

Het ene ongeval is het andere niet...

Analyse van de rapportering van verkeersongevallen in de media

*Tim De Ceunynck, Stijn Daniels, Michèle Baets
Steunpunt Verkeersveiligheid; Universiteit Hasselt – IMOB*

*Julie De Smedt, Ruud Wouters, Hilde Van den Bulck, Stefaan Walgrave
Steunpunt Media; Universiteit Antwerpen – M²P*

Welke kenmerken van een verkeersongeval beïnvloeden de kans dat het ongeval media-aandacht krijgt? En wat wordt er dan precies over het ongeval verteld in de media? Vinden er vertekeningen plaats in de nieuwsberichtgeving rond verkeersongevallen? Deze studie onderzoekt de verkeersongevallen die in de Vlaamse nieuwsuitzendingen van VRT en VTM aan bod zijn gekomen in de periode 2006-2012 en koppelt deze data aan de politie-geregistreerde ongevallen.

De media zijn een belangrijke bron van actuele informatie in de maatschappij en vervullen een belangrijke rol in hoe mensen de maatschappij percipiëren. Het is echter vaak onzeker in welke mate de media een correcte weerspiegeling bieden van de realiteit. Welke gebeurtenissen de media rapporteren en op welke manier ze dit doen wordt namelijk in belangrijke mate gedreven vanuit economische belangen. Wanneer er bepaalde systematische vertekeningen zijn in de mediaberichtgeving, kan dit dus ook de perceptie en attitudes van mensen m.b.t. dit onderwerp beïnvloeden.

Er bestaat weinig onderzoek naar de mediareportering van verkeersongevallen. We hebben dus weinig zicht op de manier waarop de media rapporteren over verkeersongevallen, en dus weten we ook niet welke eventuele invloed deze berichtgeving kan hebben op de percepties en gedragingen van mensen. De doelstelling van dit onderzoek is daarom om beter zicht te krijgen op welke verkeersongevallen in de media gerapporteerd worden, en welke inhoudelijke elementen in deze berichtgeving aan bod komen.

Aanpak

Om de manier waarop verkeersongevallen in de media komen te analyseren, werd een link gelegd tussen het Nieuwsarchief TV en de letselongevallendatabase. Het Nieuwsarchief TV van het Steunpunt Media bevat alle nieuwsitems van het 19-uur-journaal van VRT en VTM. De letselongevallendatabase van de Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium bevat alle politie-geregistreerde verkeersongevallen met gewonden die plaatsvonden op de openbare weg in Vlaanderen. Het onderzoek omvat alle letselongevallen en nieuwsitems over verkeersongevallen van de periode 2006-2012.

Welke verkeersongevallen worden in het nieuws opgenomen, en welke halen het nieuws niet? Om dit te analyseren, wordt gebruik gemaakt van de ongevallendatabase met daaraan de nieuwsdata gekoppeld voor de ongevallen die in het nieuws verschenen (dataset 1). Voor ieder van de 183.822 letselongevallen in de onderzoeksperiode wordt aangegeven of het ongeval al dan niet in de media is gekomen. Aan de hand van een logistisch regressiemodel worden vervolgens variabelen geïdentificeerd die de kans beïnvloeden dat het ongeval in de media komt.

Hoe ziet de nieuwsberichtgeving over verkeersongevallen er effectief uit? Op basis van een nieuwsinhoudsanalyse van de berichtgeving (dataset 2) wordt hierop een antwoord gegeven. De resultaten worden aan de hand van beschrijvende statistieken gegenereerd.

Welke ongevallen komen in de media?

Er blijken vijf soorten ongevalskenmerken te zijn die de kans dat een verkeersongeval in de media gerapporteerd wordt beïnvloeden. Deze karakteristieken relateren aan de ernst van het ongeval, tijdstip en plaats van het ongeval, persoonskenmerken van betrokken slachtoffer(s), en het type weggebruiker(s) dat betrokken is in het ongeval.

