

**Een NGO als katalysator voor verkeersveiligheidsprojecten. Lessen uit Laos, Cambodja
en Vietnam**

Marjolein de Jong, Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt,
marjolein.dejong@uhasselt.be

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Inleiding | 4 |
| 1 Verkeersveiligheid in Zuidoost Azië | 5 |
| 1.1 <i>Een snel groeiend probleem</i> | 5 |
| 1.2 <i>Mix van snelheden</i> | 5 |
| 2 Inzicht in de ernst en omvang | 6 |
| 2.1 <i>Lage cijfers als overheidstrategie</i> | 6 |
| 2.2 <i>Dataverzameling: een zaak politie én gezondheidszorg</i> | 7 |
| 2.3 <i>Waarom meerdere bronnen voor datacollectie?</i> | 9 |
| 2.4 <i>Ongevallendata bruikbaar als indicator?</i> | 10 |
| 3 Van infrastructuur tot gezondheidszorg en van beleid tot uitvoering | 11 |
| 3.1 <i>Meer dan infrastructuur</i> | 11 |
| 3.2 <i>Van beleid tot uitvoering</i> | 12 |
| 3.3 <i>Werkterreinen</i> | 14 |
| 3.4 <i>Strategieën</i> | 15 |
| 4 Conclusie | 16 |

Samenvatting

Een NGO als katalysator voor verkeersveiligheidsprojecten. Lessen uit Laos, Cambodja en Vietnam

Verkeersonveiligheid is een probleem op wereldschaal en vormt vooral in de ontwikkelingslanden een groeiend probleem. De snelle ontwikkelingen in Azië gaan samen met een zeer snelle stijging van de verkeersonveiligheid. Handicap International België (HIB) is internationaal bekend vanwege haar ontmijningsprogramma's en revalidatieprojecten en is momenteel actief met verkeersveiligheidsprojecten in Laos, Cambodja en Vietnam. Doel is om letsel en handicaps te voorkomen. Een NGO (Niet Gouvernementele Organisatie) zoals HIB kan als katalysator werken in de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid door 1) de ernst en omvang van het probleem inzichtelijk te maken, 2) de verschillende vakgebieden te betrekken en 3) de belangrijkste spelers te motiveren.

Het verzamelen van ongevalgegevens is nuttig om inzicht te krijgen in de ernst en omvang van het probleem. De RSPA (Road Safety Policy Audit) geeft inzicht in het verkeersveiligheidsbeleid en fungeert als context voor het bepalen van maatregelen binnen verschillende werkerreinen. Zowel bij het verzamelen van data als binnen het beleid is HIB een katalysator, onder meer door: het behartigen van belangen, het coördineren van activiteiten op verschillende beleidsniveaus (ook internationaal), het optimaal benutten van bestaande structuren, het stimuleren van kennisvergroting, het bijdragen aan lokale competenties, het betrekken van burgers en het 'starten van de motor'.

Inleiding

Verkeersonveiligheid is een probleem op wereldschaal en vormt vooral in de ontwikkelingslanden een groeiend probleem. Elke dag sterven 3.000 mensen in een verkeersongeval en raken meer dan 15.000 mensen gehandicapt. Tussen de 85% en 90% van alle ongevallen gebeuren in ontwikkelingslanden. Het aandeel van Zuidoost Azië in het totaal aantal doden is zelfs 40% terwijl het slechts 20% van het aantal gemotoriseerde voertuigen heeft (Van Wetter, 2006b).

Het probleem hangt samen met het groeiend Bruto Nationaal Product, een zeer hoog aandeel van twee- en driewielers en een stijgend autobezit in deze regio. Daarnaast is er een groeiende vraag naar transport van goederen en werkverplaatsingen, maar een vertraagde groei van beschikbaarheid aan en kwaliteit van infrastructuur. Deze ontwikkelingen gaan samen met een zeer snelle stijging van de verkeersonveiligheid.

Handicap International België (HIB) is internationaal bekend vanwege haar ontmijningsprogramma's en revalidatieprojecten. HIB ontdekte dat meer patiënten in door hun opgezette revalidatieklinieken een verkeersongeval hadden gehad dan slachtoffer waren van een mijnongeluk. Dit leidde tot de eerste verkeersveiligheidsprojecten in Laos, Cambodja en Vietnam. Doel is om letsel en handicaps te voorkomen. Momenteel loopt een meerjarig programma dat begin 2006 in opdracht van HIB door het IMOB van de Universiteit Hasselt is geëvalueerd.

De evaluatie heeft zeker interessante inzichten opgeleverd. Een NGO (Niet Gouvernementele Organisatie) zoals HIB kan als katalysator werken in de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid door 1) de ernst en omvang van het probleem inzichtelijk te maken, 2) de verschillende vakgebieden te betrekken en 3) de belangrijkste spelers te motiveren. Vanzelfsprekend kunnen vragen worden gesteld bij de wijze waarop verkeersveiligheidsbeleid in ontwikkelingslanden (of lage inkomenslanden) geëvalueerd kan worden.

Na een korte inleiding over de context van Zuidoost Azië wordt verder ingegaan op de rol van HIB bij het verzamelen van data en haar inspanningen om het onderwerp op de agenda te krijgen. Hoewel verkeersveiligheid een relatief nieuw onderwerp is in Laos, Cambodia en Vietnam, zijn er zeker initiatieven waar wij van kunnen leren.

