes – Use of Rough Set Analysis with Logistic Regression to Capture Critical Attributes and Determinants. *Transportation Research Record* 2083, pp. 114-121.
- Koopmans, R. (2004). Movements and media: Selection processes and evolutionary dynamics in the public sphere. *Theory and Society*, 33(3-4), 367-391.
- Lammar, P., & Hens, L. (2006). Casestudies onderregistratie van ernstig gewonde verkeersslachtoffers. Officiële ongevalgegevens versus ziekenhuisgegevens. Rapport RA-2006-83. Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.
- Lowry, D. T., Nio, T. C. J., & Leitner, D. W. (2003). Setting the public fear agenda: A longitudinal analysis of network TV crime reporting, public perceptions of crime, and FBI crime statistics. *Journal of Communication*, 53(1), 61-73.
- McCombs, M.E. & Shaw, D.L. (1972). The Agenda-Setting Function of Mass Media, *Public Opinion Quarterly*, 36(2), 176-187.
- McQuail, D. (2010). *McQuail's Mass Communication Theory*. Sage Publications: Thousand Oaks.
- Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Mercer, G. W. (1985). The relationships among driving while impaired charges, police drinking—driving roadcheck activity, media coverage and alcohol-related casualty traffic accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 17(6), 467–474.
- Niven, D. (2005). Gender Bias? Media Coverage of Women and Men in Congress. In S. Tolleson-Rinehart & J. Josephson (Eds.), *Gender and American Politics: Women, men and the political process* (pp. 264–283). New York, USA: Sharpe.

- Niven, D., & Zilber, J. (2001). "How Does She Have Time for Kids and Congress?." *Women & Politics*, 23(1-2), 147–165. doi:10.1300/J014v23n01_09
- Nuyttens, N., Carpentier, A., Declercq, K., & Hermans, E. (2014). *Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren*. Diepenbeek: Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- O'Brien, R. M. (2007). A Caution Regarding Rules of Thumb for Variance Inflation Factors. *Quality & Quantity*, 41(5), 673–690. doi:10.1007/s11135-006-9018-6
- Perse, E. M., McLeod, D. M., Signorielli, N., & Dee, J. (1997). News coverage of abortion between *Roe* and *Webster*: Public opinion and real-world events. *Communication Research Reports*, 14(1), 97-105.
- Rosengren, K.E. (1970). International News: Intra and Extra Media Data. *Acta Sociologica*, 3(2): 96-109
- Rosengren, K.E. (1974). International News: Methods, Data and Theory. *Journal of Peace Research*, 11: 145-156.
- Rowland, J., Rivara, F., Salzberg, P., Soderberg, R., Maier, R., & Koepsell, T. (1996). Motorcycle helmet use and injury outcome and hospitalization costs from crashes in Washington State. *American Journal of Public Health*, 86(1), 41-45.
- Scheufele, D. A. & Tewksbury, D. (2007). Framing, Agenda Setting, and Priming: The Evolution of Three Media Effects Models. *Journal of Communication*, 57(1), 9-20.
- Shoemaker, P.J., Eichholz, M., Kim, E., & Wrigley, B. (2001). Individual and routine forces in gatekeeping. *Journalism & Mass Communication Quarterly*, 78(2), pp. 233-246.
- Shoemaker, P., & Reese, S. (1996). *Mediating the Message. Theories of Influence on Mass Media Content*. New York: Longman.
- Statistics Belgium, Belgische Federale Overheid (2013). Structuur van de bevolking volgens woonplaats: oppervlakte en bevolkingsdichtheid. Geraadpleegd op 26 Oktober 2014, via http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/bevolking/structuur/woonplaats/oppervlakte_dichtheid/
- Tresch, A. (2009). Politicians in the Media: Determinants of Legislators' Presence and Prominence in Swiss Newspapers. *The International Journal of Press/Politics*, 14(1), 67-90.
- Tuchman, G. (1978). *Making News: A study in the Construction of Reality*. New York: The Free Press.
- Vliegenthart, R. & Boomgaarden, H. G. (2007). Real-world indicators and the coverage of immigration and the integration of minorities in Dutch newspapers. *European Journal of Communication*, 22(3), 293-314.
- Whittam, K. P., Dwyer, W. O., Simpson, P. W., & Leeming, F. C. (2006). Effectiveness of a media campaign to reduce traffic crashes involving young drivers. *Journal of Applied Social Psychology*, 36(3), 614-628.
- Woodcock, K. (2008). Content analysis of 100 consecutive media reports of amusement ride accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 40, 89-96.
- Yanovitzky I, & Bennett C. (1999). Media attention, institutional response, and health behavior change: The case of drunk driving, 1978–1996. *Communication Research*, 26, 429–453
- Zhu, M., Cummings, P., Chu, H., & Cook, L.J. (2007). Association of rear seat safety belt use with death in a traffic crash: a matched cohort study. *Injury Prevention*, 13(3), 183-185.

