

**STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID**

***jaarverslag 1964***

Den Haag, september 1965

LEDEN VAN HET ALGEMEEN EN DAGELIJKS BESTUUR

Per 31 december bestond het Algemeen Bestuur uit de volgende leden:

<u>naam:</u>	<u>functie:</u>	<u>op voordracht van:</u>
Ir. A.G. Maris	voorzitter	
Prof. Ir. J. Volmuller	secretaris, tevens plaatsvervangend penningmeester	Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen.
Mr. J.C. van Laer	penningmeester, tevens plaatsvervangend secretaris	Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (N.V.V.A.)
A. Blankert		Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
Ir. A.E.J. Nap		Minister van Verkeer en Waterstaat

---

Mr. O.P.F.M. Cremers		Centraal Overleg v.d. Ned. Wegverkeers- en Vervoersorganisaties.
G. Dekker, arts		Kon. Ned. Mij. tot Bevordering der Geneeskunst
Jhr.Mr.F.A. Groeninx van Zoelen		Minister van Justitie
Mr.Th.van der Meer		Nederlandsche Vereniging "De Rijwiel- en Automobiell- industrie" (RAI)
Mr. F.R. Mijnlieff		Minister van Binnenlandse Zaken
Ir. A.C.H. Toet		Provinciale Waterstaatsdiensten
G.H. Post Cleveringa (plaatsvervangend voorzitter)		Vereniging van Nederlandsche Gemeenten

Zonder voordracht hebben zitting in het Algemeen Bestuur:

Prof. Dr.P. Muntendam		Directeur-Generaal van het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid.
Dr. H.A.W. Nijveld		Hoofd Afd. ETA v. TNO (Centrale Organisatie)
Ir. E. Asmussen		Directeur SWOV

Bestuursmutaties:

Na het aftreden van de heren Schootstra en Vis werden in de loop van 1964 op voorstel van resp. de RAI en het Centraal Overleg als nieuwe afgevaardigden benoemd:

Mr.Th. van der Meer (Directeur van de RAI) en  
Mr. O.P.F.M. Cremers (Voorzitter van het Centraal Overleg)

Medio 1964 werd het Algemeen Bestuur uitgebreid met:

Prof. Dr. P. Muntendam Dir. Gen. van de Volksgezondheid.

De bovenste vijf leden van het AB vormen tevens het Dagelijks Bestuur.

### 1. Inleiding

Het jaar 1964 kan voor de SWOV in feite worden gekenmerkt als de afsluiting van de eerste fase - de periode van vestiging en oriëntatie - daarna kon een aanvang worden gemaakt met de tweede fase - de periode van ontwikkeling.

Deze ontwikkeling kon alleen worden gerealiseerd door uitbreiding van het personeel. Het laat zich aanzien dat ook de komende jaren geheel in het teken van deze ontwikkeling zullen staan. Te verwachten is, dat het aantrekken van geschikt personeel niet eenvoudig zal zijn. Dit zal dan ook de belangrijkste remmende invloed vormen op de snelheid waarmee de verdere ontwikkeling van de SWOV zal kunnen plaatsvinden. Het programma van onderzoekingen was zo groot, dat in 1964 slechts met een zeer beperkt deel ervan kon worden begonnen. Desondanks kan met tevredenheid op de eerste resultaten worden teruggezien.

### 2. Het Bestuur.

Gedurende het verslagjaar werden door het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur, respectievelijk 4 en 12 vergaderingen belegd.

De vergadering van het AB op 15 oktober werd in Amersfoort gehouden.

De bestuursleden werden daar in de gelegenheid gesteld de "botsingsproeven tegen middenbermbeveiligingsconstructies" bij te wonen, terwijl in het Instituut voor Zintuigfysiologie te Soesterberg de "klimaatkamer" werd gedemonstreerd. In deze kamer werden de waarnemingsproeven voor het onderzoek "Werkkleding op de weg" gehouden. Overeenkomstig art. 19 van de Statuten waren aan het eind van 1964 de heren Mijnlieff, Toet en Post Cleveringa aan de beurt van aftreden. De heren Mijnlieff en Toet werden opnieuw voorgedragen en benoemd tot uiterlijk 31 december 1969. Voor de heer Post Cleveringa was door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten aan het eind van het verslagjaar nog geen nieuwe voordracht ingediend.

