

Die opvoedings- en opleidingstaak  
van die  
Nasionale Verkeersveiligheidsraad  
(NVVR)

deur

**LOUWRENS ABRAM DREYER**

B.Sc., M.Ed.



Proefskrif voorgelê luidens die vereistes vir die graad

**DOCTOR EDUCATIONIS**

in die vak

**Vergelykende Opvoedkunde**

in die

**Departement Vergelykende Opvoedkunde en Onderwysbestuur**

aan die

**Potchefstroomse Universiteit**

vir

**Christelike Hoër Onderwys**

*Promotor: prof. S.S. Barnard*

*Hulppromotor: prof. J.L. van der Walt*

Pretoria

Mei 1986

*Opgedra aan die*  
**Nasionale Verkeersveiligheidsraad**  
**(NVVR)**



**KYK, DINK EN BLY LEEF**

# Dankbetuigings

Hiermee wens ek my opregte dank en hoogste waardering teenoor elke persoon en instansie, wat aan my op enige wyse hulp met die opsporing van die bronne en afhandeling van die proefskrif verleen het, te betuig.

Vergun my enkele persoonlike bedankings:

- \* Prof. S.S. Barnard, my promotor, onder wie se bekwame, simpatieke en inspirerende leiding hierdie navorsing onderneem en afgehandel kon word. Trouens, sonder die positiewe advies ten opsigte van die keuse en rangskikking van die stof, die wetenskaplike benadering en skryfstyl en die finale afronding, sou die proefskrif nie in dié mate voltooi kon word nie. Baie dankie aan 'n ware leermeester!
- \* Prof. J.L. van der Walt, my hulppromotor, wat, veral met betrekking tot die gedeelte van die navorsing waarin die terrein van die Fundamentele Opvoedkunde aangeraak is, ook simpatiek en besonder positief die pad suiwer en duidelik aangetoon het, en eweneens met die keuse, rangskikking en skryfstyl onmisbare hulp en leiding verleen het. Baie dankie.
- \* Francis E. Morrison wat die setwerk, bladuitleg en taalversorging gehanteer het - baie dankie vir die puik professionele werk wat gelewer is.
- \* Die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en sy Bestuurskomitee, asook die Kommissie vir Administrasie (KvA) wat studiebeurse aan my toegeken het waarmee ek die universiteitsgeld en die uitgawes aan die tegniese versorging van die proefskrif kon delg. Dié materiële hulp word besonder gewaardeer.
- \* My kollegas (seniors en juniors) wat begrip gehad en lojaliteit en ondersteuning tydens die tydperke van afwesigheid met studieverlof gegee het - my opregte dank.
- \* My vrou, Trix, kinders, familie en vriende vir die aanmoediging, begrip en geduld tydens die baie ure, naweke en vakansietye wat voor die lessenaar deurgebring moes word - aan een en almal baie dankie!

Boweal - my innige dank aan die Here, my Skepper en Verlosser, vir die begunstiging om hierdie navorsing te kon onderneem en te kon afhandel. Sy seënende genade is wonderlik!

# Sinopsis

## Die opvoedings- en opleidingstaak van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR)

Die doel van die navorsing is om die taak en verantwoordelikheid van die NVVR ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding aan te toon. Dié doel en die funksieterrein waarin verkeersveiligheid deur opvoedende onderwys en opleiding bevorder word, word in hoofstuk 1 aangetoon. Relevante data is aan die hand van 'n literatuurstudie (sowel primêre as sekondêre bronne) versamel. Benewens die literatuurstudie is besoeke aan verskeie lande, soos Engeland, Wes-Duitsland en Australië gedurende 1982 tot 1985 gebring waartydens die probleemvraag by eweknieorganisasies van die NVVR ondersoek is. Dié besoeke was nodig om antwoorde op die probleemvraag te vind en om met bewese praktyke in dié verband te begrond. Die versamelde gegewens is volgens die histories-prinsipiële besinnende navorsingsmetode geïnterpreteer, krities oorweeg, georden en beskryf.

Verder is die aktualiteit van die navorsing, gebaseer op die werklikheid van die verkeersveiligheidsprobleem in die Republiek van Suid-Afrika (RSA), in hoofstuk 1 aangetoon. Die jaarlikse toename in verkeersbotsings en -ongevalle, asook die ontoereikende en selfs die totale afwesigheid van verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding is voorbeelde van die verkeersveiligheidsprobleem.

Voorts is aangetoon dat verkeersveiligheid 'n multidissiplinêre aangeleentheid is wat oor die afgelope aantal dekades in verhouding met die toename in padverkeer en die sosio-ekonomiese gemotoriseerde samelewing tot 'n internasionale prioriteit ontwikkel het. Die RSA het dié ontwikkeling en die gepaardgaande toename in verkeersbotsings en -ongevalle nie vrygespring nie. Trouens, die verkeersveiligheidsprobleem het in die RSA onaanvaarbare afmetings begin aanneem en gevolglik 'n samelewingsbehoefte in dié verband geskep waarin voorsien moes word.

Daar is in hoofstuk 2 aangetoon dat verkeersveiligheid hoofsaaklik op drie funksieterreine bevorder en verseker word, naamlik ingenieurswese, opvoeding en

wetstoepassing. Verkeersveiligheidsopvoeding is as funksieterrein besonder omvattend en dit is die taak en verantwoordelikheid van verskeie samelewingstrukture, soos die ouerhuis, die skool, opleidingsentrums, tersiêre onderwysinrigtings, onderwysowerhede, verkeersowerhede en verkeersveiligheidsorganisasies. Die NVVR het 'n bepaalde taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding. Die probleemvraag is watter opvoedings- en opleidingstaak die NVVR in die verband het.

Om die antwoord op die navorsingsprobleem(-vraag) fundamenteel te begrond, is die teoretiese uitgangspunte, doelstellings en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding ook in hoofstuk 2 beskryf. Blykens die uitgangspunte openbaar die mens in sy verhoudinge tot sy gesin, tot sy gemeenskap en tot God 'n eie identiteit. Dié identiteitstruktuur van die mens geld in al sy handeling. Aangesien verkeersveiligheidsopvoeding 'n menslike handeling is, besit dit ook 'n eie identiteit. Mense en gemeenskappe toon, op grond van hul identiteitstrukture, ooreenkomste en verskille tussen mekaar. Dit beteken dat verkeersveiligheidsopvoeding in enige land en in 'n samelewingsverband bepaalde ooreenstemmende basiese uitgangspunte en doelwitte impliseer, maar ook verskille toon.

Die betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding is aan die hand van die algemene opvoedingsfilosofie ontleed en beskryf. Die betekenis daarvan lê daarin dat dit 'n opvoedingshandeling is wat die mens (kind, jongmens, volwassene en bejaarde) toerus om homself en andere in die verkeersituasie buite gevaar te stel en te hou. Verkeersveiligheidsopvoeding behels die vorming van die mens se volledige persoonlikheidsmondering wat sy houding en gedrag in verkeersdeelname bepaal. Daar is verder aangetoon dat verkeersveiligheidsopvoeding onontbeerlik in die bevordering van verkeersveiligheid is, en dat dit 'n integrale deel van die gewone opvoedingshandeling moet uitmaak.

Voorts is in hoofstuk 2 aangetoon dat opvoeding in veilige verkeersdeelname primêr die verpligting van die ouerhuis is en dat die skool daarnaas ook 'n taak en verantwoordelikheid het. Dat beide dié opvoedingstrukture in die opvoedingshandeling met betrekking tot verkeersveiligheid van nie-onderwysinstansies ten opsigte van veral die nie-formele en informele onderwys en opleiding afhanklik is, is uitgewys en dien as verdere bewys dat die NVVR ongetwyfeld 'n taak en verantwoordelikheid in dié verband het.

In hoofstuk 3 is kursories beskryf hoe die verkeersveiligheidsprobleem in die RSA aanvanklik ontstaan het as gevolg van die onvermoë van die vier provinsiale administrasies (aan wie die verantwoordelikheid van padverkeer en verkeersveiligheid na die totstandkoming van die Unie van Suid-Afrika van 1910, toebedeel is) om in die samelewingsbehoefte met betrekking tot veiligheid tydens verkeersdeelname te voorsien. Gevolglik is die Nasionale Padveiligheidsorganisasie (NPVO) in 1948 gestig om die funksie van verkeersveiligheid landwyd koördinerend uit te voer. Alhoewel die oorsese Padveiligheidsending van 1947 aanbeveel het dat verkeersveiligheidsopvoeding verpligtend in alle skole aangebied moet word en bestuurderopleiding moet insluit, het dit nie in die praktyk gerealiseer nie.

Die Komitee van Ondersoek na Padveiligheid van 1955 - 1957 het bevind dat die NPVO nie sy doelwitte bereik het nie en het aanbeveel dat dit met die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR) vervang moet word (Joubert, 1959). Dit het in 1960 plaasgevind. Alhoewel die SAPVR gepoog het om die leemtes in die bevordering van verkeersveiligheid wat die NPVO ervaar het, reg te stel, het die Komitee van Ondersoek in 1970 - 1972 aanbeveel dat die SAPVR ook vervang word (Steyn, 1972). Gevolglik is die NVVR in 1972 gepromulgeer.