Met betrekking tot de **ernst van het ongeval**, blijkt dat ernstigere ongevallen een grotere kans hebben om in de media te komen dan minder ernstige ongevallen. Hoe meer betrokkenen er zijn bij een letselongeval, hoe groter de kans dat het in de media komt. Daarnaast blijkt ook dat ongevallen waarbij een dodelijk slachtoffer valt een veel hogere kans hebben om in de media te komen dan niet-dodelijke ongevallen.

Uit verschillende variabelen blijkt dat het **tijdstip waarop het ongeval gebeurt** een sterke invloed heeft op de kans dat het ongeval in de media komt. Het blijkt dat ongevallen die plaatsvinden tijdens bepaalde maanden/jaren een significant verschillende kans hebben om in de media te komen dan de overige ongevallen. Ongevallen die plaatsvonden in 2006 en 2007 hadden een hogere kans om in de media te komen dan ongevallen in andere jaren van de onderzoeksperiode, terwijl ongevallen die plaatsvonden in 2010 de laagste kans hadden om in de media te komen. Ongevallen die plaatsvinden in januari blijken een significant hogere kans te hebben om in de media te komen dan ongevallen in andere maanden. Ongevallen die plaatsvinden in maart, mei of oktober hebben daarentegen de laagste kans om in de media te komen. Dit geeft aan dat de media geen accurate weergave bieden van de fluctuaties doorheen de tijd van verkeersongevallen. Aangezien mensen er van uitgaan dat de hoeveelheid nieuwsitems over een bepaald soort gebeurtenis samenhangt met de werkelijke frequentie van dergelijke gebeurtenissen, zouden deze vertekeningen in de media ertoe kunnen leiden dat mensen een foutief beeld krijgen van de (korte termijn) evoluties van de verkeersveiligheid. Ook blijkt dat ongevallen die overdag op weekdays gebeuren een significant lagere kans hebben om in de media te komen dan ongevallen die plaatsvinden in het weekend of 's nachts. Dit kan er toe leiden dat mensen de problematiek van nachtelijke- en weekendongevallen overschatten, terwijl ze zich minder bewust zijn van het ongevalsrisico tijdens weekdays overdag.