In het verslagjaar werd het Algemeen Bestuur met één lid van 13 tot 14 leden uitgebreid. De bestuurswisselingen en de samenstelling van het Algemeen Bestuur per 31 dec. 1964 zijn op de eerste bladzijden van dit verslag opgenomen.

Aan het einde van het jaar ontstond de behoefte de verantwoordelijkheden en de taak van het Algemeen Bestuur, het Dagelijks Bestuur en het Bureau nader uit te werken en vast te leggen.

### 3. Het Bureau

In het begin van het jaar bestond het Bureau uit de Directeur, één Wetenschappelijk Medewerker, de Direktie-Secretaris en één typiste. In de loop van het verslagjaar werd de bezetting uitgebreid met een Wetenschappelijk Medewerker (psycholoog) en een assistent-wetenschappelijk medewerker.

Door ontslagname per 1 augustus van de directie-secretaris was er gedurende de rest van het jaar een vakature voor deze functie. Vóór het eind van het verslagjaar gelukte het in deze vakature te voorzien door de aanstelling van een Chef de Bureau per 1 februari 1965.

Tot het eind van 1964 werd voor de administratieve werkzaamheden voornamelijk gebruik gemaakt van tijdelijke krachten die van enkele uitzendbureau's werden betrokken. De uitbreiding van het personeel bracht met zich mee dat nog aan het eind van 1964 een salaris-en vakantieregeling werd ontworpen.

#### 4. Huisvesting

Door de gestadige groei van het personeel ontstond in de tweede helft van 1964 een steeds nijpender huisvestingsprobleem. Dientengevolge moesten onder andere de AB-vergaderingen buiten het kantoor van de SWOV worden georganiseerd.

Hoewel er nog geen direkt uitzicht was op een ruimere behuizing, waren aan het eind van het verslagjaar reeds verschillende contacten gelegd die de mogelijkheid moesten scheppen om in begin 1965 een nieuw en ruimer kantoorpand te kunnen betrekken.

#### 5. Financien

De financiering zowel van de zgn. "apparaatskosten" als de "onderzoekkosten" hebben gedurende het gehele verslagjaar de speciale aandacht van het Bestuur gehad.

De onderzoekkosten, voorzover goedgekeurd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, worden door dit Ministerie gefinancierd. Het beleid was er steeds op gericht de apparaatskosten (waaronder de personeelskosten) zoveel mogelijk door middel van subsidies uit particuliere bron te dekken.

Dit streven kon slechts ten dele worden verwezenlijkt. Hoewel de subsidies van derden ten opzichte van 1963 niet onbelangrijk toenamen, moest in de apparaatskosten toch nog voor 50% door het Rijk worden bijgedragen.

Mede als gevolg van de belangrijk toegenomen onderzoekkosten moest in de tweede helft van 1964 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek tot verhoging van de Rijkssubsidie worden ingediend. Dit leidde tot een verdubbeling van de oorspronkelijk voor 1964 toegezegde Rijkssubsidie. Voor 1965 zal in principe hetzelfde financiële beleid worden gevoerd. Daarbij zal krachtig worden gestreefd naar een toeneming van niet-overheids subsidies, zodat de onafhankelijkheid van de SWOV gewaarborgd blijft. In bijlage I is een kort financieel overzicht betreffende het verslagjaar gegeven. Eén en ander is gedeeltelijk ontleend aan het over 1964 door het accountantsbureau Moret, de Jong & Starke te Den Haag opgestelde rapport.

#### 6. Werkzaamheden

De door het Bureau verrichte werkzaamheden zijn in vier categorieën te verdelen, n.l.

- a) Onderzoekwerkzaamheden die door een werk-of stuurgroep (door de SWOV opgericht) worden geleid.
- b) Deelname in onderzoekwerkzaamheden waarvoor het initiatief door andere instellingen is genomen.
- c) Werkzaamheden ten behoeve van onderzoeken die vrijwel geheel zelfstandig door het bureau van de SWOV zijn uitgevoerd.
- d) Overige werkzaamheden die in nauw verband staan met het wetenschappelijk werk,

maar die niet ten behoeve van één bepaald onderzoek plaats vinden.