In hoofstuk 4 is die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR en die Direkoraat Verkeersveiligheid, wat die funksies van die NVVR verrig, beskryf. Daar is aangetoon dat die NVVR nie streng ooreenkomstig die aanbevelings van die komitees van ondersoek na verkeersveiligheid gestruktureer is nie. Gevolglik gaan die NVVR in 'n groot mate aan dieselfde leemtes mank as wat dit die geval met die NPVO (1948 - 1960) en die SAPVR (1960 - 1972) was. Die afwesigheid van verkeersveiligheidskundiges uit die verskillende funksieterreine, veral vanuit die formele onderwys in die Raad van die NVVR, is uitgewys (par. 4.3.3). Verder is ten opsigte van die funksies van die NVVR aangetoon dat, indien bestuurderopleiding in die RSA uitgebrei en op 'n hoë en eenvormige standaard landwyd gevestig wil word, die postestruktuur in die Direkoraat Verkeersveiligheid deur die Departement van Vervoer uitgebrei sal moet word om bevoegde instruksies en kundiges hierin te voorsien.

Daar is ook in hoofstuk 4 aangetoon dat die onderwysowerhede nog nie ten volle verantwoordelikheid vir verkeersveiligheidsopvoeding in al sy komponente aanvaar het nie. Die mate waarin die NVVR tans by formele, nie-formele en infor-

mele verkeersveiligheidsopvoeding betrokke en voor verantwoordelik is (in sover dit die voorsiening van onderrigmedia, massavorligting en die onderneming en navorsing in dié verband betref) is beskryf (par. 4.4.3).

’n Oorsig van die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies is in hoofstuk 5 gegee met die doel om slegs die vernaamste aangeleenthede rakende hulle stigting, organisasiestrukture en funksies aan te dui. Daar is uitgewys dat al drie die lande se verkeersveiligheidsorganisasies ’n taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding het en daarby betrokke is. Trouens, in Groot-Brittanje en Wes-Duitsland is opvoeding in veilige verkeersdeelname die primêre funksie van hulle verkeersveiligheidsorganisasies.

In hoofstuk 6 is die onderhawige lande se verkeersveiligheidsorganisasies teenoor die NVVR gestel met die doel om die vernaamste ooreenkomste en verskille tussen hulle aan te toon en te verklaar. Op grond van die mate waarin die eweknie-organisasies van die NVVR by verkeersveiligheidsopvoeding betrokke en daarvoor verantwoordelik is, is die bevindings van die navorsing geformuleer, waarna gevolgtrekkings gemaak en aanbevelings gedoen is.

Die *bevindings* van die navorsing is in hoofstuk 7 (par. 7.2) beskryf en kom in hoofsaak op die volgende neer:

- \* Die omvattende doel van verkeersveiligheidsopvoeding is om ’n beskawingsmondige verkeersdeelnemer te vorm wat vir die samelewing voordelig en vir God ’n sieraad is (par. 2.3.2).
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding moet al die doelwitte van opvoeding insluit om die mens met betrekking tot al sy bestaanswyses in veilige verkeersdeelname op te voed (par. 2.3.3).
- \* Die aard en wese van verkeersveiligheidsopvoeding is eers sedert 1972 in die RSA besef, naamlik dat dit nie net uit informele voorligting bestaan nie, maar dat verkeersveiligheidsopvoeding ’n deurlopende opvoedingshandeling is wat met die gewone opvoeding geïntegreerd moet plaasvind en dat dit teoretiese en praktiese bestuurderopleiding insluit (par. 3.9).
- \* Die RSA beskik nie oor ’n eenvormige nasionale verkeersveiligheidstelsel en -beleid nie. Gevolglik kan die NVVR nie sy doelstellings ten volle bereik nie (parr. 2.4.6; 3.8.4).

- \* Verkeersveiligheidsopvoeding is 'n noodsaaklike en primêre maatreël teen die toenemende verkeersbotsings en -ongevalle en voorsien gevolglik in 'n samelewingsbehoefte in dié verband (par. 2.4).
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding is in die RSA op alle funksieterreine verwaarloos. Ouers kom nie hulle verpligtinge ten opsigte van die opvoeding van hulle kinders in veilige verkeersdeelname na nie. Verkeersveiligheidsopvoeding kom ook nie in die primêre en sekondêre skole en op tersiêre vlak tot sy reg nie omdat onderwysowerhede nog nie volle verantwoordelikheid hiervoor aanvaar het nie (par. 4.7.5)
- \* Teoretiese en praktiese bestuurderopleiding vind nie algemeen op die voorlisensievlak plaas nie. Gevolglik het die RSA van die swakste opgeleide motorvoertuigbestuurders in die Westerse wêreld (par. 7.2.9).
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding is as nasionale prioriteit die medeverantwoordelikheid van elke landsburger, elke gemeenskap en alle owerhede. Verkeersveiligheidsopvoeding word in die nasionale doelwitte, soos dit in die Grondwet van die RSA beliggaam is, geïdentifiseer. Deur doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding kan grootliks bygedra word om Christelike waardes en beskaafde norme te handhaaf, om die geluk en welvaart van alle verkeersdeelnemers te bevorder en om die menswaardigheid, lewe en eiendom van almal te eerbiedig en te help beskerm (par. 7.2.13).
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding is ook die taak en verantwoordelikheid van verkeersveiligheidsorganisasies, veral ten opsigte van die nie-formele en informele onderwys en opleiding daarin (par. 6.6).
- \* Die NVVR en die Direkoraat Verkeersveiligheid se organisasiestrukture sal herstruktureer moet word om sy funksies doelmatig te kan uitvoer (par. 4.3.4).

Op grond van die bevindings is tot bepaalde *gevolgtrekkings* gekom wat ook in hoofstuk 7 (par. 7.3) beskryf is en op die volgende neerkom:

- \* Die navorsingsdoel en doelwitte is bereik. Blykens die uitgangspunte, doelstellings en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding en die bevindings in dié verband is die gevolgtrekking dat verkeersveiligheidsopvoeding primêr die verpligting van die ouerhuis is. Naas die ouerhuis is dit die verantwoordelikheid van die skool en tersiêre onderwysinrigtings en van nie-onderwysstrukture.

- \* Aangesien die houding van die mens as verkeersdeelnemer 'n makrofaktor ten opsigte van die verkeersveiligheidsprobleem is, en 'n houdingsverandering hoofsaaklik deur opvoeding bewerkstellig word, is deurlopende en doelgerigte verkeersveiligheidsopvoeding in die RSA 'n noodsaaklikheid.
- \* Die NVVR het as nie-onderwysstruktuur 'n bepaalde taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, veral ten opsigte van die nie-formele en informele terreine daarvan (vgl. par. 7.3.2.5).

Na aanleiding van die bevindings en gevolgtrekkings is die volgende vernaamste aanbevelings gedoen (par. 7.4):

- \* Die instelling van 'n sentrum/departement vir verkeersveiligheidsopvoeding aan een of meer universiteit(e).
- \* Verpligte deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding in alle skole wat formele en/of nie-formele teoretiese en praktiese bestuurderopleiding insluit.
- \* Die opleiding van onderwysers en onderwysstudente in verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Die opleiding van ouers om hulle toe te rus vir hulle verpligting met betrekking tot die opvoeding van hulle kinders in veilige verkeersdeelname.
- \* Die herstrukturering van die NVVR om verkeersveiligheidskundiges in te sluit en om personeel wat bestuurderopleiding landwyd kan implementeer, te voorsien.
- \* Voortgesette toegepaste navorsing ter verbetering van verkeersveiligheidsopvoeding.

Ten slotte:

Die oorkoepelende slotsom op grond van hierdie navorsing is dat verkeersveiligheidsopvoeding as menslike handeling 'n religieus-verankerde gebeure behoort te wees om werklik daarin te slaag om by die mens 'n volkome en blywende veiligheidshouding in verkeersdeelname te bewerkstellig.



# Synopsis

## **The National Road Safety Council's task of education and training**

The aim of this research is to look into and to demonstrate the task and responsibility of the National Road Safety Council (NRSC) regarding road safety education. This aim and the functional field in which road safety is promoted through educative teaching and training is described in chapter 1. Relevant data have been collected by means of a literature study (both primary and secondary sources). Apart from the literature study, various countries such as England, West Germany and Australia were visited between 1982 and 1985 where the problem in question was investigated with organisations comparable to the NRSC. These visits were necessary for the author to find answers to the problem in question and to base them on proven practices. The information was interpreted, analysed critically, systematized and described according to the historic-fundamental-reflective method of research.

The actuality of this research (as reported in chapter 1) is based on the reality of the road safety problem in the Republic of South Africa (RSA). Examples of this problem are the increase in traffic collisions and casualties annually and the insufficiency and often total absence of road safety education and driver training.

Furthermore, it has been shown that road safety is a multidisciplinary concern which has developed into an international priority over the past few decades. The development has taken place in proportion to the increase in road traffic and the socio-economically motorised society. The RSA has not been exempted from these developments and the increase in collisions and casualties that go with it. As a matter of fact, the road safety problem in the RSA has begun to reach unacceptable proportions and as a result has created a need in society for which provision must be made.

Chapter 2 shows that road safety is promoted and founded in three main functional areas, namely, engineering, education and enforcement of the traffic law. The functional field of road safety education is exceptionally comprehensive

and is the task and responsibility of various structures in society such as the home, school, training centres tertiary education institutions, education authorities and road safety organisations. Consequently the NRSC has a definite task and responsibility regarding road safety education. The problem question is what education and training task the NRSC has in this regard.

The theoretical points of departure, aims and necessity of road safety education are described in chapter 2 in order to base the answers to the research problem (question) fundamentally. The point of departure is that man reveals an own identity in his relationships to his family, community and to his God. This identity structure is revealed in all of his actions. Because road safety education is a human activity, it also possesses an own identity. People and communities show similarities to and differences between each other on the basis of their identity structures. This means that road safety education in any country and community implies definite similarities concerning points of departure and objectives but will also show differences.