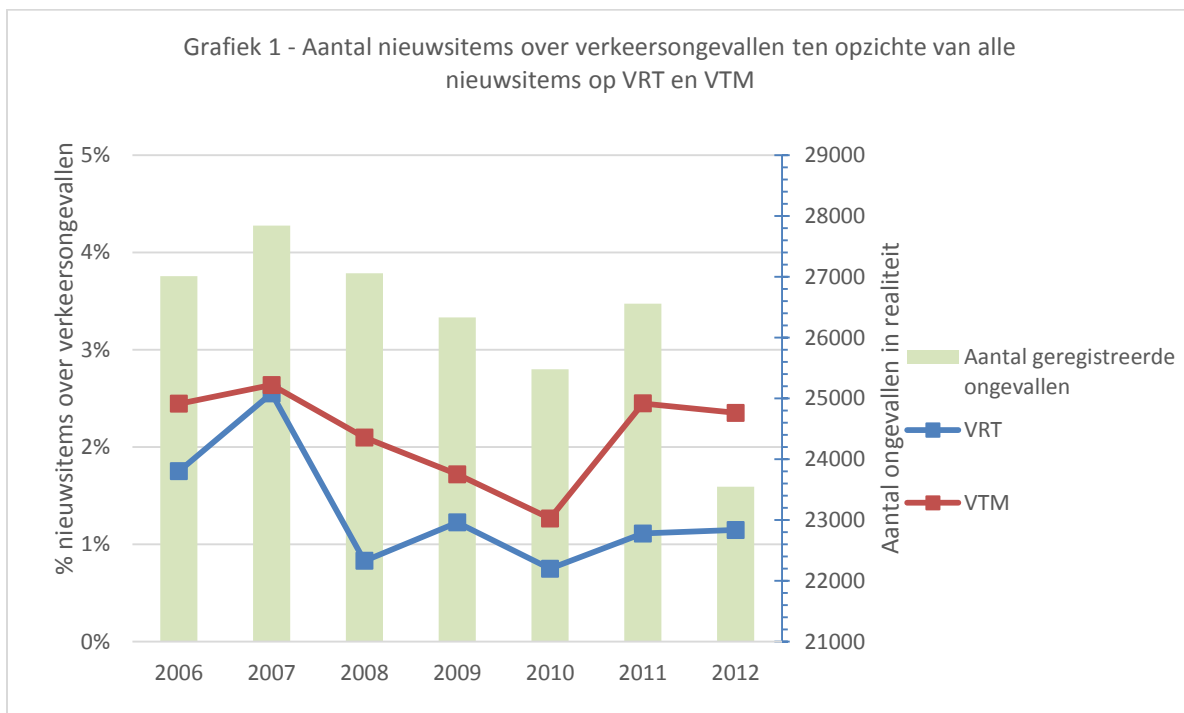
Een ander kenmerk dat invloed kan hebben op de nieuwsselectie van verkeersongevallen, is **de plaats waar het ongeval gebeurt**. Ongevallen op autosnelwegen hebben een grotere kans om in de media te komen dan ongevallen die plaatsvinden op andere wegen. Daarmee samenhangend, blijkt dat ongevallen die plaatsvinden binnen de bebouwde kom een lagere kans op media-aandacht hebben dan ongevallen buiten de bebouwde kom. De reden hiervoor is vermoedelijk de impact op de rest van het verkeer. Ongevallen op autosnelwegen leiden vaker tot ernstige verkeersproblemen. Het feit dat verkeershinder in de nieuwsitems vaak expliciet wordt vermeld versterkt dit vermoeden. Ongevallen in de provincie Antwerpen hebben de hoogste kans om in de media te komen, terwijl ongevallen in Limburg de laagste kans hebben.

Ook de **persoonskenmerken van de slachtoffers** kunnen de nieuwsselectie beïnvloeden. Voor wat betreft de leeftijd van de slachtoffers, is er een duidelijke tendens dat ongevallen met jonge slachtoffers vaker in de media komen. Ongevallen waarbij een kind (0-12 jaar), tiener (13-17 jaar) of jongvolwassene