Deze werkzaamheden en de voornaamste resultaten hiervan worden in het hiernavolgende overzicht in beknopte vorm toegelicht.

## 6.1. Werk- of stuurgroepen die door de SWOV zijn opgericht

### 6.1.1. Werkgroep Middenbermbeveiliging

#### Doelstelling:

Ingevolge een opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV wordt door de werkgroep onderzocht welk type middenbermbeveiliging voor het Nederlandse autowegen-net, het beste aan de volgende eisen voldoet.

- a) Middenberm-doorkruising moet voorkomen worden.
- b) Het voertuig mag niet in onbestuurbare toestand op de eigen weghelft worden teruggeworpen.
- c) Letsel van de inzittenden, respectievelijk schade aan het voertuig dient zo gering mogelijk te zijn.

#### Het onderzoek:

Na een grondige literatuurstudie en oriëntatie bij buitenlandse onderzoekers, kwam de werkgroep begin 1964 tot de conclusie dat het probleem alleen kan worden opgelost door het uitvoeren van volle-schaal botsingsproeven tegen middenbermbeveiligingsconstructies.

De voorbereidingen van deze proeven vergden de gehele zomer, waarna in september op het militaire oefenterrein "De Vlasakkers" bij Amersfoort met de botsingsproeven kon worden begonnen. De eigenlijke proeven werden in opdracht van de SWOV uitgevoerd door TNO-IWECO te Delft in samenwerking met TNO-CTI en de Technische Hogeschool te Delft.

Gedurende de periode van medio september tot medio december werden in totaal 12 verschillende typen stijve middenbermbeveiligingsconstructies onderzocht. Hoewel in het verslagjaar niet meer aan het uitwerken der gegevens kon worden begonnen, was de voorlopige indruk dat de proeven zeer waardevolle gegevens hadden opgeleverd. Voortzetting der proeven was evenwel beslist noodzakelijk, vooral omdat de flexibele kabel-constructies nog niet in de eerste serie proeven waren opgenomen.

De voorlopige conclusie was evenwel dat door de proeven was aangetoond dat er belangrijke verbeteringen konden worden aangebracht aan de tot dan toe veel toegepaste geleide-railconstructie.

Uiteraard kon in het verslagjaar nog geen rapport over de eerste resultaten worden opgesteld, maar de verwachting was dat na het uitwerken der gegevens medio 1965 een interimrapport kon worden gepubliceerd.

Op 14 oktober werd de Nederlandse publiciteitsmedia in de gelegenheid gesteld de proeven op "De Vlasakkers" te aanschouwen, terwijl op 2 december de Minister van Verkeer en Waterstaat en een groot aantal van zijn ambtenaren eveneens in Amersfoort te gast waren. Het goede verloop van de proeven was voor een niet onbelangrijk deel te danken aan het grote enthousiasme en de toewijding waarmee medewerkers van TNO-IWECO, TNO-CTI en de TH-Delft, afd. Voertuigtechniek en militairen van het Depôt Cavalerie te Amersfoort zich voor de proeven hebben ingezet.

De werkgroep heeft in het verslagjaar 16 maal vergaderd, terwijl tijdens de botsingsproeven nog een groot aantal malen informeel contact tussen de werkgroepleden heeft plaats gevonden.

### 6.1.2. Stuurgroep Perceptieproblemen in het verkeer

#### Doelstelling:

De taak van de stuurgroep is tweeledig:

- a) Het sturen van onderzoek over perceptieproblemen in het verkeer, zowel wat betreft concrete problemen als meer fundamenteel onderzoek.
- b) Het onderzoeken van methodologische problemen in de verkeersveiligheidsresearch.

#### Werkzaamheden

Zoals elders in dit jaarverslag blijkt is de SWOV in de loop van 1964 met een aantal onderzoeken begonnen, waarbij perceptieproblemen een zeer grote rol spelen.

In deze gevallen is door de stuurgroep uitgebreide steun verleend bij het bepalen van de te volgen onderzoek-methoden.

Onder andere werd een opzet gemaakt voor het onderzoek naar de zichtbaarheid van de beschermende kleding op de weg (zie 6.3.3.)

Ook bij het onderzoek "dim-en stadslichten" (zie 6.3.4.) werd door de stuurgroep de methode aangegeven, die bij het experimentele gedeelte van dit onderzoek moest worden gevolgd.