The meaning of road safety education has been analysed and described according to general education philosophies. The meaning of road safety education lies in the fact that it is an educative action which equips man (child, adolescent, adult and aged) to keep himself as well as others around him out of danger in the traffic situation. Road safety education includes the forming of man's personality characteristics as a whole, which in turn, determines his attitude and behaviour in traffic. From this it can be deduced that road safety education is indispensable in the promotion of road safety and that it should be an integral part of ordinary educational activities.

It is shown in chapter 2 that education in safe traffic participation is primarily the responsibility of the parental home (parents), and that the school (teachers) has also a task and responsibility in this regard. It is also indicated that both these two educative structures depend on non-educational institutions as far as non-formal and informal road safety teaching and training are concerned. This is a further example of the definite task and responsibility of the NRSC regarding road safety education.

In chapter 3 there is a cursory description of how the road safety problem in the RSA originated as a result of the inability of the four provincial administra-

tions (to whom was given the responsibility of road traffic and road safety after the Union of South Africa came into being in 1910) to provide for the needs of society concerning safety in traffic. As a result, the National Road Safety Organisation (NRSO) was established in 1948, in order to carry out the function of road safety in a co-ordinated manner throughout the country. Although the road safety delegation of 1947 that went abroad recommended that road safety education should be compulsory in all schools and should include driver training, it was not realized in practice.

The findings of the Committee of Enquiry into Road Safety, of 1955 - 1957 (Joubert, 1958) were that the NRSO had not achieved its goals and recommended that it should be replaced by the South African Road Safety Council (SARSC). This took place in 1960. Although the SARSC attempted to rectify the problems in the promotion of road safety that had been experienced by the NRSO, the Committee of Enquiry of 1970 - 1972 (Steyn, 1972) recommended that the SARSC should also be replaced. As a result the NRSC was promulgated in 1972.

In chapter 4 the organisational structure and functions of the NRSC and the Road Traffic Directorate which performs the functions of the NRSC are described. Through this it has become clear that the NRSC has not been structured strictly according to the recommendations of the committees of enquiry into road safety. As a result, the NRSC suffers to a large extent from the same shortcomings as did the NRSO (1948 - 1960) and the SARSC (1960 - 1972). The absence of experts on road safety, especially in the area of formal education, on the Council of the NRSC, has been pointed out (par. 4.3.3). Furthermore, it has been shown that if driver training in the RSA is to be expanded and established on a higher and uniform standard nationwide, the Department of Transport will have to expand the structure of posts in die Road Safety Directorate in order to provide sufficient, competent instructors and experts.

It has also been shown in chapter 4 that the education authorities still do not accept full responsibility for road safety education and all of its components. The measure of involvement and responsibility of the NRSC presently in formal, non-formal and informal road safety education is demonstrated (as far as the provision of teaching media, mass education and the undertaking of research projects are concerned, par. 4.4.3).

An overview of the British, West German and Australian national road safety organisations is given in chapter 5 with the aim of showing only the most important matters affecting their establishment, organisational structures and functions. It is pointed out that the road safety organisations of all three these countries have a task and responsibility regarding road safety education and they are heavily involved in it. As a matter of fact, in Great Britain and West Germany the primary function of their respective road safety organisations is education in safe traffic participation.

In chapter 6 the NRSC is compared to the road safety organisations of the countries in question with the aim of showing the most important similarities and differences. The findings of the research have been formulated according to the measure in which peer organisations of the NRSC are responsible for and involved in road safety education after which conclusions have been reached and recommendations made.

The *findings* of the research is described in chapter 7 (par. 7.2) and are basically the following:

- \* The ultimate goal of road safety education is to form a participant in traffic who is a mature and responsible adult and who will be an asset to society and a show-piece for God (par. 2.3.2).
- \* Road safety education must include all the aims of education in order to involve man by educating him in all forms of existence in safe traffic participation (par. 2.3.3).
- \* The nature and essence of road safety education was first realized in the RSA since 1972, namely that it does not only consist of informal education but that road safety education should take place as a continuous activity which is integrated into general education and that it should include theoretical and practical driver training (par. 3.9).
- \* The RSA does not have a uniform national road safety system or policy. As a result the NRSC cannot achieve its objectives completely (parr. 2.4.6; 3.8.4).
- \* Road safety education is a necessity and primary measure against the increa-

sing traffic collisions and casualties and consequently provides for a need in society (par. 2.4).

- \* Road safety education in the RSA has been neglected in all areas. Parents do not fulfil their responsibilities concerning their children's safe participation in traffic. Road safety education does not have its rightful place in primary and secondary schools as well as tertiary level as education authorities have not yet accepted full responsibility (par. 4.7.5).
- \* Theoretical and practical driver training does not generally take place before licensing. Consequently, the RSA has of the most poorly trained motor vehicle drivers in the Western world (par. 7.2.9).
- \* Road safety education is the co-responsibility of every citizen, every community and all authorities as it is a national priority. Road safety education is identified in the national objectives as contained in the constitution of the RSA. Christian values and civilized norms can largely be achieved by means of efficient road safety education, in order to promote the well-being and happiness of all participants in traffic and in order to respect and to help protect the dignity, life and property of everyone (par. 7.2.13).
- \* Road safety education is also the task and responsibility of road safety organisations, especially in non-formal and informal education and training (par. 6.6).
- \* The organisation structure of the NRSC and the Road Safety Directorate will have to be restructured in order to carry out its duties efficiently (par. 4.3.4).

Based on the findings, the following *conclusions* have been described in chapter 7 (par. 7.3):

- \* The aim and objectives of the research were achieved. From the points of departure, objectives and the necessity for road safety education and the findings concerning this, the conclusions are that road safety education is primarily the responsibility of the parent. Besides the home it is the responsibility of the school, tertiary education institutions and non-educational structures.
- \* Because the attitude of man as a participant in traffic is a macro factor

regarding the road safety problem, and a change of attitude can only really be realized through education, it is essential that the RSA has a continuous, purposeful road safety education programme.

- \* The NRSC has a specific task and responsibility towards road safety education as a non-education structure, especially with regard to the non-formal and informal areas (par. 7.3.2.5).

As a result of these conclusions, the following *recommendations* have been made (par. 7.4):

- \* The institution of a centre/department for road safety education at one or more university (ies).
- \* Compulsory continuous (uninterrupted) road safety education in all schools including formal and/or non-formal theoretical and practical driver training.
- \* The training of teachers and student teachers in road safety education.
- \* The training of parents in order to equip them for their obligations concerning the education of their children in safe traffic participation.
- \* The restructuring of the NRSC so that road safety experts are included and the provision of staff who are able to implement driver training nationwide.
- \* Further applied research for the improvement of road safety education.

**Conclusion:**

The all encompassing conclusion, based on the research, is that road safety education as a human activity should be anchored in religious actions in order to really succeed in realizing a complete and lasting safety attitude in traffic participation by man.



Inhoudsopgawe

Hoofstuk		Pagina
1.	<b>ORIËNTERING</b>	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Agtergrond en konteks van die navorsingsprobleem	1
1.3	Probleemstelling en die aktualiteit van die navorsing	3
1.4	Die doel van die navorsing	4
1.5	Metodologiese verantwoording	5
1.6	Afbakening van die navorsingsterrein en begripsomskrywing	6
1.7	Strukturering van die proefskrif	8
1.8	Slotopmerking	9
2.	<b>VERKEERSVEILIGHEIDSOPVOEDING: UITGANGSPUNTE, DOELSTELLINGS EN NOODSAAKLIKHEID</b>	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Verkeersveiligheidsopvoedingsteoretiese uitgangspunte	11
2.2.1	<i>Die aard en omvang van verkeersveiligheidsopvoeding as teoretiese uitgangspunt</i>	11
2.2.2	<i>Die identiteitstruktuur van die mens as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	12
2.2.2.1	<i>Inleiding</i>	12
2.2.2.2	<i>Die identiteitstruktuur van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	12
2.2.2.3	<i>Verkeersveiligheidsopvoeding in samelewingsverband</i>	13
2.2.2.4	<i>Verkeersveiligheidsopvoeding is die plig van die ouer</i>	14
2.2.2.5	<i>Verkeersveiligheidsopvoeding as taak van die skool</i>	14
2.2.2.6	<i>Die teorie en praktyk van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	15
2.2.3	<i>Temporaliteit as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	16
2.2.4	<i>Religieuse gegrepenheid as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	17
2.3	Doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding	18
2.3.1	<i>Inleiding</i>	18
2.3.2	<i>Die omvattende doelstelling van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	19
2.3.3	<i>Die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	20

2.3.3.1	<i>Inleiding</i>	20
2.3.3.2	<i>Getal as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	21
2.3.3.3	<i>Ruimtelikheid as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	21
2.3.3.4	<i>Beweging as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	22
2.3.3.5	<i>Energie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	22
2.3.3.6	<i>Die organiese lewe as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	23
2.3.3.7	<i>Die gevoelslewe as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	24
2.3.3.8	<i>Onderskeiding as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	24
2.3.3.9	<i>Beheersing as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	25
2.3.3.10	<i>Kommunikasie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	26
2.3.3.11	<i>Sosiale verkeer as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	27
2.3.3.12	<i>Doelmatige ekonomie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	27
2.3.3.13	<i>Estetiese waardes as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	28
2.3.3.14	<i>Beregting as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	28
2.3.3.15	<i>Etiese waardes as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	29
2.3.3.16	<i>Geloof in God as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	29
2.3.4	<b>Slotopmerking</b>	30
2.4	<b>Die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding</b>	30
2.4.1	<b><i>Inleiding</i></b>	30
2.4.2	<b><i>Die aard van verkeersbotsings</i></b>	31
2.4.3	<b><i>Die omvang van verkeersbotsings as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	33
2.4.4	<b><i>Die houding van die padgebruiker as oorsaak van verkeersbotsings en die rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	37
2.4.4.1	<b><i>Inleiding</i></b>	37
2.4.4.2	<b><i>Motorbestuur sonder 'n geldige bestuurderslisensie as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	38
2.4.4.3	<b><i>Die nie-dra van sitplekgordels as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	39
2.4.4.4	<b><i>Drink- en dronkbestuur as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	40
2.4.4.5	<b><i>Gevolgtrekking</i></b>	42