1 Verkeersveiligheid in Zuidoost Azië

1.1 Een snel groeiend probleem

Uit prognoses van de Wereldbank en van de Wereldgezondheidsorganisatie blijkt dat in 2020 het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd zal zijn verdubbeld ten opzichte van 2000 (Kopits E. Cropper M., 2003). Deze stijging zal er komen ondanks een daling van 27% van het aantal slachtoffers in de geïndustrialiseerde landen. Dit betekent dat in de ontwikkelingslanden een groei van verkeersonveiligheid van 83% wordt verwacht. Om deze trend te doorbreken is het noodzakelijk dat de ernst en de omvang van het probleem worden onderkend en dat de kennis en competenties op het vlak van verkeersveiligheid in deze landen worden vergroot.

De Asian Development Bank heeft in samenwerking met ieder van de 11 landen die lid zijn van ASEAN (samenwerkingsverband van Aziatische landen) een Verkeersveiligheidsplan en -strategie opgesteld en een studie uitgevoerd naar de kosten van verkeersveiligheid. Deze plannen vormen momenteel de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid in de ASEAN landen. Een voorwaarde voor een verkeersveiligheidsbeleid is een verkeersveiligheidscommissie en samenwerking met diverse partijen. De projecten van HIB sluiten aan bij de nationale verkeersveiligheidsplannen- en strategieën.

1.2 Mix van snelheden

Een van de belangrijkste kenmerken van de bezochte landen is dat bijna elke weg een mix van verkeer kent met bijbehorende snelheidsverschillen. Dit heeft te maken met het grote aandeel twee- en driewielers en een snel groeiend autobezit en -gebruik. Maar ook het ontbreken van een functionele wegenhiërarchie speelt een rol. In Ho Chi Minh City nemen motorfietsen meer dan 80% van de voertuigen voor hun rekening (GTZ, 2004). Dit is het hoogste aandeel van de drie bezochte landen. Verwacht wordt dat het aandeel auto's in Vietnam zal toenemen aangezien het sinds juli 2006 mogelijk is om tweedehandse auto's te importeren. Maar ook in Laos en Cambodja zijn de fiets en motor belangrijke vervoermiddelen.

Figuur 1 Impressies uit Laos (links), Vietnam (midden) en Cambodja (rechts). De onderste foto's zijn genomen buiten de grote stad



2 Inzicht in de ernst en omvang

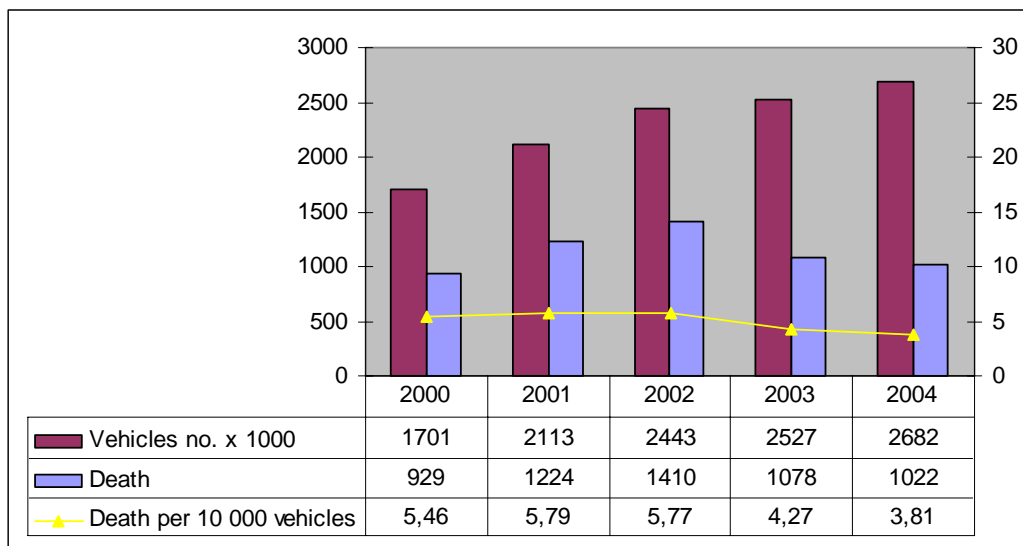
Er zijn verschillende manieren om de ernst en omvang van het verkeersveiligheidsprobleem inzichtelijk te maken. De beschikbaarheid van informatie wordt vaak als een eerste stap gezien om het probleem bij de verantwoordelijke overheden op de agenda te krijgen (Bliss, 2004). In deze paragraaf wordt vooral ingegaan op de het gebruik van ongevallendata, andere methodes die ook effect hebben worden dus buiten beschouwing gelaten.