Gezien het feit dat vele fundamentele verkeersveiligheidsvraagstukken in oorsprong perceptieproblemen zijn, is het reeël, dat het permanente karakter van de stuurgroep ook in 1965 blijft gehandhaafd.

In 1964 zijn door de stuurgroep 6 vergaderingen belegd.

### 6.1.3. Werkgroep Nota Verkeersveiligheid

#### Doelstelling

De werkgroep heeft tot taak bijdragen te leveren voor een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Staten-Generaal te richten "Nota Verkeersveiligheid". In deze bijdragen moet op wetenschappelijk verantwoorde basis een overzicht worden gegeven van het gehele probleem van de verkeersonveiligheid. Alle facetten, zoals de mens, het voertuig en de weg moeten in hun onderlinge samenhang worden bekeken.

#### Werkzaamheden

In de eerste helft van 1964 hebben de werkzaamheden zich voornamelijk beperkt tot het inventariseren van de onderwerpen en problemen die in de Nota zouden moeten worden behandeld. Daartoe is literatuur en cijfer-materiaal verzameld, terwijl veel gesprekken hebben plaats gevonden met personen en instellingen, die bij het probleem van de verkeersveiligheid waren betrokken. Vervolgens heeft de werkgroep zich bezig gehouden met het schiften en bewerken van al het binnengekomen en door het bureau van de SWOV geordende materiaal. Door verschillende instanties in Nederland werden ons gegevens verstrekt welke in de bijdrage van

de Nota Verkeersveiligheid verwerkt werden.

De streefdatum, waarop de bijdragen voor de Nota Verkeersveiligheid aan de Minister zouden kunnen worden aangeboden, was in overleg met het Bestuur van de SWOV gesteld op 1 september 1965. \*)

De werkgroep heeft in 1964 in totaal 6 maal vergaderd.

## 6.2. Werkgroepen buiten de SWOV

### 6.2.1. Werkgroep "De menselijke faktor bij verkeersongevallen"

Initiatiefnemer: "Het Nederlands Congres voor Openbare Gezondheidsregeling" te 's-Gravenhage.

Namens de SWOV had de directeur zitting in deze werkgroep, waarvan hij tevens als voorzitter optrad. Bovendien werd sinds oktober 1964 ook door Drs. D.J. Griep (wetensch. medewerker bij de SWOV) aan de werkgroepsbesprekingen deelgenomen.

#### Doelstelling

De taak van de werkgroep was het formuleren van een programma voor research op het gebied van medische en psychologische factoren die een rol spelen bij de verkeersonveiligheid.

### 6.2.3. -Normalisatie-commissie "Verkeerslichten" -Normalisatie-commissie "Verkeerstekens"

#### Initiatiefnemer:

Het Nederlands Normalisatie Instituut te Den Haag. De SWOV werd in deze commissie vertegenwoordigd door de directeur. Een aantal vergaderingen werden namens de directeur bijgewoond door de Heer L. v.d. Hoff-Ass. wetensch. medewerker van de SWOV.

#### Doelstelling

Als bij alle Normalisatie-commissies was de taak van genoemde commissies te komen tot de vaststelling van een aantal normen met betrekking tot de vorm, afmetingen, model, kleur etc. van verkeerslichten respectievelijk verkeerstekens.

#### Werkzaamheden

Met betrekking tot de verkeerslichten werd door de SWOV meegewerkt aan de tot standkoming van een serie ontwerp-normen die in 1965 verder worden uitgewerkt.

De Norm.-commissie "Verkeerstekens" kwam in 1964 niet verder dan de vaststelling van een aantal afmetingen en symbolen die zouden kunnen worden gebruikt. Waarschijnlijk zal dit in 1965 resulteren in een diepergaand onderzoek naar de voor verkeerstekens te gebruiken letters en tekens.

### 6.2.4. Diverse andere werkgroepen

Onder auspiciën van het Kon. Instituut voor Ingenieurs, Sectie Verkeerstheorie zijn een aantal werkgroepen opgericht, die zich met verschillende theoretische verkeersproblemen bezig houden. Een aantal vergaderingen van deze werkgroepen

\*) Conform deze afspraak werd de nota verkeersveiligheid op 20 juli 1965 aan de minister aangeboden.

werden door de directeur bijgewoond. Voor de SWOV waren hier evenwel geen speciale werkzaamheden aan verbonden

Voor de komende jaren zou overwogen kunnen worden in hoeverre nieuwe medewerkers van de SWOV eveneens deel zouden kunnen nemen in het werk van de Sectie Verkeerstheorie.