2.4.5	<i>Die behoeftes van die mens as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	44
2.4.6	<i>Die gebrek aan voldoende standaarde ten opsigte van verkeersmaatreëls as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	45
2.4.6.1	<i>Inleiding</i>	45
2.4.6.2	<i>Die lae standaard van toetsing vir die uitreiking van bestuurderslisensies as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	45
2.4.6.3	<i>Die gebrekkige standaard ten opsigte van die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	48
2.4.6.4	<i>Leemtes in die padstelsel en padverkeerstekens as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	50
2.4.7	<i>Die gebrek aan doelmatige verkeersbeheer en -wetstoepassing as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding</i>	51
2.5	<b>Samevatting</b>	52
3.	<b>DIE ONTSTAAN EN FUNKSIONERING VAN ORGANISASIES VIR DIE BEVORDERING VAN VERKEERSVEILIGHEID IN SUID-AFRIKA: 'N PERSPEKTIEWESE OORSIG</b>	54
3.1	<b>Inleiding</b>	54
3.2	<b>Die eerste fase van verkeersveiligheid, 1910 tot 1928</b>	55
3.3	<b>Die tweede fase van verkeersveiligheid, 1928 tot 1937</b>	56
3.4	<b>Die derde fase van verkeersveiligheid, 1937 tot 1939</b>	57
3.5	<b>Die vierde fase van verkeersveiligheid, 1939 tot 1945</b>	58
3.6	<b>Die vyfde fase van verkeersveiligheid, 1945 tot 1948</b>	59
3.7	<b>Die sesde fase van verkeersveiligheid, 1948 tot 1960</b>	60
3.7.1	<i>Die stigting en organisasiestruktuur van die Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika (NPVO)</i>	60
3.7.2	<i>Die doel van die NPVO</i>	63
3.7.3	<i>Die funksies van die NPVO met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding</i>	63
3.7.4	<i>Bevindings en aanbevelings van die Komitee van Onderzoek na Padveiligheid (1955-1957)</i>	65
3.7.4.1	<i>Inleiding</i>	65
3.7.4.2	<i>Bevindings</i>	66

3.7.4.3	<i>Aanbevelings</i>	66
3.8	<b>Die sewende fase van verkeersveiligheid, 1960 tot 1972</b>	68
3.8.1	<i>Die stigting en organisasiestruktuur van die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR)</i>	68
3.8.2	<i>Die doel van die SAPVR</i>	70
3.8.3	<i>Funksies van die SAPVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding</i>	71
3.8.4	<i>Bevindings van die Komitee van Onderzoek (1970-1972)</i>	74
3.8.5	<i>Aanbevelings van die Komitee van Onderzoek (1970-1972)</i>	77
3.9	<b>Die problematiek ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding gedurende die tydperk 1948 tot 1972</b>	79
3.10	<b>Samevatting</b>	32
4.	<b>DIE ORGANISASIESTRUKTUUR EN FUNKSIES VAN DIE NASIONALE VERKEERSVEILIGHEIDSRAAD (NVVR), MET BESONDERE VERWYSING NA VERKEERSVEILIGHEIDSOPVOEDING</b>	83
4.1	<b>Inleiding</b>	83
4.2	<b>Konstituering van die NVVR</b>	84
4.3	<b>Organisasiestruktuur en doel van die NVVR</b>	84
4.3.1	<i>Organisasiestruktuur van die NVVR</i>	84
4.3.2	<i>Doel van die organisasiestruktuur van die NVVR</i>	85
4.3.3	<i>Kritiese evaluering van die organisasiestruktuur van die NVVR</i>	86
4.3.4	<i>Die organisasiestruktuur van 'n voorgestelde funksionele NVVR</i>	87
4.4	<b>Die organisasiestruktuur en funksies van die Direkoraat Verkeersveiligheid</b>	89
4.4.1	<i>Inleiding</i>	89
4.4.2	<i>Die organisasiestruktuur van die Direkoraat verkeersveiligheid</i>	89
4.4.3	<i>Funksies van die Direkoraat Verkeersveiligheid</i>	91
4.4.3.1	<i>Inleding</i>	91
4.4.3.2	<i>Funksies van die Afdeling Navorsing en Inligting</i>	93
4.4.3.3	<i>Funksies van die Afdeling Opvoeding</i>	94
4.4.3.4	<i>Funksies van die Afdeling Publisiteit</i>	96
4.4.3.5	<i>Funksies van die Streekkantooreenhede</i>	98

4.4.4	<i>Die voorsiening van opleiding vir verkeersveiligheidsleiers</i>	99
4.5	<b>Werkzaamhede van die NVVR</b>	101
4.6	<b>Bevoegdihede van die NVVR</b>	102
4.6.1	<i>Bevoegdihede van die Raad</i>	102
4.6.2	<i>Bevoegdihede van die Minister van Vervoerwese</i>	103
4.7	<b>Funksies van die NVVR, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding</b>	105
4.7.1	<i>Inleiding</i>	105
4.7.2	<i>Navorsingsprogram oor verkeersveiligheid</i>	105
4.7.3	<i>Die bekendstelling van verkeersveiligheidsinligting</i>	109
4.7.4	<i>Massavorligting in verband met verkeersveiligheid</i>	111
4.7.4.1	<i>Inleiding</i>	111
4.7.4.2	<i>Die NVVR se korporatiewe beeld en verkeersveiligheidsembleem</i>	112
4.7.4.3	<i>Benutting van massakommunikasiemedia</i>	115
4.7.4.4	<i>Die veldtog teen drink- en dronkbestuur</i>	117
4.7.4.5	<i>Die Verkeersveiligheidsjaar '84-veldtog</i>	118
4.7.4.6	<i>Gevolgtrekking</i>	118
4.7.5	<b>Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van die NVVR</b>	119
4.7.5.1	<i>Inleiding</i>	119
4.7.5.2	<i>Die stand van verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika, met besondere verwysing na die betrokkenheid van die NVVR</i>	120
4.7.5.3	<i>Gevolgtrekking</i>	127
4.8	<b>Samevatting</b>	127
5.	<b>DIE ORGANISASIESTRUKTURE EN FUNKSIES VAN ENKELE BUTTELANDSE VERKEERSVEILIGHEIDSORGANISASIES, MET BESONDERE VERWYSING NA VERKEERSVEILIGHEIDSOOPVOEDING</b>	129
5.1	<b>Inleiding</b>	129
5.2	<b>Die verkeersveiligheidsorganisasie in Groot-Brittanje</b>	131
5.2.1	<i>Inleiding</i>	131
5.2.2	<i>Die organisasiestruktuur van die ROSPA</i>	132

<b>5.2.3</b>	<b><i>Funksies van die ROSPA</i></b>	132
5.2.3.1	<i>Inleiding</i>	132
5.2.3.2	<i>Voorbeelde van die funksies van die ROSPA, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding</i>	134
<b>5.2.4</b>	<b><i>Resultate deur die ROSPA behaal</i></b>	139
<b>5.2.5</b>	<b><i>Samevattende opmerking</i></b>	139
<b>5.3</b>	<b><i>Die verkeersveiligheidsorganisasie in Wes-Duitsland</i></b>	140
5.3.1	<i>Inleiding</i>	140
5.3.2	<i>Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR)</i>	140
5.3.3	<i>Die hoof funksies van die DVR</i>	142
5.3.4	<i>Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeerswag (DVW)</i>	144
5.3.5	<i>Die funksies van die DVW</i>	146
5.3.5.1	<i>Inleiding</i>	146
5.3.5.2	<i>Voorbeelde van die funksies van die DVW</i>	147
5.3.5.3	<i>Resultate deur die DVW behaal</i>	150
<b>5.3.6</b>	<b><i>Samevattende opmerking</i></b>	151
<b>5.4</b>	<b><i>Die verkeersveiligheidsorganisasie in Australië</i></b>	152
5.4.1	<i>Inleiding</i>	152
5.4.2	<i>Die verkeersveiligheidsorganisasiestruktuur in Australië</i>	153
5.4.3	<i>Die funksies van die Road Crash Prevention Australia (RCPA)</i>	154
5.4.4	<i>Die funksies van die Road Traffic Authority (RTA)</i>	156
5.4.4.1	<i>Inleiding</i>	156
5.4.4.2	<i>Voorbeelde van die funksies van die RTA</i>	156
5.4.5	<i>Die resultate van die funksies van die verkeersveiligheidsorganisasies in Australië</i>	159
<b>5.4.6</b>	<b><i>Samevattende opmerking</i></b>	160
<b>5.5</b>	<b><i>Samevatting</i></b>	160
<b>6.</b>	<b>OOREENKOMSTE EN VERSKILLE TUSSEN DIE NASIONALE VERKEERSVEILIGHEIDSRaad (NVVR) EN DIE BRITSE, WES-DUITSE EN AUSTRALIESE VERKEERSVEILIGHEIDSORGANISASIES</b>	162
6.1	<i>Inleiding</i>	162