2.1 Lage cijfers als overheidstrategie

In Ho Chi Minh City, Vietnam heeft het Cho Ray Ziekenhuis een belangrijke rol gespeeld bij het op de agenda zetten van verkeersveiligheid. Elke dag bereidt het ziekenhuis zich voor op een etmaal met tientallen zwaar gewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen. Een slagveld zoals ze het zelfs enigszins cynisch noemen. Om duidelijk te maken hoe groot het

probleem van verkeersongevallen is, houdt een teller bij de ingang het aantal verkeersdoden en gewonden bij die sinds 1 januari 2003 zijn gevallen. Het aantal is ontluisterend: gemiddeld 4,17 doden per dag of te wel 1532 doden per jaar in één academisch ziekenhuis in Ho Chi Minh City. Ter vergelijking: Ho Chi Minh City telt ongeveer 9 miljoen inwoners en Vietnam bijna 90 miljoen. Figuur 2 geeft de ontwikkeling van het officiële aantal ongevallen, doden en het aantal voertuigen. Zelfs in 2002, het jaar met de meeste ongevallen, waren het er minder dan het Cho Ray Ziekenhuis op jaarbasis telde. De bruikbaarheid van cijfers als maat voor verkeersveiligheid is dus relatief. Zeker als de cijfers een niet gewenste boodschap brengen.

Figuur 2 Aantal ongevallen en doden in Ho Chi Minh City volgens de officiële gegevens (bron: HIB-Vietnam). HCMC heeft ongeveer 9 miljoen inwoners.



2.2 Dataverzameling: een zaak politie én gezondheidszorg

Hoewel de overheid van Vietnam liever niet hoort dat verkeersveiligheid een toenemend probleem is, is HIB in **Ho Chi Minh City** in nauwe samenwerking met het Verkeersveiligheidscommissie in drie districten gestart met het verzamelen van data die correspondeert met internationale standaarden. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de politie in de drie districten, de gezondheidscentra, ziekenhuizen en eerste hulpdiensten. HIB heeft een dataformulier ontwikkeld en een database om de gegevens in te voeren.

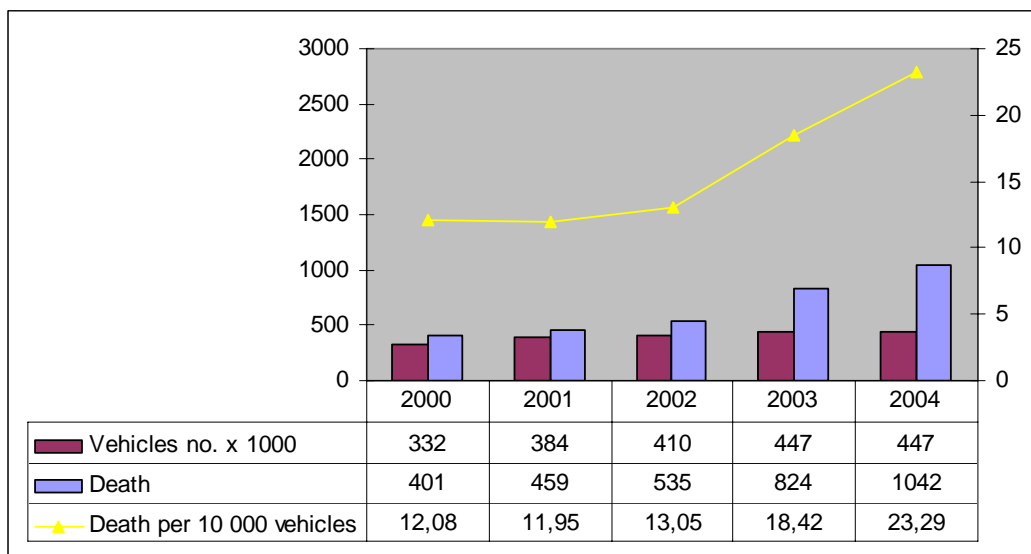
Uit deze 'schaduw boekhouding' blijkt dat het aantal doden en gewonden in het Cho Ray Ziekenhuis aannemelijk is. Over de gehele linie worden meer ongevallen, doden en gewonden geregistreerd dan via de officiële kanalen worden bekendgemaakt. Een ander voordeel is dat

de verzamelde gegevens conform internationale standaarden zijn waardoor vergelijking met andere landen mogelijk is. Dit is niet zo vanzelfsprekend als het lijkt. Vietnam hanteert namelijk een afwijkende classificering van ongevallen waarbij een fataal ongeval bijvoorbeeld uit meerdere doden kan bestaan en de ernst van letsel wordt afgemeten aan het percentage handicap en het verlies aan fortuin uitgedrukt in tonnen rijst.

Op het moment dat HIB startte met verkeersveiligheidsprojecten in **Cambodja** was er bijna geen data beschikbaar. Het is HIB gelukt om binnen twee jaar een landelijk dekkende dataverzameling op te zetten met gegevens van de politie en/of ziekenhuizen naar analogie van de database voor mijnslachtoffers. De nationale Verkeersveiligheidscommissie is vanaf het begin betrokken en zal ook eigenaar worden van de database RTAVIS (Road Traffic Accident Victim Information System).