Als lid van de Commissie Veiligheid Wegverkeer en een aantal Subcommissies hiervan, werden in 1964 door de directeur een 6-tal vergaderingen bijgewoond. Het is te verwachten dat een effectieve deelname aan deze vergaderingen noodzakelijk maakt, dat in de toekomst de SWOV vooral met betrekking tot de internationale literatuur snel de nodige voorlichting kan geven. Dit zal o.a. tot uitbreiding van het documentatiemateriaal en een betere organisatie van het literatuuronderzoek moeten leiden.

### 6.3. Onderzoeken

In deze paragraaf zullen de onderzoeken worden vermeld, die niet in werkgroep verband worden uitgewerkt. In het algemeen betreft het onderzoeken die door de SWOV zelf worden opgezet en in samenwerking met andere instanties al of niet door middel van een betaalde opdracht worden uitgevoerd. De uitwerking van deze onderzoeken geschiedt weer door de SWOV.

#### 6.3.1. Het "bromfiets-onderzoek"

Het reeds in 1963 gestarte onderzoek naar de invloed van de leeftijd en andere factoren op de ongevalsvatbaarheid van de bromfietser werd in 1964 afgesloten met een rapport.

Dit rapport "De bromfietser in het verkeer" werd op 15 juli aan de Minister van Verkeer en Waterstaat overhandigd.

De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek was dat de leeftijd inderdaad van invloed was op de ongevalsvatbaarheid, maar dat de hoge ongevalsvatbaarheid van de jeugdige bromfietser in de eerste plaats te wijten was aan zijn gebrek aan rijervaring.

#### 6.3.2. Automobilisten en ongevallen

Geheel analoog aan het "bromfietsonderzoek" werd in 1964 een onderzoek ingesteld naar de ongevalsvatbaarheid van de automobilist. Hiertoe werd in mei '64 een enquête gehouden onder een 2000 automobilisten waarbij behalve naar het aantal ongevallen ook weer vragen omtrent het autogebruik werden gesteld.

De enquête en de machinale verwerking van de enquêtegegevens werden uitgevoerd door de Stichting voor Statistiek te Den Haag. Aan het eind van 1964 was de uitwerking van deze gegevens nog in volle gang. Publikatie zal in 1965 plaatsvinden.

#### 6.3.3. Werkkleding op de weg

Van dit onderzoek werd in 1964 het laboratoriumonderzoek afgesloten. Door het Instituut voor Zintuigfysiologie te Soesterberg werden daartoe in een soort laboratoriumopstelling de zichtbaarheid onderzocht van een groot aantal in de praktijk reeds toegepaste kleuren en vormen. Door het I.Z.F. werd hierover een rapport



samengesteld. Met dit rapport als uitgangspunt werden de experimentele proeven voorbereid die in 1965 zullen plaatsvinden. Hierbij zullen bestaande en nieuwe modellen werkkleding op hun zichtbaarheid en opvallendheid vanuit rijdende voertuigen worden beoordeeld.

Ook dit deel van het onderzoek zal door het I.Z.F. worden uitgevoerd. De eerste conclusies kunnen eind 1965 tegemoet worden gezien.

#### 6.3.4. Dim- en stadslichten

Het doel van dit onderzoek was de invloed van het gebruik van dim- of stadslichten op de verkeersonveiligheid na te gaan.

Hoewel dit onderzoek reeds bij de oprichting van de SWOV op het onderzoeksprogramma werd geplaatst, werd pas eind 1964 met het eigenlijke onderzoek een begin gemaakt.

In nauwe samenwerking met de Centrale Politie Verkeerscommissie werd in Utrecht een actie gevoerd, waarbij in deze stad aan alle automobilisten verzocht werd gedurende de periode van 15 nov. 1964 t/m 28 febr. 1965 binnen de bebouwde kom dimlichten te voeren.