Bijlage

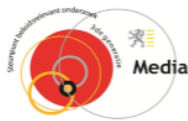
Codeboek

Codeboek onderzoek Verkeersongevallenberichtgeving		
Algemene gegevens nieuwsitem		
Referentiecode 1	VOF-nummer	Numerieke waarde
VOF-nummer afwezig		Dichotome waarde
Referentiecode 2	Codenummer TV Nieuwsarchief	Numerieke waarde
Medium	VRT/VTM	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Datum		Datumwaarde
Duurtijd item	In seconden	Numerieke waarde
Algemene gegevens over ongeval		
Datum ongeval	Vermelde datum achterhalen en invullen	Datumwaarden
Datum ongeval 2	In geval van weekend: tweede datum invullen (om periode aan te duiden: mogelijke begin- en einddatum)	Datumwaarden
Tijdsindicatie	Zoals vermeld door journalist/medium (bv. vanochtend, gisteren om 22 uur,...)	Tekstwaarde (open)
Locatie Gemeentenaam	Bv. Wommelgem	Tekstwaarde (open)
Locatie straatnaam	Bv. E40 of Kerkstraat	Tekstwaarde (open)
Beeld van ongeval	Gevolgen van het ongeval op beeld	Dichotome waarde
Vermelding ongeval gerelateerd aan weersomstandigheden		Numerieke waarde
Vermelding ongeval gerelateerd aan infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Verlichting van de weg - Staat van de weg (putten, werken, ...) - Verkeer (file, ongeval,...) - Anders (open veld) 	Numerieke waarde
Vermelding ongeval gerelateerd aan menselijk gedrag	<ul style="list-style-type: none"> - Controleverlies (ook fiets) - Snelheid - Rood licht/signalisatie genegeerd (ook voetgangers) - Voorrang niet verleend - Foutief (inhaal)manoeuvre (gehinderd) - Straatrace - Spookrijden - Gebrek aan ervaring - Anders (open veld) 	Numerieke waarde
Vermelding ongeval		Numerieke waarde

gerelateerd aan voertuig		
Type weggebruiker	<ul style="list-style-type: none"> - Auto - Vrachtwagen - Bus/Camper - Motor - Fiets - Voetganger - Tractor - Trein 	Numerieke waarde
Fysieke toestand betrokkenen	<ul style="list-style-type: none"> - Onder invloed van alcohol - Onder invloed van medicatie/drugs - Ziek/vermoeid/verstrooid - Fysieke beperking (niet-leeftijd gebonden) 	Numerieke waarde
Veiligheidssysteem (gordel, kinderzitje)		Numerieke waarde
Helm gedragen (motor)		Numerieke waarde
Gevolgen van ongeval	<ul style="list-style-type: none"> - File, vertraging (openbaar vervoer) - Vluchtmisdrijf - Wegversperring, afsluiten weg 	
Geaggregeerde gegevens van betrokkenen (indien geaggregeerde gegevens vermeld worden; niet gespecificeerd, bv. 23 gewonden waarvan 10 vrouwen en 13 mannen, allen tussen 20 en 30 jaar oud)		
Totaal aantal betrokkenen	999 vullen als specifiek aantal niet vermeld Som van alle betrokkenen (moet volledig zijn). De rest van de totalen moeten geen optelsom zijn van "totaal betrokkenen". Bv. je weet dat er drie betrokkenen zijn (je vult 3 in bij "totaal betrokkenen") waarvan het nieuws vermeldt dat er een vrouw en een man is, van een betrokkene is geslacht onbekend (je vult 1 bij totaal mannen; 1 bij totaal vrouwen)	Numerieke waarde
Aantal doden	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal zwaargewonden	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal lichtgewonden	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal voertuigen	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Betrokkenen uit voertuig geslingerd		Numerieke waarde
Aantal betrokken mannen	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal betrokken vrouwen	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal betrokkenen 0-12 (kind)	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal betrokkenen 13-17 (tiener)	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde

Aantal betrokkenen 18-29 (jong volwassene)	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal betrokkenen 30-64 (volwassene)	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Aantal betrokkenen 65+ (senior)	999 invullen als specifiek aantal niet vermeld	Numerieke waarde
Individuele gegevens van betrokkenen (indien specifieke informatie over een individueel persoon vermeld wordt; maximum 4 individueel te coderen)		
Naamgeving van slachtoffer/veroorzaker	<ul style="list-style-type: none"> - P.S. - Peter S. - P. Stijnen - Peter Stijnen 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Leeftijd	<ul style="list-style-type: none"> - 0-12 (kind) - 13-17 (tiener) - 18-29 (jong volwassene) - 30-64 (volwassene) - 65+ (senior) 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Geslacht	<ul style="list-style-type: none"> - M - V 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Aan het woord		Dichotome waarde
Beeld van actor	<ul style="list-style-type: none"> - Herkenbaar - Onherkenbaar 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Fout/overtreding gemaakt die heeft bijgedragen tot ongeval		Numerieke waarde
Type weggebruiker	<ul style="list-style-type: none"> - Auto - Vrachtwagen - Bus/Camper - Motor - Fiets - Voetganger - Tractor - Trein 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)
Ernst letsel	<ul style="list-style-type: none"> - Lichtgewond - Zwaargewond - Dood 	Vaste keuzelijst (tekstwaarde)