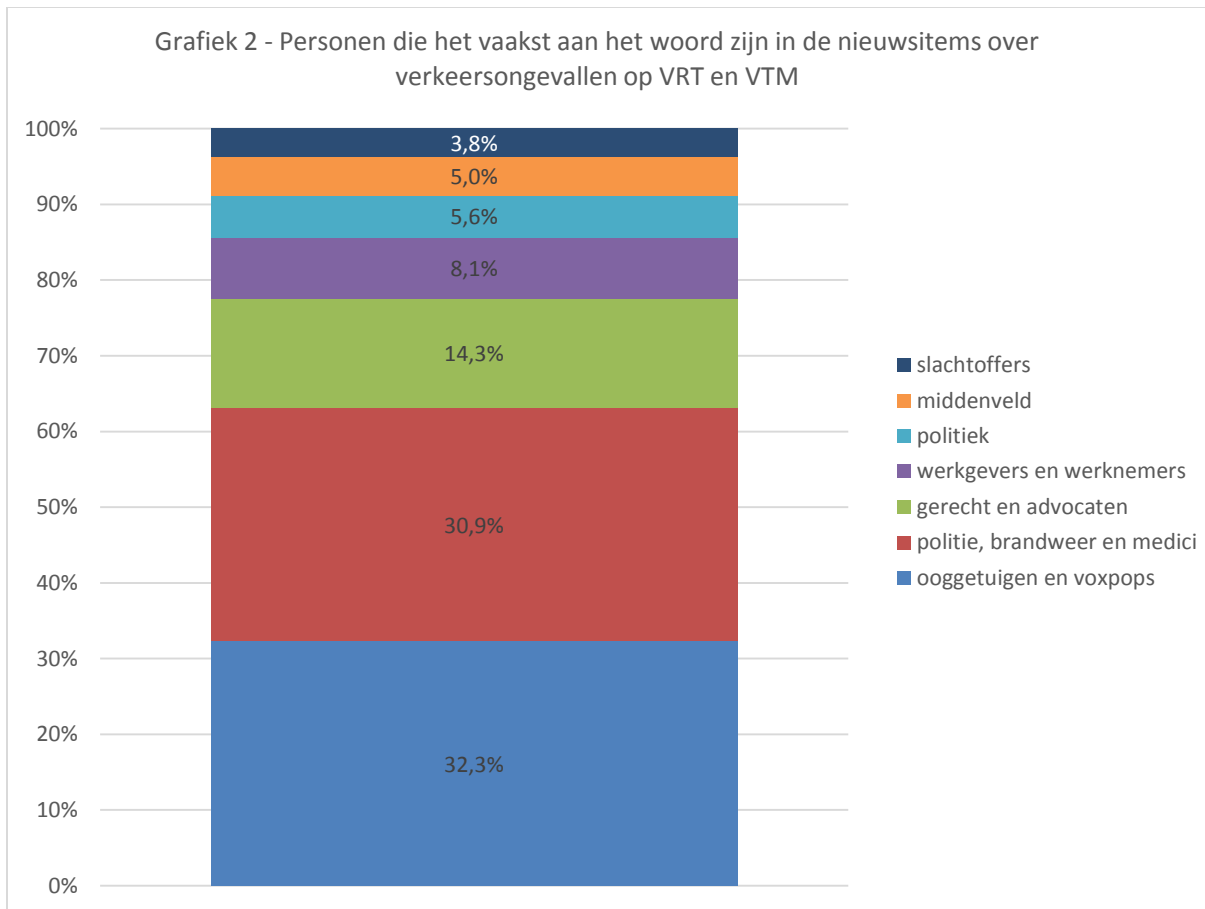
(18-29 jaar) betrokken zijn hebben een hogere kans om in de media te komen dan andere ongevallen. Wat betreft het **type betrokken weggebruiker**, zien we dat ongevallen met motorrijders en bromfietzers een lagere kans hebben om in de media te komen dan andere ongevallen. Ongevallen waarbij een bus of vrachtwagen betrokken is daarentegen, hebben een verhoogde kans om in de media te komen. Deze vertekeningen kunnen er voor zorgen dat mensen het gevaar in het verkeer voor kinderen, tieners en jongvolwassenen overschatten, terwijl ook het risico voor bepaalde types weggebruikers foutief kan ingeschat worden.

Op welke manier rapporteren de media over verkeersongevallen?

In totaal komt slechts 0,6% van alle letselongevallen in de media. Van de dodelijke verkeersongevallen komt 22,5% in de media. VTM blijkt in de onderzoeksperiode systematisch meer aandacht aan verkeersongevallen te besteden VRT. VTM berichtte niet enkel vaker over verkeersongevallen dan VRT, maar berichtte ook langer per nieuwsitem.