Uit de eerste gegevens die in 1964 nog ter beschikking kwamen bleek, dat de actie een groot succes was en dat ca. 80% van alle Utrechtse automobilisten aan het verzoek gehoor hadden gegeven.

Door middel van een statistische analyse van de verkeersongevallengegevens uit Utrecht en een drietal controlesteden zal in 1965 worden nagegaan of het gebruik van dimlichten inderdaad een veiligheid verhogende invloed heeft.

De verwerking zal geschieden met behulp van elektronische rekenmachines.

In 1965 kan een interimrapport worden verwacht.

In het kader van ditzelfde onderzoek werd in samenwerking met de ANWB een enquête gehouden onder automobilisten. Hierbij werden gegevens vastgelegd omtrent de soort en het gebruik van koplampen. De resultaten van deze enquête zullen in 1965 worden uitgewerkt.

#### 6.3.5. Stoptekens

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd in 1964 begonnen met een onderzoek naar de zichtbaarheid en opvallendheid van stoptekens voor automobilisten. Er waren aanwijzingen dat het huidig gebruikte stoptekens niet altijd voldoende zichtbaar was. In 1964 kon nog met een beperkt literatuuronderzoek worden begonnen. Het eigenlijke onderzoek zou waarschijnlijk in 1965 kunnen worden afgerond.

#### 6.3.6. Diverse onderzoeken

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd verzocht een onderzoek in te stellen naar "verkeersongevallen op spoorwegovergangen". De eerste besprekingen over dit onderzoek met de Ned. Spoorwegen hebben nog in 1964 plaatsgevonden.

De inhaalmanoeuvre is één der belangrijkste conflictsituaties op autowegen. In 1965 zal daarom begonnen worden met een literatuuronderzoek voor het maken van een opzet voor het onderzoek naar de "inhaalmanoeuvre".

#### 6.4. Studiedag

Op 24 januari 1964 werd in Hotel-Restaurant Esplanade te Utrecht een Studiedag georganiseerd. Voor een honderdtal genodigden uit kringen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Politie, Vervoers- en Verkeersorganisaties, Researchinstellingen etc. werden inleidingen gehouden over het onderwerp "Verkeersveiligheids-research". Als sprekers waren daarvoor uitgenodigd, de directeur van het "Road Research Laboratory" uit Engeland dr. R.F. Smeed en de secretaris van het "Kuratorium für Verkehrssicherheit" uit Oostenrijk de heer E. Haberl. Voor Nederland werd het onderwerp behandeld door de directeur van de SWOV, ir. E. Asmussen, die daarbij een overzicht gaf van de voorlopige resultaten van een aantal onderzoeken die door de SWOV werden uitgevoerd.

Medio 1964 werd van deze Studiedag een rapport gepubliceerd, waarin de lezingen en de discussies naar aanleiding hiervan waren opgenomen.

De gunstige ervaringen van deze Studiedag gaven aanleiding tot de beslissing ook in de toekomst studiedagen te organiseren.

#### 6.5. Buitenlandse contacten

In 1964 werden door de SWOV de volgende buitenlandse contacten onderhouden: Van 20 april t/m 2 mei woonde de directeur een cursus "Traffic Engineering" bij, die door het Ministry of Transport te Londen, Engeland werd georganiseerd.

Het "Traffic Engineering and Traffic Safety Congress" dat van 21-26 september in Londen door de O.T.A. werd georganiseerd werd namens de SWOV bijgewoond door de voorzitter, ir. A.G. Maris en de directeur ir. E. Asmussen.

Tijdens bovengenoemde bezoeken aan Engeland werden door de directeur hernieuwde contacten gelegd met verschillende medewerkers van het "Road Research Laboratory". Deze contacten zijn vooral ten goede gekomen bij enkele initiatieven die door dr. Smeed van het R.R.L. in samenwerking met de directeur in OECD-verband zijn genomen.

Door de OECD werden in 1964 vergaderingen belegd op 28 en 29 mei voor de "Group of experts on Road Safety Research and Documentation" waarin de directeur van de SWOV als afgevaardigde voor Nederland zitting heeft.