<b>6.2</b>	<b>Skakeling tussen die Suid-Afrikaanse en buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies, 1947 tot 1972</b>	163
<b>6.3</b>	<b>Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA)</b>	165
<b>6.3.1</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle stigting</i></b>	165
6.3.1.1	<i>Inleiding</i>	165
6.3.1.2	<i>Ooreenkomste</i>	165
6.3.1.3	<i>Verskille</i>	165
<b>6.3.2</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasie-strukture</i></b>	166
6.3.2.1	<i>Inleiding</i>	166
6.3.2.2	<i>Ooreenkomste</i>	166
6.3.2.3	<i>Verskille</i>	167
<b>6.3.3</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies</i></b>	169
6.3.3.1	<i>Inleiding</i>	169
6.3.3.2	<i>Ooreenkomste</i>	170
6.3.3.3	<i>Verskille</i>	171
<b>6.3.4</b>	<b><i>Gevolgtrekking</i></b>	175
<b>6.4</b>	<b>Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Duitse Verkeerswag (DVW) en Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR)</b>	175
<b>6.4.1</b>	<b><i>Ooreenkoms en verskil ten opsigte van hulle stigting</i></b>	175
6.4.1.1	<i>Inleiding</i>	175
6.4.1.2	<i>Ooreenkoms</i>	176
6.4.1.3	<i>Verskil</i>	176
<b>6.4.2</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasie-strukture</i></b>	176
6.4.2.1	<i>Inleiding</i>	176
6.4.2.2	<i>Ooreenkomste</i>	176
6.4.2.3	<i>Verskille</i>	177
<b>6.4.3</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies</i></b>	179
6.4.3.1	<i>Inleiding</i>	179
6.4.3.2	<i>Ooreenkomste</i>	180
6.4.3.3	<i>Verskille</i>	181

6.4.4	<i>Opsommende opmerking</i>	184
6.5	<i>Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Australiese verkeersveiligheidsorganisasies</i>	184
6.5.1	<i>Inleiding</i>	184
6.5.2	<i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle stigting</i>	185
6.5.2.1	<i>Inleiding</i>	185
6.5.2.2	<i>Ooreenkomste</i>	185
6.5.2.3	<i>Verskille</i>	185
6.5.3	<i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasie-strukture</i>	186
6.5.3.1	<i>Inleiding</i>	186
6.5.3.2	<i>Ooreenkomste</i>	186
6.5.3.3	<i>Verskille</i>	187
6.5.4	<i>Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies</i>	188
6.5.4.1	<i>Inleiding</i>	188
6.5.4.2	<i>Ooreenkomste</i>	188
6.5.4.3	<i>Verskille</i>	189
6.5.5	<i>Samevattende opmerking</i>	190
6.6	<i>Algemene gevolgtrekking</i>	190
6.7	<i>Samevatting</i>	191
7.	<b>BEVINDINGS, GEVOLGTREKKINGS EN AANBEVELINGS</b>	192
7.1	<i>Inleiding</i>	192
7.2	<i>Bevindings van die navorsing</i>	192
7.2.1	<i>Die doel van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	192
7.2.2	<i>Die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	193
7.2.3	<i>Die betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	193
7.2.4	<i>Die omvang van die verkeersveiligheidsprobleem</i>	193
7.2.5	<i>'n Gebrek aan 'n nasionale verkeersveiligheidstelsel en -beleid</i>	194
7.2.6	<i>Die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding</i>	194
7.2.7	<i>Verkeersveiligheidsopvoeding is 'n samelewingsbehoefte</i>	195
7.2.8	<i>Verkeersveiligheidsopvoeding word in Suid-Afrika verwaarloos</i>	195

<b>7.2.9</b>	<b><i>Bestuurderopleiding kom in Suid-Afrika nie tot sy reg nie</i></b>	196
<b>7.2.10</b>	<b><i>Die doel van die NVVR</i></b>	196
<b>7.2.11</b>	<b><i>Die organisasiestruktuur van die NVVR</i></b>	197
<b>7.2.12</b>	<b><i>Verkeersveiligheidsopvoeding as opgawe in samelewingsverband</i></b>	197
<b>7.2.13</b>	<b><i>Verkeersveiligheid as nasionale opgawe</i></b>	198
<b>7.2.14</b>	<b><i>Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van verkeersveiligheidsorganisasies</i></b>	198
<b>7.2.15</b>	<b><i>Ooreenkomste en verskille tussen verkeersveiligheidsorganisasies met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	198
<b>7.3</b>	<b><i>Gevolgtrekkings met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	199
<b>7.3.1</b>	<b><i>Inleiding</i></b>	199
<b>7.3.2</b>	<b><i>Gevolgtrekkings</i></b>	199
<b>7.3.2.1</b>	<b><i>Verkeersveiligheidsopvoeding is die verantwoordelikheid van die ouerhuis</i></b>	199
<b>7.3.2.2</b>	<b><i>Verkeersveiligheidsopvoeding is die verantwoordelikheid van die skool</i></b>	200
<b>7.3.2.3</b>	<b><i>Bestuurderopleiding is 'n integrale deel van verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	200
<b>7.3.2.4</b>	<b><i>Nasionale koördinering van verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding</i></b>	200
<b>7.3.2.5</b>	<b><i>Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van die NVVR</i></b>	200
<b>7.4</b>	<b><i>Aanbevelings op grond van dié ondersoek</i></b>	202
<b>7.4.1</b>	<b><i>Inleiding</i></b>	202
<b>7.4.2</b>	<b><i>Aanbevelings</i></b>	202
<b>7.4.2.1</b>	<b><i>Die vestiging van 'n Instelling vir Verkeersveiligheidsopvoeding in die Republiek van Suid-Afrika (RSA)</i></b>	202
<b>7.4.2.2</b>	<b><i>Verpligte deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding wat bestuurderopleiding insluit</i></b>	203
<b>7.4.2.3</b>	<b><i>Opleiding van onderwysers en onderwysstudente in verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	203
<b>7.4.2.4</b>	<b><i>Opleiding van ouers in verkeersveiligheidsopvoeding</i></b>	203
<b>7.4.2.5</b>	<b><i>Stigting van organisasiestrukture vir opleiding in verkeersveiligheid</i></b>	203
<b>7.4.2.6</b>	<b><i>Herstrukturering van die NVVR</i></b>	204

7.4.2.7	<i>Verdere navorsing in verkeersveiligheidsopvoeding</i>	204
7.5	<b>Samevatting</b>	205

**FIGURE**

2.1	'n Botsingsmodel volgens Haddon en Walker	33
4.1	Embleem van die NVVR, 1972 tot 1984	113
4.2	Die nuwe embleem van die NVVR vanaf 1984	114

**GRAFIEKE**

2.1	Veroordelings vir bestuur onder die invloed van alkohol en verdowingsmiddels in Suid-Afrika (alle bevolkingsgroepe)	43
5.1	Kindervoetgangerbeserings en -sterftes in verkeersbotsings in Groot-Brittanje, 1957 tot 1978	136

**ORGANIGRAMME**

4.1	Die organisasiestruktuur van die Direkoraat Verkeersveiligheid	90
4.2	Doelwitte en funksies van die afdelings van die Direkoraat Verkeersveiligheid	92
5.1	Die organisasiestruktuur van die ROSPA	133
5.2	Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR)	141
5.3	Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeerswag (DVW)	145
5.4	Die Australiese verkeersveiligheidsorganisasiestruktuur	155

**TABELLE**

1.1	Padsterftes en -beserings in Suid-Afrika volgens ouderdomsgroepe, 1980 tot 1984	3
2.1	Die toename in onderrig-leerbehoefte volgens die ontwikkelingsvlak van die mens	17
2.2	Getal verkeersbotsings, padsterftes en ernstige beserings in Suid-Afrika gedurende 1981 tot 1984	34
2.3	Verkeersongevalle in Suid-Afrika gedurende 1984 volgens die padgebruikstatus van die slagoffers	35
2.4	Die sterftekoerse van verkeersbotsings	36

2.5	Getal skoolkinders wat sonder 'n bestuurderslisensie 'n motorvoertuig bestuur	38
2.6	Die werklike drakoers van sitplekgordels vir alle motorvoertuie in Suid-Afrika gedurende 1980 tot 1984	40
2.7	Alkoholbetrokkenheid by bestuurders van motorvoertuie in Suid-Afrika	41
2.8	Die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika	48
2.9	Persentasie motorvoertuigbestuurders wat aan die minimum binokulêre gesigsvermoë voldoen	49
3.1	Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Suid-Afrika in 1935, 1940, 1944 en 1949	59
3.2	Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Suid-Afrika in 1950, 1960 en 1970	75
4.1	Geld aan verkeersveiligheidsnavorsing bestee, 1971-1985	106
4.2	Geld deur die NVVR aan massavorligting (publisiteit) bestee, 1972 tot 1985	116
4.3	Hoeveelheid geld wat deur die NVVR aan verkeersveiligheidsopvoeding gedurende 1972 tot 1985 bestee is	121
4.4	Persentasie herkenning van verkeersveiligheidsopvoedkundige onderrigmedia in Blanke skole gebruik (per provinsie) in 1980 in Suid-Afrika	122
4.5	Verkeersveiligheidsonderrig gedurende skoolure (per provinsie en per standerd) in 1980 in Suid-Afrika ontvang	123
4.6	Onderrig in verkeersveiligheid gedurende 1983 ontvang, volgens skoolstanderd en bevolkingsgroep	124
4.7	Geen onderrig in verkeersveiligheid gedurende 1983 ontvang nie, volgens skoolstanderd en bevolkingsgroep	125
4.8	Bewustheid van verkeersveiligheidsonderrigmedia by onderwysers per bevolkingsgroep	125
5.1	Getal verkeersveiligheidsmedewerkers in 1982 in Wes-Duitsland	146
5.2	Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Wes-Duitsland gedurende 1970, 1979 en 1982	150
5.3	Padsterftes in Wes-Duitsland gedurende 1965 tot 1980	151
5.4	Beskikbaarheid van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding in Victoria	157
5.5	Bevolkingsgetal en getal motorvoertuie en padsterftes gedurende 1970, 1976, 1981 en 1983 in Australië	159
	<b>BRONNE</b>	206

<b>BYLAES</b>		220
A	Getal motorvoertuie en padverkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Suid-Afrika gedurende 1935 tot 1985	221
B	'n Verdeling van die taak van verkeersveiligheidsopvoeding	222
C	Navorsingsprojekte deur die NVVR onderneem oor opvoeding, opleiding en massavorligting in verband met verkeersveiligheid in Suid-Afrika, 1972 tot 1984	223
D	Skematiese voorstelling van die verkeersveiligheidsdatabank	224
E	Die name van die lede van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad, Maart 1972 tot Desember 1985	225
F	Verkeersveiligheidsnavorsing deur die Nasionale Verkeersveiligheidsraad onderneem gedurende 1972 tot 1984	227

---

## 1

# Oriëntering

## 1.1 Inleiding

Die oogmerke met die oriënterende hoofstuk is om die leser vertrouwd te maak met die agtergrond en konteks van die navorsingsprobleem, die probleem wat nagevors word, die aktualiteit daarvan en die doel van die navorsing. Voorts word die metode van navorsing aangedui, die navorsingsterrein word afgebaken en dan word die strukturering van die proefskrif gegee.