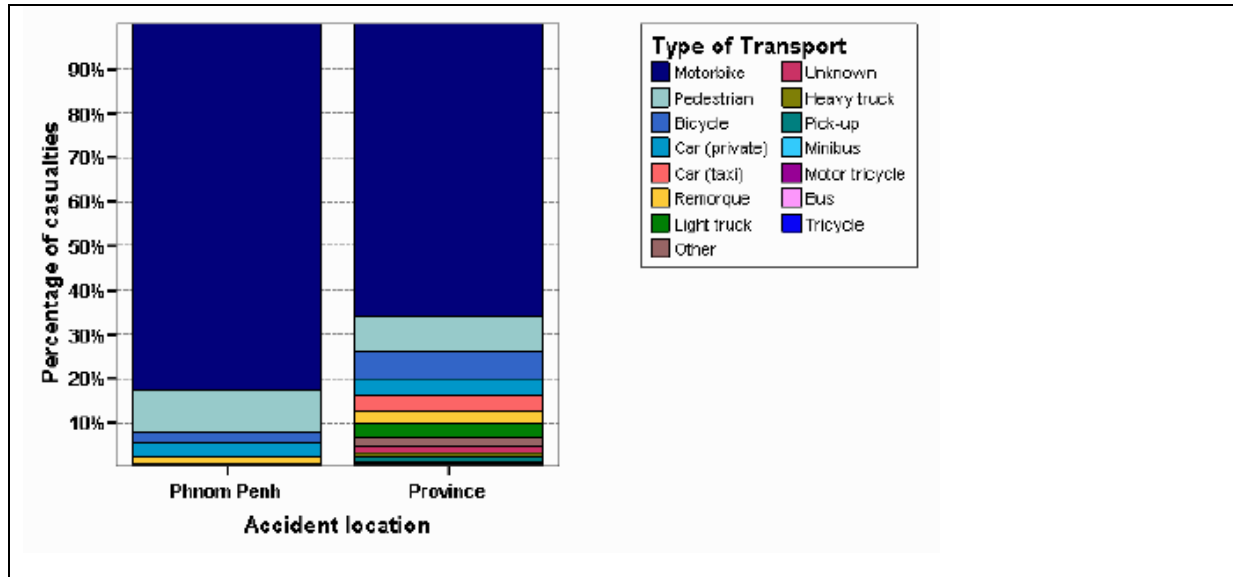
Figuur 3 laat de ontwikkeling van het aantal ongevallen en slachtoffers zien gebaseerd op officiële gegevens en data van RTAVIS voor 2004 en 2005. De grote stijging van het aantal ongevallen kan worden verklaard door de integratie van ziekenhuisgegevens in de ongevallengegevens. Het aantal geregistreerde doden is de afgelopen vijf jaar verdubbeld, hoewel 2005 weer een lichte daling laat zien. Betere registratie en toename van gemotoriseerd verkeer zullen in de toekomst zeker een stijging laten zien.

Figuur 3 Aantal ongevallen en doden in Cambodja volgens de officiële gegevens en data van RTAVIS (bron: HIB-Vietnam). Cambodja heeft ongeveer 13 miljoen inwoners.



De verzamelde data geeft ook een beter inzicht in de aard en de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem. Zo blijkt dat de meeste ongevallen buiten de bebouwde kommen plaatsvinden en dat in 71% van de ongevallen het voertuig rechthoek reed. De datacollectie biedt ook de mogelijkheid tot nadere analyse naar het type transport (zie Figuur 4), het beroep, de oorzaken, de leeftijden, etc.

Figuur 4 Verdeling van ongevallen naar verplaatsingswijze. RTAVIS Annual report 2005 (Van Wetter, 2006a)



Ook in **Laos** heeft HIB samen met plaatselijke ziekenhuizen een schaduwboekhouding opgezet naar het aantal doden en gewonden als gevolg van verkeersongevallen. Registratie is nog niet geformaliseerd, maar vooral de gezondheidszorg is vragende partij voor een beter ongevallenregistratiesysteem.

2.3 Waarom meerdere bronnen voor datacollectie?

Het voordeel van een betere datacollectie is evident. Het geeft de betrokken partijen een beter inzicht in de aard en omvang van de problematiek. Betrokken partijen weten beter waar ze over praten en acties en maatregelen kunnen beter worden afgestemd op de problematiek. Door data te verzamelen via de politie en gezondheidszorg ontstaat een beter beeld van het aantal ongevallen en vooral van het aantal zwaar gewonden. Het fenomeen van onderregistratie is niet typisch voor ontwikkelingslanden. Een recente studie naar de mate van onderregistratie van zwaar gewonden in Vlaanderen laat een registratiegraad zien van 43 tot

60%. Dit is lager dan de registratiegraad van 60% die in internationale literatuur wordt teruggevonden (Lammar, 2006).

Het voordeel in Cambodja was dat er bij gebrek aan beter, een efficiënt systeem opgezet kon worden gebaseerd op data van politie én gezondheidszorg. Bovendien had HIB al goede ervaringen met het opzetten van datasystemen die gebruik maken van verschillende bronnen in het kader van de mijnproblematiek. Het gebruik van verschillende bronnen sluit aan bij de wijze waarop ongevallen plaatsvinden en slachtoffers worden opgevolgd. Niet elk ongeval is bekend bij de politie en het is dus zeker geen onvermogen van de politie als hun cijfers niet corresponderen met de totaaloverzichten. Het is belangrijk gebleken dat de politie in Cambodja openstaat voor een gezamenlijk datacollectie systeem.

Verkeersveiligheid is een probleem dat ook de gezondheidszorg aangaat. Het feit dat de World Health Organization (WHO, 2004) verkeersveiligheid als prioriteit heeft benoemd, speelt een belangrijke rol binnen de Ministeries van Gezondheidszorg en de ziekenhuizen in de bezochte landen om te participeren in datacollectie. Zij zijn zich terdege bewust van de impact die verkeersongevallen hebben op het gehele gezondheidszorgsysteem, alleen al vanwege de toename van het aantal blijvend gehandicapten en het grote aantal hersenletsels.