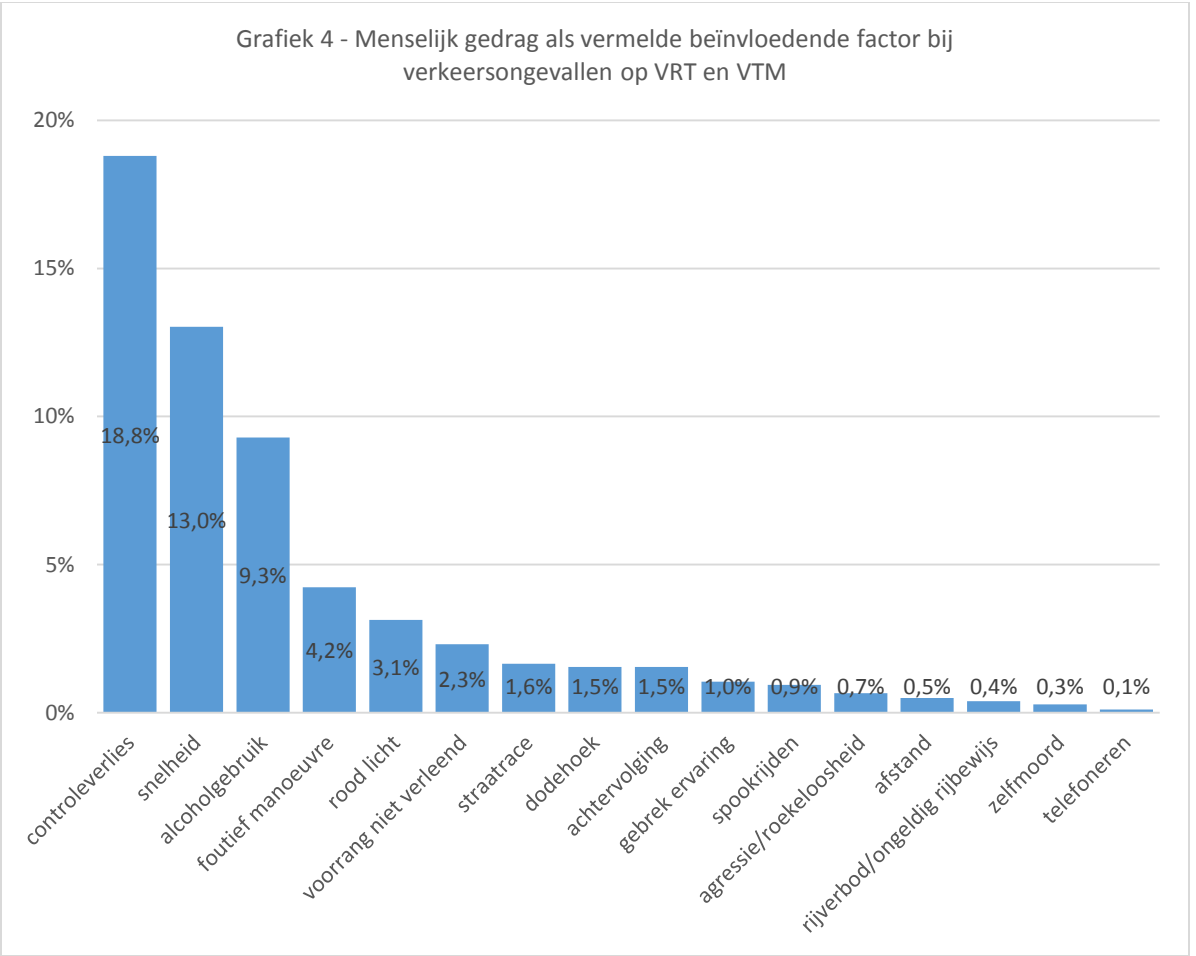
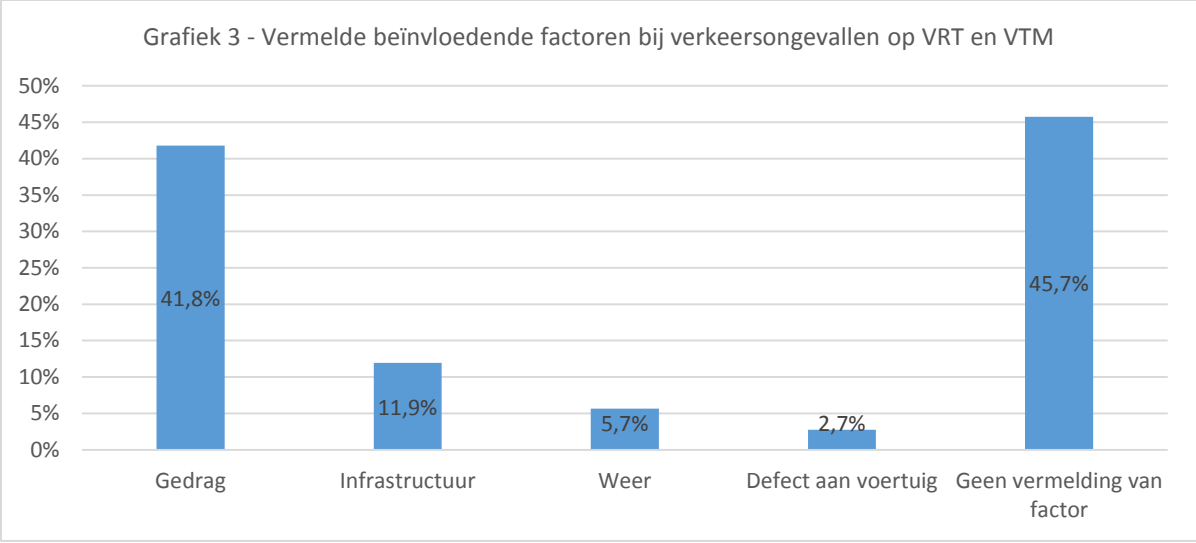
De berichtgeving over verkeersongevallen is vaak heel feitelijk en eenduidig waardoor de meeste ongevallen slechts eenmalig aan bod komen in de media. Weinig ongevallen groeien dus uit tot 'mediahypes' met meerdere nieuwsberichten. Nieuwsitems over verkeersongevallen duren over het algemeen minder lang dan nieuwsitems over andere thema's, maar in driekwart van de nieuwsitems wordt toch ruimte gemaakt voor een quote van minstens één persoon. Ooggetuigen en voxpops komen in de berichtgeving over ongevallen het vaakst aan het woord. 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. Een tweede groep van personen die vaak aan het woord komen zijn officiële instanties die feitelijke informatie over het ongeval kunnen geven: politie, brandweer en medici.