## 1.2 Agtergrond en konteks van die navorsingsprobleem

Deur die eeue heen reis die mens *op land* van plek tot plek - hetsy te voet, met 'n esel, os of kameel of per ossewa of perdekar. Ook goedere word gedurig van plek tot plek vervoer. Oor die afgelope tien dekades word daar veral per trein of motorvoertuig gereis.

Vroeër was die gevare op pad hoofsaaklik struikrowers wat die reisiger kon aanval, beroof en selfs doodmaak. Reisigers het daarom bepaalde veiligheidsmaatreëls getref deur, onder andere, hulleself (en hul kinders) in wapenhantering en selfverdediging op te lei, van wagte gebruik te maak en slegs gedurende die dag te reis.

Namate die tegnologie ontwikkel het, het die wyse van reis en padvervoer verander asook die gepaardgaande gevare en toepaslike veiligheidsmaatreëls. Dit wil voorkom asof die tegnologie van die padstelsel en van die motorvoertuig aansienlik vinniger as die mens se kennis van en vaardigheid in die veilige gebruik van padverkeer ontwikkel het. As gevolg van die mens se onvermoë om met die veranderende en gemotoriseerde padverkeer en samelewing tred te hou, het padverkeer mettertyd onveiliger geword.

Die ouer volkere in die ontwikkelde lande het met hul gevestigde opvoedende onderwysstelsels, volkskulture en eenvormige leefwyses die probleem van die vinnig ontwikkelende tegnologie tydig besef en gevolglik aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding gegee ten einde in die nuwe samelewingsbehoefte te voorsien (Nilles, 1984:4-8).

Met die totstandkoming van die Unie van Suid-Afrika in 1910, is die land as gevolg van sy ontwikkelings- en konstitusionele geskiedenis in vier afsonderlike en selfstandige provinsies verdeel. Die verdeling het tot gevolg gehad dat padverkeer, verkeersbeheer en verkeersveiligheid gedentraliseer en die verantwoordelikheid van die onderskeie provinsies geword het. Elke provinsie het dan ook die genoemde funksies op verskillende wyses na hul onderskeie plaaslike owerhede afgewentel.

Met die toename in padverkeer, verkeersbotsings en padsterftes ná 1910, het elke provinsie afsonderlik en sporadies verkeersveiligheidsorganisasies en -programme daargestel om die probleem van verkeersbotsings die hoof te bied.

Die formele onderwys is óók as 'n gedentraliseerde funksie aan elke provinsie toegedeel. Elke provinsiale onderwysdepartement het dan ook 'n vrye keuse ten opsigte van die insluiting van verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum.

Sedert die Eerste Wêreldoorlog is besonder baie aandag gegee én staatsfondse bestee aan die padboustelsels van die land aangesien die ekonomiese ontwikkeling van 'n land direk van sy doelmatige padstelsel afhang. Dit het ook vir die privaatsektor 'n finansiële voordeel ingehou. Insgelyks het die motorvoertuigindustrie met rasse skrede motorvoertuie ontwerp, vervaardig en verbeter en só die ekonomiese groei verder gestimuleer.

Omdat groter klem deur die Staat en privaatsektor op die ekonomiese ontwikkeling van die land geplaas is, het dit bepaalde eise aan die formele onderwys gestel met betrekking tot onderwys en opleiding in die professionele, vakkundige en tegniese rigtings (Transvaal, 1971:106). Alhoewel vormende vakke, soos Godsdiensoonderrig, Liggaamlike Opvoeding en Voorligting in die skoolkurrikulum ingesluit is, het Verkeersveiligheidsopvoeding nie as 'n prominente vak of komponent van 'n vak 'n regmatige plek daarin gevind nie. Selfs met die implementering van Jeugweerbaarheid in die sekondêre skool gedurende die sewentigerjare (in die Transvaal), is verkeersveiligheidsopvoeding ook nie as 'n volwaardige komponent daarin vervat nie.

Padverkeer en verkeersveiligheid het terselfdertyd as multidisiplinêre aangeleentheid sodanig ontwikkel dat die koördinering daarvan 'n samelewingsnoodsaaklikheid geword het. Om hierdie rede is die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) in 1972 gepromulgeer met die taak én verantwoordelikheid om verkeersveiligheid in die Republiek van Suid-Afrika te bevorder.

### 1.3 Probleemstelling en aktualiteit van die navorsing

In die Republiek van Suid-Afrika is dit die NVVR se multidissiplinêre taak om verkeersveiligheid in die land te bevorder. In die uitvoering van dié taak betree die NVVR noodwendig by geleentheid verskeie funksieterreine, onder andere, die terrein van die formele opvoedende onderwys.

Alhoewel verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika blykbaar nog nie alom bekend is nie, bestaan daar blykens die literatuur geen twyfel oor die bestaansreg en die belangrikheid daarvan nie (vgl. Van der Walt, 1984:2). Die aankondiging en aanvaarding van die bevordering van verkeersveiligheid as nasionale prioriteit (vgl. Botha, 1983; Cruywagen, 1983; NVVR-Jaarverslag, 1983 en 1984) en meer spesifiek die wêreldwye beklemtoning van verkeersveiligheidsopvoeding as een van die vernaamste oplossings vir die probleem van onveilige padgebruik (vgl. Harley, 1984; Manhardt, 1984; Nilles, 1984; Van der Molen, 1985), impliseer juis 'n duidelike afbakening van die funksieterreine in die bevordering van verkeersveiligheid.

Die aktualiteit van verkeersveiligheid is gebaseer op die internasionale verkeers- onveiligheidswerklikheid, en die pogings wat aangewend word om dit die hoof te bied. Padverkeersbotsings in die Republiek van Suid-Afrika neem steeds toe, eis jaarliks duisende menselewens (kyk tabel 1.1) en kos die staatsekonomie etlike miljoene rande.

**Tabel 1.1 Padsterftes en -beserings in Suid-Afrika volgens ouderdomsgroepe, 1980 tot 1984**

(Saamgestel uit Suid-Afrika, 1981-1985: Padverkeerongelukke, verslagnummers 12-01-14 tot 12-01-18)

Jaar	Totaal		0 - 17 jaar		18 - 24 jaar		25+ jaar	
	Gedood	Beseer	Gedood	Beseer	Gedood	Beseer	Gedood	Beseer
1980	7 572	81 219	1 569	16 491	1 561	21 515	4 442	43 213
1981	9 087	93 642	1 618	17 047	1 703	25 061	5 766	51 534
1982	9 154	95 553	1 593	16 257	1 892	25 338	5 669	53 958
1983	9 121	97 336	1 448	15 682	1 577	23 712	6 096	57 942
1984	9 621	100 712	1 633	16 793	1 737	26 080	6 251	57 839

In tabel 1.1 blyk dit dat gemiddeld meer as 9 000 mense per jaar in verkeersbotsings gedood en meer as 90 000 beseer word. Verder toon tabel 1.1 aan dat kinders en jongmense hoog verteenwoordig is, wat die aktualiteit en noodsaaklikheid van hierdie navorsing oor die funksieterrein van verkeersveiligheidsopvoeding beklemtoon. Daar word bereken dat een padsterfte die landse ekonomie R111 478 kos en dat alle verkeersbotsings, -sterftes en -beserings gedurende 1984 meer as R2 478 miljoen gekos het (Verburgh, Farquharson en Hamilton, 1985:43).

Die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding, ten opsigte van belangrikheid en inhoud, om 'n verskeidenheid redes nog nie in Suid-Afrika tot sy reg gekom het nie (Harley, 1984:3, 15), bevestig die aktualiteit en noodsaaklikheid van hierdie navorsing. In alle ontwikkelde lande<sup>1)</sup> is verkeersveiligheidsopvoeding die verantwoordelikheid van een of meer instansies. Gevolglik word dit as wenslik en noodsaaklik beskou dat die verantwoordelikhede ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding in die formele, nie-formele en informele onderwys bepaal moet word om sodoende oorvleueling en teenstrydigheid in en verwaarlosing van verkeersveiligheidsopvoeding, as noodsaaklike komponent van die totale opvoedingshandeling, te voorkom.

Die probleemvraag kan soos volg geformuleer word:

*Watter taak en verantwoordelikheid het die NVVR ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding?*

#### **1.4 Die doel van die navorsing**

Die navorsingsdoel is om ondersoek in te stel na die werklike fundamentele vraag aangaande die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika.