2.4 Ongevalldata bruikbaar als indicator?

Het is de vraag in hoeverre ongevalldata gebruikt kunnen worden als indicator voor verkeersveiligheidsbeleid aangezien stijgende ongevallencijfers op termijn demotiverend kunnen gaan werken. De inspanningen die worden gedaan zijn niet direct terug te vinden in gunstige cijfers. Vietnam toont liever lage cijfers waardoor het lijkt alsof het beleid succesvol is en er geen toenemend verkeersveiligheidsprobleem is. Probleem met deze methode is dat er op termijn helemaal geen betrouwbare cijfers meer voorhanden zijn. Juist daarom is het belangrijk dat er een indicator wordt ontwikkeld die het succes van een land kan weergeven ondanks stijgende ongevallencijfers. Het gebruik van ongevallencijfers in een land met een groeiend aantal ongevallen zou op zijn minst ingebed moeten worden in een context. Dit kan bestaan uit een lange termijn prognose opgebouwd uit verschillende indicatoren, maar ook inzicht in de stand van zaken van het verkeersveiligheidsbeleid kan behulpzaam zijn. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.

3 Van infrastructuur tot gezondheidszorg en van beleid tot uitvoering

3.1 Meer dan infrastructuur

In veel ontwikkelingslanden (en misschien ook wel in Europa) wordt verkeer gezien als een taak van de ingenieurs en verkeersveiligheid dus ook. Vanuit allerlei landen worden ingenieurs ingevlogen om zich bezig te houden met het aanleggen van nieuwe wegen of het vernieuwen van bestaande. Een beetje getraind oog kan de Chinese, Japanse, Franse en Zweedse wegontwerpen herkennen inclusief hun ideeën over verkeersveiligheid. Dat infrastructuurwerkzaamheden niet direct leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid moge duidelijk zijn. In veel gevallen betekent het zelfs een verslechtering vanwege hogere snelheden en de vele verblijfsfuncties direct langs of op de weg. En als een weg door een onbebouwd gebied wordt aangelegd, is de kans groot dat binnen korte tijd de eerste bouwactiviteiten gesignaleerd worden. Analyse van ongevallendata laat zien dat verbeterde wegen vaak voorkomen in de ongevallen top tien (buiten de grote kernen en op wegvakken). Een voorbeeld van een pas verbeterde weg is de nationale weg van Phnom Penh naar Siem Reap (Figuur 5). De problematiek van de doortochten is hier zeer actueel. Verkeersveiligheid is meer dan infrastructuur.

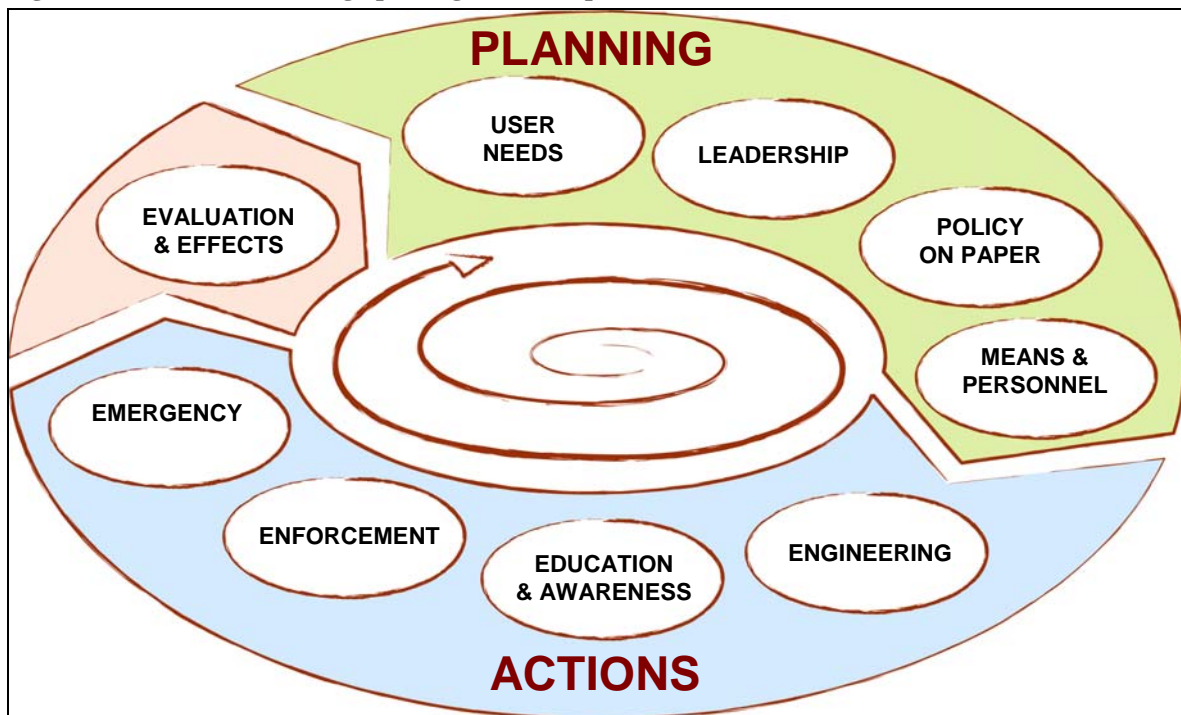
Figuur 5 Voorbeeld van de vernieuwde nationale weg tussen Phnom Penh en Siem Reap in Cambodja: 30 km-zones op een nationale weg