20% van de nieuwsitems over ongevallen in het nieuws rapporteerde dat het ongeval een file of vertraging van het openbaar vervoer veroorzaakte. In 10% van de ongevallen wordt melding gemaakt van vluchtmisdrijf.

Een heel aantal factoren kunnen een invloed hebben gehad op het ontstaan 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. Behalve de wat algemene factor 'controleverlies' worden snelheid en rijden onder invloed het vaakst vermeld.

Hetgeen veel minder aanwezig is in de media, is aandacht voor het (al dan niet) (correct) gebruiken van veiligheidssystemen zoals veiligheidsgordels en kinderzitjes. In minder dan 2% van de nieuwsitems over verkeersongevallen wordt vermeld of dergelijke systemen al dan niet gebruikt werden. Er werd in totaal ook slechts vijf keer vermeld of er een helm gedragen werd. De media zouden hierin een nadrukkelijker maatschappelijke rol kunnen spelen door vaker het belang van veiligheidssystemen en helmen te benadrukken.



Conclusies

Deze bevindingen geven aan dat een aantal significante vertekeningen aanwezig zijn in de mediaberichtgeving van ongevallen, voornamelijk wat betreft de ongevallen die geselecteerd worden voor de berichtgeving. Het tijdstip en de locatie waar het ongeval plaatsvinden, de ernst van het ongeval en kenmerken van de betrokken slachtoffers en weggebruikers hebben een sterke invloed op de kans dat het ongeval in de media komt. 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. Gedragsaspecten worden het vaakst vermeld als beïnvloedende factoren. Over het gebruik van veiligheidsgordel en helm wordt echter zelden gesproken.

Het volledige onderzoeksrapport kan u raadplegen via de websites van het Steunpunt Verkeersveiligheid (www.steunpuntverkeersveiligheid.be) en het Steunpunt Media (www.steunpuntmedia.be).