Om dié probleemvraag in perspektief te plaas en te beantwoord, word die volgende doelwitte met hierdie navorsing nagestreef:

- \* om die teoretiese uitgangspunte, doelstelling, doelwitte en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding onder woorde te bring,
- \* om 'n perspektiewiese oorsig van die ontstaan en funksies van verkeersveiligheidsorganisasies te gee wat voor die NVVR, gedurende 1928 tot 1972 bestaan het, te gee,

---

1) Alhoewel Suid-Afrika as 'n ontwikkelende land beskou word, bestaan verkeersveiligheidsorganisasies reeds sedert 1928 deur wie verkeersveiligheid ter plaatse bevorder word.

- \* om die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR onder die vergrootglas te plaas,
- \* om enkele buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies se struktuur en funksies van nader te bekyk en hulle teenoor die NVVR te stel ten einde ooreenkomste en verskille oor hulle taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding vas te stel, en
- \* om tot bepaalde gevolgtrekkings te geraak en aanbevelings te doen in verband met die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding.

### 1.5 Metodologiese verantwoording

Om die doel van die navorsing te bereik, word daar van bepaalde metodes in die uitvoering van hierdie navorsingsprojek gebruik gemaak.

Eerstens is by wyse van 'n *literatuurstudie* 'n ontleding van beskikbare primêre en sekondêre bronne gedoen ten einde te bepaal watter bronne relevant tot die navorsingsprobleem is. Die primêre bronne wat geraadpleeg is, bestaan uit padverkeerswette en -ordonnansies, komiteeverslae, notules, navorsingsverslae, jaarverslae en manuskripte. Benewens die primêre bronne, is verder selektief op sekondêre bronne gesteun om die opvoedingsteoretiese uitgangspunte, doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding, asook gegewens oor buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies, te bekom. Daar word minimaal na enkele ou sekondêre bronne verwys, aangesien bepaalde aangeleenthede daarin so raak gestel word dat dit vandag nog relevant is en daarvan kennis geneem behoort te word.

Tweedens is verskeie besoeke aan oorsese lande, soos Engeland, Wes-Duitsland, Australië en ander Europese, Skandinawiese en Oosterse lande gedurende 1982 tot 1985 gebring. Tydens hierdie besoeke is persoonlike onderhoude en algemene samesprekings met verkeersveiligheidskundiges oor die organisasiestruktuur en funksies van verkeersveiligheidstelsels gevoer ten einde die taak en verantwoordelikheid van die verskillende nasionale verkeersveiligheidsorganisasies, veral met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, te ondersoek.

In ooreenstemming met die *histories-prinsipieel-besinnende navorsingsmetode* is die relevante gegewens vir die onderhawige vraagstuk versamel, geïnterpreteer, krities oorweeg, georden en sinvol beskryf. Hierdie navorsing word deur die *Skriftuurlike grondmotief* van Skepping, Sondeval en Verlossing in gemeen-

skap met die Heilige Gees gedra en bepaal. Met *grondmotief* word, volgens Stone (1974:152), "die geestelike wortel van die gemeenskapslewe" bedoel. Van Schalkwyk (1981:217) onderskryf die standpunt, en voeg by dat die grondmotief die denke, gevoel en sosiale lewe van die mens bepaal. Volgens Barnard (1984:172) is die grondmotief ook die motiveringskrag van die individu en gemeenskap, ongeag of hulle daarvan bewus is of nie. Die grondmotief van dié navorsing is dus Skrifmatig.

Derdens is gepoog om ten opsigte van die sienswyse en standpunt wat gestel word, objektief te besin en te rapporteer ten spyte van die feit dat die navorser tydens sy navorsing in 'n uitvoerende amp by verkeersveiligheid en die werksaamhede van die NVVR was (en steeds is).

### 1.6 Afbakening van die navorsingsterrein en begripsomskrywing

Die terrein van verkeersveiligheid is as multidissiplinêre aangeleentheid besonder wyd en strek oor verskeie funksieterreine soos wat verderaan in die navorsing duidelik na vore kom. Verkeersveiligheidsopvoeding is as een van die funksieterreine van verkeersveiligheid "net so omvattend as dié van die 'algemene' opvoeding" (Van der Walt, 1984:2). Om hierdie rede word dié navorsing ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding beperk tot die omlýning van die wesenlike fasette van die taak en verantwoordelikheid van die NVVR in dié verband.

Die veld van ondersoek kan nader afgebaken word wanneer die begrip *verkeersveiligheidsopvoeding* toegelig word. Dit dui terselfdertyd aan wat in hierdie navorsing daaronder verstaan word.

Verkeersveiligheidsopvoeding impliseer 'n samevoeging van drie selfstandige komponente of elemente: *verkeer*, *veiligheid* en *opvoeding*.

Eerstens word met *verkeer* (binne die konteks van hierdie navorsing) die interaksie tussen die elemente en vorme waaruit padverkeer bestaan, bedoel, dit wil sê die interaksie tussen die mens as straat- en padgebruiker (voetgangers, fietsryers, motorvoertuigbestuurders en passasiers), die motorvoertuie (ook fietse) en die pad (met sy omgewing en omstandighede).

Tweedens word met *veiligheid* (in verkeersverband) die ongelukvrye beweging van en interaksie tussen die verkeerselemente en -vorme bedoel. Sodoende kan insidente en/of botsings - met die gevolglike liggaamlike beserings, sterftes en ekonomiese skade - voorkom word.

Derdens word *opvoeding* gedefinieer as die doelbewuste hulpverlening aan die nie-volwasse kind (opvoedeling) deur 'n volwasse opvoeder (Van Rensburg, Kilian en Landman, 1981:113). Sodanige hulpverlening en omhoogleiding impliseer die vorming van 'n lewensopvatting asook bepaalde deugde en bekwaamhede waarmee die kind vir sy toekoms en vir die eise van die samelewingswerklikhede voorberei en opgevoed word (De Wet, 1983:83).

Met die samevoeging van bogenoemde begrippe, word gevind dat *verkeersveiligheid* die harmoniese, onbelemmerde beweging van padverkeer op alle strate en paaie, waar enige van die verkeerselemente en -vorme teenwoordig is, impliseer. Dus: 'n padverkeer sonder enige verkeersinsidente en -botsings.

Wat *verkeersveiligheidsopvoeding* betref, bestaan daar in die literatuur slegs algemene definisies. Gevolglik word die volgende definisie met omsigtigheid geformuleer:

*Verkeersveiligheidsopvoeding is daardie opvoedingshandeling waardeur die padgebruiker, veral die kind vanaf die kleuterfase, kennis verwerf van verkeersveiligheid, verkeersveiligheidsreëls en die verkeersituasies waarop genoemde reëls van toepassing is, en ook vaardighede ontwikkel vir die doelmatige toepassing van die verkeers- en verkeersveiligheidsreëls.*

Verkeersveiligheid vereis egter meer as net kennis, vaardighede en die korrekte toepassing van genoemde reëls. Doelmatige verkeersveiligheid vereis ook opvoeding waardeur 'n positiewe houding teenoor veilige padgebruik gevorm word (Monteith, 1984:1).

Met verkeersveiligheidsopvoeding word egter nie net opvoedende onderwys in veilige padgebruik bedoel nie, maar *opleiding* word ook ingesluit. In die konteks van hierdie navorsing, beteken opleiding om iemand binne 'n afgebakende vakgebied te onderrig en bekwaam te maak deur die bybring van feitelike kennis en vaardigheid (Van Rensburg, et. al., 1981:105-106). Opleiding word dus as die onderrig van of instruksie in verkeers- en verkeersveiligheidsreëls, padverkeerstekens en bestuurstechniek in en -vaardigheid met motorvoertuie (fietse ingesluit), by die begrip verkeersveiligheidsopvoeding ingesluit.

Hieruit volg dit dat verkeersveiligheidsopvoeding, alhoewel die klem op die opvoeding van die kind val, nie net tot die kind beperk is nie, maar vanaf die kleuterfase lewenslank plaasvind. Verkeersveiligheidsopvoeding is nie slegs onderrigleer en opleiding per se nie, en is ook nie 'n handeling wat van die algemene op-

voeding losstaan nie, maar is, volgens Taute (1985:3), 'n "wesentlike deel van die totale opvoeding". Volgens Van der Walt (1984:17) is verkeersveiligheidsopvoeding 'n spesiale "soort" opvoeding wat al die wesenstrekke van opvoeding vertoon, maar wat 'n opvoedingshandeling vir 'n bepaalde doel is, naamlik veiligheid tydens verkeersdeelname, soos wat verderaan in die navorsing aangetoon word.

Die terrein van hierdie navorsing - om 'n antwoord vir die probleemvraag te vind - is die funksieterrein waarin verkeersveiligheid deur opvoeding (onderwys en opleiding) bevorder word.

Na aanleiding van dié terrein van navorsing, word hierdie navorsing in die Departement Vergelykende Opvoedkunde en Onderwysbestuur geakkommodeer, omdat die Vergelykende Opvoedkunde, volgens Stone (1984:625-628), gerig is op die identifisering van unieke eise wat bepaalde natuurlike milieus aan die wetenskap of aan strukture stel ten einde 'n ewewig tussen gemeenskaplikheid en verskeidenheid in die opvoeding te skep. Die probleemvraag handel oor eise wat die samelewingsbehoefte met betrekking tot verkeersveiligheid (-sopvoeding), onder andere, aan die huisgesin, die skool en die NVVR stel.

### **1.7 Strukturering van die proefskrif**

Die versamelde gegewens is in afdelings (hoofstukke) en onderafdelings, wat inleidend, oriënterend, normatief, aanleidend, gebeurlikheidsbeskrywend en konkluderend is, uiteengesit.