Codeformulier



VOF-nummer <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> VOF medium <input type="text"/>	duurtijd item <input type="text" value="0"/>
codenummer <input type="text"/>	datum <input type="text"/>	
datum ongeval <input type="text"/>	gemeentenaam <input type="text"/>	Gevolgen ongeval
datum ongeval 2 <input type="text"/>	straatnaam <input type="text"/>	File <input type="checkbox"/>
tijdsindicatie <input type="text"/>	beeld ongeval <input type="checkbox"/>	Vluchtmisdrijf <input type="checkbox"/>
		Andere <input type="text"/>
vermelding weer <input type="checkbox"/>	vermelding infrastructuur	vermelding menselijk gedrag
vermelding voertuig <input type="checkbox"/>	verlichting weg <input type="checkbox"/>	controleverlies <input type="checkbox"/>
	staat weg <input type="checkbox"/>	snelheid <input type="checkbox"/>
	verkeer <input type="checkbox"/>	rood licht <input type="checkbox"/>
	obstakel <input type="checkbox"/>	voorrang niet verleend <input type="checkbox"/>
	anders <input type="text"/>	foutief inhaalmanoeuvre <input type="checkbox"/>
		straatrace <input type="checkbox"/>
		spookrijden <input type="checkbox"/>
		gebrek ervaring <input type="checkbox"/>
		dodehoek <input type="checkbox"/>
		achtervolging <input type="checkbox"/>
		anders <input type="text"/>
auto <input type="checkbox"/>	alcohol <input type="checkbox"/>	
vrachtwagen <input type="checkbox"/>	medicatie/drugs <input type="checkbox"/>	
bus/camper <input type="checkbox"/>	ziek/vermoeid <input type="checkbox"/>	
motor <input type="checkbox"/>	fysieke beperking <input type="checkbox"/>	
fiets <input type="checkbox"/>		
voetganger <input type="checkbox"/>	helm (fiets) <input type="checkbox"/>	
tractor <input type="checkbox"/>	helm (motor) <input type="checkbox"/>	
trein <input type="checkbox"/>	veiligheidssysteem <input type="checkbox"/>	
totaal betrokken personen <input type="text"/>	totaal 0-12 <input type="text"/>	totaal mannen <input type="text"/>
totaal doden <input type="text"/>	totaal 13-18 <input type="text"/>	totaal vrouwen <input type="text"/>
totaal zwaargewonden <input type="text"/>	totaal 19-29 <input type="text"/>	
totaal lichtgewonden <input type="text"/>	totaal 30-64 <input type="text"/>	
	totaal 65+ <input type="text"/>	
naamgeving <input type="text"/>	in beeld <input type="text"/>	
leeftijd <input type="text"/>	in fout/overtreding <input type="text"/>	
geslacht <input type="text"/>	weggebruiker <input type="text"/>	
aanhetwoord <input type="checkbox"/>	letsel <input type="text"/>	
naamgeving <input type="text"/>	in beeld <input type="text"/>	
leeftijd <input type="text"/>	in fout/overtreding <input type="text"/>	
geslacht <input type="text"/>	weggebruiker <input type="text"/>	
aanhetwoord <input type="checkbox"/>	letsel <input type="text"/>	
naamgeving <input type="text"/>	in beeld <input type="text"/>	
leeftijd <input type="text"/>	in fout/overtreding <input type="text"/>	
geslacht <input type="text"/>	weggebruiker <input type="text"/>	
aanhetwoord <input type="checkbox"/>	letsel <input type="text"/>	
naamgeving <input type="text"/>	in beeld <input type="text"/>	
leeftijd <input type="text"/>	in fout/overtreding <input type="text"/>	
geslacht <input type="text"/>	weggebruiker <input type="text"/>	
aanhetwoord <input type="checkbox"/>	letsel <input type="text"/>	

Betrouwbaarheidstest (Krippendorff's alpha)

Gevolgen ongeval file	0.77
Gevolgen ongeval vluchtmisdrijf	0.90
Vermelding weer	1.00
Vermelding gedrag	0.58
Alcohol	0.90
Medicatie/drugs	1.00 (slechts twee observaties)
Ziek/vermoeid	1.00 (slechts één observatie)
Totaal doden (minstens één)	0.96
Totaal zwaargewonden (minstens één)	0.72
Totaal lichtgewonden (minstens één)	0.70
Totaal mannen (minstens één)	0.54
Totaal vrouwen (minstens één)	0.92
Naamgeving	0.76
Totaal leeftijd 0-12 (minstens één)	1.00
Totaal leeftijd 13-17 (minstens één)	0.94
Totaal leeftijd 18-29 (minstens één)	0.80
Totaal leeftijd 30-64 (minstens één)	0.85
Totaal leeftijd 65+ (minstens één)	0.73
Weggebruiker auto (minstens één)	0.78
Weggebruiker vrachtwagen (minstens één)	1.00
Weggebruiker buscamper (minstens één)	0.78
Weggebruiker motor (minstens één)	1.00 (slechts twee observaties)
Weggebruiker fiets (minstens één)	0.95
Weggebruiker voetganger (minstens één)	0.78
Weggebruiker tractor (minstens één)	Geen observatie
Weggebruiker trein (minstens één)	1.00 (slechts één observatie)
In fout/overtreding	0.67
Aanwezigheid beeld	0.07 (niet in analyse)
Vermelding infrastructuur	0.20 (niet in analyse)
Vermelding voertuig	-0.01 (niet in analyse)

Dit rapport kwam tot stand dankzij een samenwerking tussen
het Steunpunt Verkeersveiligheid en het Steunpunt Media