3.2 Van beleid tot uitvoering

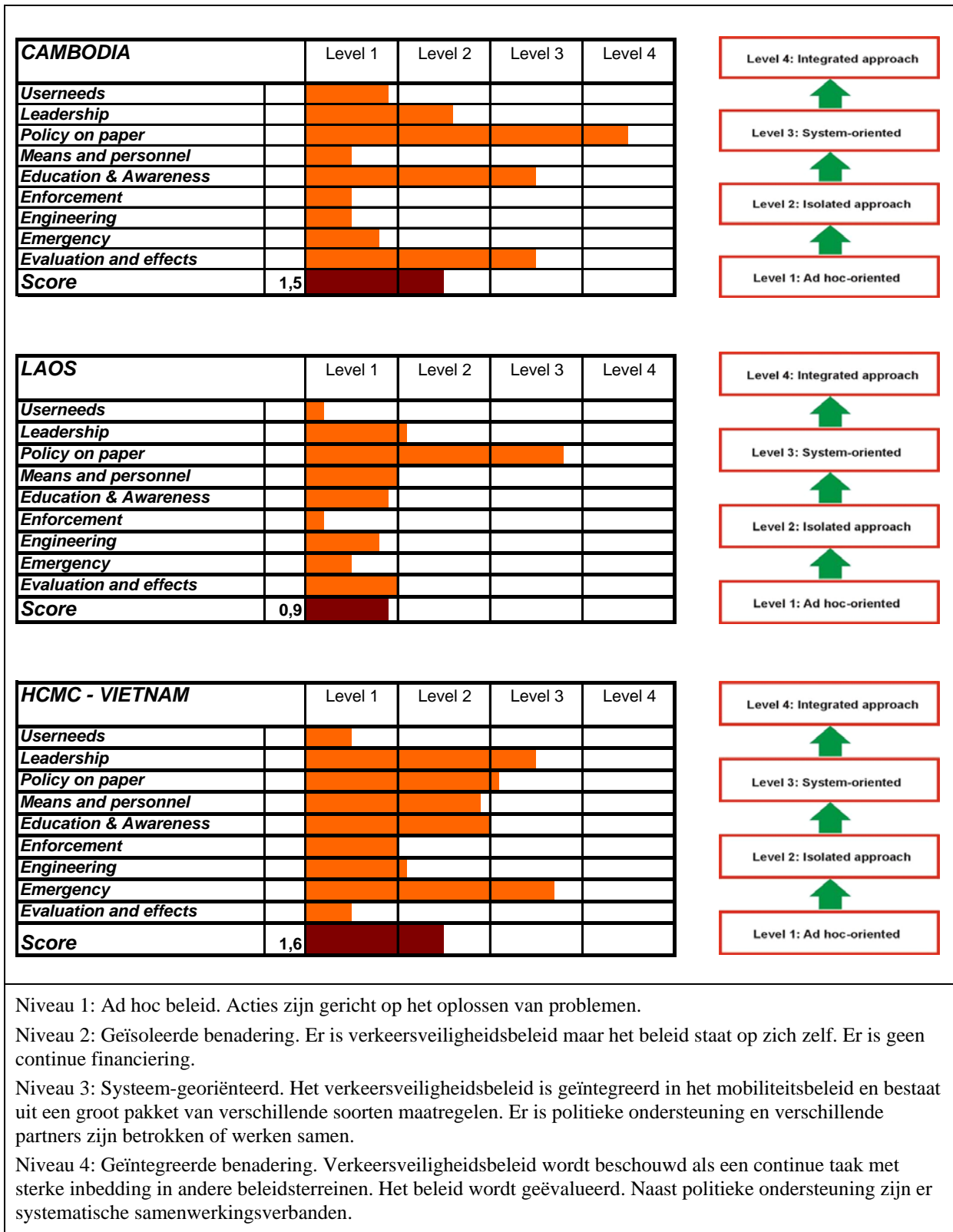
Om beter inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidssituatie binnen het land is met behulp van de RSPA (Road Safety Policy Audit) een quick scan gemaakt (Figuur 7). De RSPA (De Jong, 2006) is een beoordelingsinstrument dat is gebaseerd op BYPAD (Bicycle Policy Audit www.bypad.org). De RSPA richt zich op de manier waarop het beleid is georganiseerd (gebruikersbehoeften, leiderschap, beleid op papier, middelen), de manier waarop het beleid wordt geïmplementeerd (infrastructuur, educatie & bewustwording, handhaving, slachtofferhulp) en wordt geëvalueerd. De Road Safety Policy Audit beschouwt beleid als een dynamisch proces waarin de 9 modules op elkaar aan moeten sluiten om een goed afgewogen beleid te krijgen (Figuur 6).

Figuur 6 Ontwikkelingsspiraal gebaseerd op BYPAD



Cambodja en Ho Chi Minh City hebben een verkeersveiligheidsbeleid dat overeenkomt met niveau 2: een geïsoleerde benadering. Laos bevindt zich nog op niveau 1: de ad-hoc fase (Figuur 7).