Tijdens deze vergadering werd het voorstel gedaan een aantal "sub-groups" op te richten voor een aantal belangrijke studieonderwerpen. In een aantal van deze subgroups zal ook door Nederland aan de werkzaamheden worden deelgenomen. Behalve ir. Asmussen (subgroup: "Crash-barrier research" en subgroup "The effectiveness of Speed limits") werden hiervoor ook ir. C.A. Kuysten-ANWB (subgroup: Road Safety Documentation) en de heer C. Bastiaanse-RAI/TNO (subgroup: Crash injury, especially crash helmets and safety-belts research") uitgenodigd.

Voor een aantal andere "sub-groups" zou Nederland zich pas in een later stadium voor deelname opgeven. Op 19 en 20 november hebben in Londen de oprichtingsvergaderingen van deze "sub-groups" plaats gevonden. In het algemeen kan gezegd worden dat uitbreiding van de internationale contacten zeer veel nut heeft opgeleverd en dat ook in de komende jaren hieraan de grootst mogelijke aandacht moet worden besteed. Naast de directeur zullen ook de medewerkers van de SWOV hierin steeds meer worden betrokken.

## 6.6. Bibliotheek en documentatie

In het verslagjaar werd bij de uitbreiding van de bibliotheek vrijwel alleen rekening gehouden met door de SWOV te verrichten onderzoeken.

Veel gebruik werd gemaakt van de diensten van andere reeds langer bestaande bibliotheken zoals van de TH te Delft, de ANWB (afd. Verkeersdocumentatie) te Den Haag en het Verbond voor Veilig Verkeer te Hilversum.

Als gevolg van de werkzaamheden ten behoeve van de Nota Verkeersveiligheid ontstond echter steeds meer behoefte aan een uitgebreidere informatie over de verkeersveiligheid-literatuur in het algemeen.

Het veelvuldiger contact met andere bibliotheken leidde ook tot steeds meer aanvragen van derden om literatuur-gegevens. De taak die de SWOV heeft met betrekking tot het verlenen van documentatie-service als wetenschappelijk instituut, zal dan ook steeds zwaarder worden.

De verwachting is dat dit in de komende jaren tot een belangrijke uitbreiding van het literatuur-bezit zal leiden, zowel ten gerieve van interne als externe voorlichting.

BALANS PER 31 DECEMBER 1964

BIJLAGE I

Inventaris	f	--,--	Te betalen kosten	f	122.100,--
Effecten	f	51.900,--	Saldo werkkapitaal	f	95.600,--
Te ontvangen rijkssubsidie	f	6.900,--			
Te ontvangen bijdragen van derden	f	4.300,--			
Te ontvangen-en vooruitbet. posten	f	9.300,--			
Liquide middelen	f	29.800,--			
Nadelig saldo *	f	115.500,--			
		<hr/>			<hr/>
	f	217.700,--		f	217.700,--
		*****			*****

STAAT VAN BATEN EN LASTEN

Salarissen	f	76.000,--	Rijkssubsidie	f	200.000,--
Sociale lasten	f	3.700,--	Bijdragen van derden	f	67.500,--
Pens. premies	f	11.000,--	Kon. Ned. Toeristenbond ANWB		
Kosten personeel	f	7.700,--	Ned. Ver. van Automobiellassuradeuren		
Huisvestingskosten	f	4.800,--	Ned. Ver. De Rijwiel-en Automobiel Ind.		
Afschrijving inventaris en onderhoud	f	1.900,--	N.V. Philips Nederland		
Kantoorbehoefte en drukwerk	f	3.100,--	Esso Nederland N.V.		
Documentatiemateriaal	f	1.100,--	Shell Nederland N.V.		
Porti-en telefoonkosten	f	2.200,--	Caltex Petroleum Maatschappij		
Reis-en verblijfkosten	f	4.300,--	Gulf Oil Nederland N.V.		
Kosten studiedagen	f	3.800,--	Steenkolen Handelsvereniging N.V.		
Diverse-en onvoorziene kosten	f	3.400,--	Van Doorne's Automobielfabriek N.V.		
		<hr/>	Alg. Verladers en Eigen Vervoerders Organ.		
	f	123.000,--	Ver. Het Nederlandsche Wegencongres		
Kosten van onderzoeken	f	260.000,--	Nadelig saldo *	f	115.500,--
		<hr/>			<hr/>
	f	383.000,--		f	383.000,--
		*****			*****

\* Het nadelig saldo werd in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar 1965 overgeboekt.