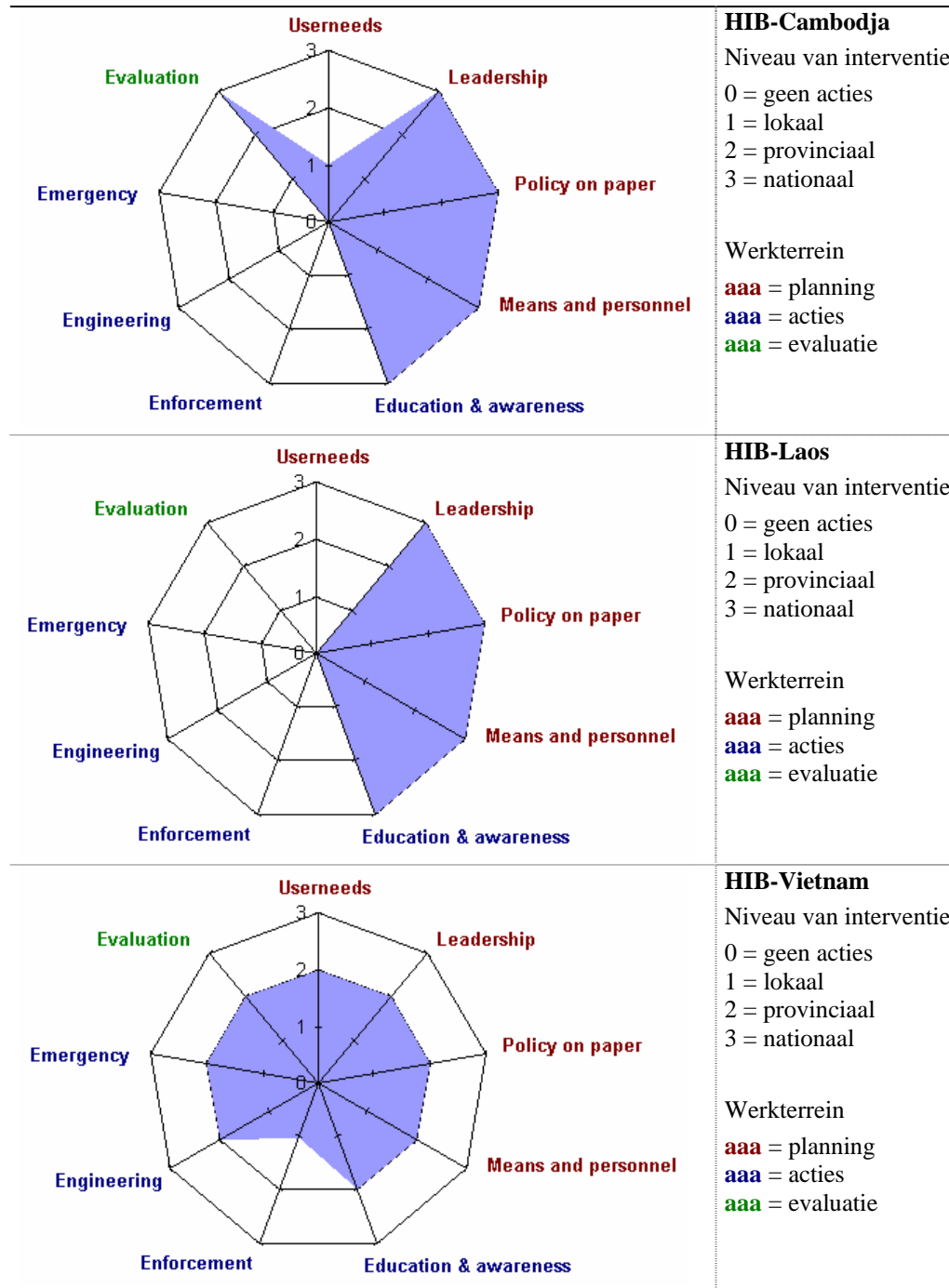
Figuur 7 Overzicht van het verkeerveiligheidsbeleid met behulp van RSPA



3.3 Werkterreinen

Een succesvol verkeersveiligheidsbeleid opereert binnen verschillende werkterreinen en op verschillende bestuursniveaus. In 3.2 is de context van de landen geschetst waar HIB verkeersveiligheidsprojecten heeft. Figuur 8 geeft een overzicht van de werkterreinen waarin HIB actief is en het bestuursniveau.

Figuur 8 Niveau en terrein van interventie



3.4 Strategieën

In Cambodja en Laos is HIB gestart met een beperkt aantal werkterreinen: vooral onderwijs en bewustwording, data verzameling en algemene ondersteuning van de overheid, vooral op nationaal niveau. Gedurende het project, en afhankelijk van het succes, worden de werkterreinen uitgebreid. In Vietnam is bewust gekozen voor een geografische beperking, maar wel het totaal pakket aan werkterreinen. De werkzaamheden zijn gericht op drie districten en de provinciale verkeerveiligheidscommissie (Ho Chi Minh City heeft rond de 9 miljoen inwoners, een district telt ook al een paar honderdduizend mensen). Ervaring die binnen de districten wordt opgedaan, wordt gebruikt voor het beleid op provinciaal niveau. Sommige succesvolle projecten zijn al na één jaar ingevoerd in alle districten. Door de 'kleinschaligheid' van de pilootprojecten kan worden gewerkt met mensen die echt iets willen. Als iets succesvol blijkt te zijn, kan het worden overgenomen; ook door de mensen die eerder wat sceptisch waren.

De gekozen strategie hangt af van de situatie binnen het land, maar (bijna) altijd wordt gebruik gemaakt van bestaande structuren. Vietnam heeft al nationale en provinciale verkeerveiligheidscommissies. Laos en Cambodja zijn bezig met het oprichten van een verkeerveiligheidscommissie. De (toekomstige) verkeerveiligheidscommissies van de drie landen zien een goede partner in HIB om het verkeerveiligheidsbeleid handen en voeten te geven. De activiteiten sluiten aan bij de verkeerveiligheidsplannen en -strategieën die in samenwerking met de ADB zijn gemaakt.

Naast deze bottom-down benadering wordt ook bottom-up gewerkt, bijvoorbeeld door met lokale partners te zoeken naar manieren om verkeerveiligheid onder de aandacht te krijgen en te integreren in het reguliere onderwijs (Road Safety Show). Of door overtreders te confronteren met het effect van hun gedrag op anderen (educatieve films in de wachtruimte van de politie). En door lokale belangengroepen te ondersteunen in activiteiten die gericht zijn op verkeerveiligheid.

De kracht van een NGO als HIB ligt voor een belangrijk deel in het vermogen om zowel op niveau van de politiek als het niveau van burger te werken aan een verbetering van de verkeerveiligheid. Bovendien is HIB niet gebonden aan één werkterrein maar heeft ze één duidelijk doel: het verbeteren van de verkeerveiligheid. Om dit te bereiken zijn veel beleidsterreinen nodig; verkeerveiligheid is vaak geen topprioriteit. HIB legt de noodzakelijk verticale en horizontale dwarsverbanden en houdt het onderwerp op de agenda.

4 Conclusie

Hoewel de situatie verschillend is, fungeert HIB in de drie landen als een katalysator: ze versnelt het proces dat al in gang is gezet door het ondersteunen van de overheid, het bieden van expertise en vergroten van de bewustwording over de problematiek. Daarbij moet vanzelfsprekend worden aangesloten bij de competenties van de partners en de context van het land. Met behulp van de RSPA (zie Figuur 7) kan worden bepaald welke stap geschikt is binnen de verschillende werkterreinen. Op het moment dat de situatie binnen een bepaald beleidsterrein nog erg ad-hoc is, heeft het geen zin om te hoge ambities te hebben. Verbeteringen gaan stap voor stap, maar soms kan een sprong worden gemaakt. Daarom is het zo belangrijk dat partijen zoals HIB een goed overzicht hebben van de verschillende aspecten van verkeerveiligheidsbeleid en dat ze kansen kunnen zien en weten hoe ze die kunnen benutten. Het feit dat de medewerkers van HIB generalist in plaats van expert zijn binnen een specifiek werkterrein, heeft zeker voordelen.

Samengevat ligt de kracht van een NGO zoals HIB in:

- het behartigen van belangen;
- het coördineren van activiteiten op verschillende beleidsniveaus (ook internationaal);
- het optimaal benutten van bestaande structuren;
- het stimuleren van kennisvergroting;
- het bijdragen aan lokale competenties;
- het betrekken van burgers;
- het 'starten van de motor'.

Verkeerveiligheidsbeleid moet uiteindelijk ingebed raken in de politiek en het beleid van het land zelf. HIB speelt momenteel vooral een rol in het op gang krijgen van dit beleid door 1) de ernst en omvang van het probleem inzichtelijk te maken, 2) de verschillende vakgebieden te betrekken en 3) de belangrijkste spelers te motiveren. Uiteindelijk zou de rol van HIB overgenomen moeten worden door een lokale belangenbehartiger zoals we die in Europa kennen in de vorm van verkeerveiligheidsverenigingen.

Referenties

Bliss, T. (2004). *Implementing the Recommendations of The World Report on Road Traffic Injury Prevention*, The World Bank, Washington, DC.

De Jong, M. I. (2006). *Road Safety Projects of HIB. Evaluation of Road Safety Projects of Handicap International Belgium in Cambodia, Laos and Vietnam. Overall conclusion.* Diepenbeek, Instituut voor Mobiliteit (IMOB), Universiteit Hasselt.

GTZ (2004). *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 4c. Two- and Three-Wheelers*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit.

Kopits E. en Cropper M. (2003). *Traffic fatalities and economic growth*. Washington, DC, The World Bank.

Lammar, P. (2006). *Casestudies onderregistratie van ernstig gewonde verkeersslachtoffers. Officiële ongevalgegevens versus ziekenhuisgegevens*, Steunpunt Verkeersveiligheid (VUB).

Van Wetter, J. (2006a). *Cambodia Road Traffic Accident and Victim Information System*, Handicap International.

Van Wetter, J. (2006b). *Road Safety Issues in Southeast Asia*. International Conference Hubs, Harbours and Deltas in South-East Asia: Multidisciplinary and Intercultural Perspectives., Phnom Penh.

WHO (2004). *World report on road traffic injury prevention*.