Nadat in *hoofstuk 1* 'n oriëntering gegee is van die agtergrond, konteks, probleemvraag, aktualiteit, metode en terrein van hierdie navorsing, word in *hoofstuk 2* die teoretiese uitgangspunte, die doel en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding in oënskou geneem. Aangesien die getal verkeersbotsings en -ongevalle in Suid-Afrika onrusbarende afmetings aanneem, word die omvang daarvan aangetoon en die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding as langtermynoplossing van die verkeersveiligheidsprobleem

In *hoofstuk 3* word 'n perspektiewiese oorsig van die aanloop tot die verkeersveiligheidsproblematiek in Suid-Afrika gegee. Dit behels die bespreking van organisasiestrukture en funksies van vorige nasionale verkeersveiligheidsorganisasies. Gedurende die tydperk voor 1972 is verskeie komitees van ondersoek na verkeersveiligheid aangestel. Hulle bevindings en aanbevelings word kortliks gerapporteer.

*Hoofstuk 4* handel oor die organisasiestruktuur van die NVVR en sy funksies, met besondere verwysing na sy betrokkenheid by verkeersveiligheidsopvoeding

en massavorligting ten opsigte van veilige padgebruik.

Vervolgens word die organisasiestrukture en funksies van die Britse, Wes-Duitse en Australiese nasionale verkeersveiligheidsorganisasies in *hoofstuk 5* behandel, met besondere verwysing na hul take en verantwoordelikhede met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding.

In *hoofstuk 6* word gepoog om die ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies, onderskeidelik, aan te dui, te verklaar en te evalueer.

In *hoofstuk 7* word die bevindings op grond van die versamelde gegewens geformuleer. Hierin word tot bepaalde gevolgtrekkings met betrekking tot die navorsingsprobleemvraag geraak, en met aanbevelings in dié verband afgesluit.

### **1.8 Slotopmerking**

Dit blyk dat verkeersveiligheidsopvoeding in die samelewing in 'n toenemende behoefte met betrekking tot veilige padgebruik moet voldoen. Die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) het in die bevordering van verkeersveiligheid 'n taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding. Die vraag wat die taak en verantwoordelikheid behels, word verderaan in die navorsing behandel.

In die volgende hoofstuk word die wesenlike teoretiese uitgangspunte, doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding onder die loep geneem, asook die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding.

---

## 2

# Verkeersveiligheidsopvoeding: uitgangspunte, doelstellings en noodsaaklikheid

## 2.1 Inleiding

Volgens die literatuur wat vir hierdie hoofstuk geraadpleeg is (vgl. De Silva, 1956; Barkhuizen, 1967; Roux, 1967; Van Kerken, 1969; Bosman en Dreyer, 1983; Du Plooy, 1983; Cloete en Conradie, 1984), is daar eenstemmigheid oor die uitgangspunt dat die bevordering van verkeersveiligheid hoofsaaklik op drie funksieterreine plaasvind: *ingenieurswese, opvoeding en wetstoepassing*. Dit word verder wêreldwyd aanvaar dat die opvoeding van die padgebruiker in veilige padgebruik die belangrikste en onontbeerlike komponent in die bevordering van verkeersveiligheid is (vgl. Steyn, 1972; Harley, 1984). Gevolglik word in hierdie hoofstuk eerstens aandag geskenk aan die uitgangspunte en doelstellings van verkeersveiligheidsopvoeding ten einde 'n gegronde evaluering oor die taak en verantwoordelikheid van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding te kan doen. Tweedens word die redes vir die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika van naderby beskou ten einde die verkeersveiligheidsprobleem in die samelewing, en wat die NVVR daaromtrent doen, te kan evalueer.

Aangesien opvoeding eeue lank as 'n menslike bedrywigheid plaasvind en deur 'n selfstandige wetenskap (die opvoedkunde) reeds besonder volledig beskryf is, word vir die doel van hierdie ondersoek volstaan met slegs 'n oorsig oor die basiese uitgangspunte van die opvoedingsteorie en -praktyk asook met die doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding. Ten slotte word daar op die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding gewys.

## 2.2 Verkeersveiligheidsopvoedingsteoretiese uitgangspunte

### 2.2.1 Die aard en omvang van verkeersveiligheidsopvoeding as teoretiese uitgangspunt

In aansluiting by die definisies van opvoeding en verkeersveiligheidsopvoeding in hoofstuk 1 (vgl. par. 1.6), word die aard en omvang van verkeersveiligheidsopvoeding ten aanvang kursories aangedui om as inleiding tot en agtergrond vir die ander teoretiese uitgangspunte daarvan te dien.

Volgens Van der Walt (1984:20) kan verkeersveiligheidsopvoeding omskryf word as "die toerusting van die verkeersdeelnemer om homself en andere in die straatverkeer buite gevaar te stel en te hou deur op 'n verantwoordelike beskawingsmondige wyse in die verkeer op te tree". Verkeersveiligheidsopvoeding bestryk klaarblyklik, volgens Klasen (1971:82), drie probleemvlakke:

- \* die ontwikkelingsproblematiek van die padgebruiker (of verkeersdeelnemer),
- \* die problematiek van die verkeerssituasie en
- \* die problematiek van die padgebruiker in die verkeerssituasie.

Volgens die aard van verkeersveiligheidsopvoeding, word daar voorts onderskei tussen regstreekse en onregstreekse verkeersveiligheidsopvoeding. Indien die opvoedingshandeling op die optrede van die padgebruiker in padverkeer gerig is, is dit regstreekse verkeersveiligheidsopvoeding. As die opvoedingshandeling egter op, byvoorbeeld, die houding, oplettendheid, waarnemingsvermoë en gehoorsaamheid van die padgebruiker gerig is, word dit as onregstreekse verkeersveiligheidsopvoeding onderskei (Klasen, 1973:428-429).

Verkeersveiligheidsopvoeding behels die regstreekse en onregstreekse opvoedingshandeling om die padgebruikers toe te rus met kennis oor en vaardighede en persepsie in padverkeer ten einde die diversiteit daarvan te begryp en as inherente deel van hulle houding en gedrag in die verkeerssituasie te openbaar. Die kind moet dus, as padgebruiker, in verkeersveiligheidsopvoeding geskool word om sy wil in bedwang te hou ten einde uit eie vrye wil die pad of straat korrek en veilig te gebruik.

Die padgebruiker moet ook deur middel van verkeersveiligheidsopvoeding in staat gestel word om die pad as deel van sy lewensruimte te aanvaar en, afgesien van sy eie belang, die aanspraak van medepadgebruikers te erken, te eerbiedig en by sy eie optrede in ag te neem. Die padgebruiker moet derhalwe toegerus word om die pad as lewensterrein te beheers. Hoe meer gedifferensieerd padverkeer

word, hoe veelsydiger moet verkeersveiligheidsopvoeding wees om die kind daarin te kan toerus (Böcher en Koch, 1981, soos aangehaal deur Van der Walt, 1984:21)<sup>1</sup>).

Op grond van hierdie omskrywing van verkeersveiligheidsopvoeding, word die ander teoretiese uitgangspunte kortliks bespreek.

## ***2.2.2 Die identiteitstruktuur van die mens as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding***

### *2.2.2.1 Inleiding*

Die mens staan in hierdie wêreld in drie verhoudinge: tot God, tot sy medemens en tot die wêreld (Van der Walt en Dekker, 1983:77). Die mens se verhouding tot sy medemens sluit 'n wye verskeidenheid verhoudinge in, byvoorbeeld, gesins-, gemeenskaps-, volks-, ekonomiese en ander verhoudinge. Dit sluit ook verhoudinge in padverkeer - wat 'n daaglikse aktiwiteit is - as 'n besonder belangrike komponent in. Aangesien elke gebeurtenis wat 'n mens rondom hom ervaar, volgens Van der Walt en Dekker (1983:44-45), 'n individualiteit met sy eie individuele struktuur en identiteit is, besit elke gebeurtenis tydens die verkeerssituasie ook 'n identiteitstruktuur (vgl. Schoeman, 1979:3).

### *2.2.2.2 Die identiteitstruktuur van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die eerste teoretiese uitgangspunt is dat verkeersveiligheidsopvoeding 'n bepaalde *identiteitstruktuur* (ook genoem individualiteitstruktuur) besit.

Al verskil die opvoedingsituasies van mekaar, dit wil sê, òf verkeersveiligheidsopvoeding by die ouerhuis, òf in die skool, òf as gemeenskapshandeling, behou opvoeding in korrekte en veilige padgebruik sy eie identiteit. Die identiteitstruktuur van verkeersveiligheidsopvoeding gee 'n bepaalde individualiteitskarakter daaraan. Of dit in Suid-Afrika of Brittanje, Wes-Duitsland, Australië of enige ander Westerse land plaasvind, kan dit nie iets anders as verkeersveiligheidsopvoeding wees nie (vgl. Barnard, 1984:189). Die sinkern van verkeersveiligheidsopvoeding as menslike aangeleentheid, is die vorming van die kind se persoonlik-

---

1) Dit dien vermeld te word dat enkele primêre bronne, soos Böcher en Koch (1981) in Duits geskryf is. Aangesien die outeur van hierdie proefskrif nie Duits magtig is nie, is daar noodwendig van sekondêre bronne in dié verband gebruik gemaak.

heidsmondering wat sy houding teenoor gedrag in padgebruik bepaal.

Alhoewel verkeersveiligheidsopvoedingshandelinge en -inhoude uiteenlopend kan wees en dus nie as 'n konkrete handeling in die gewone sin van die woord begrens kan word nie, vertoon dit 'n bepaalde individualiteitstruktuur. Omdat elke mens 'n individuele skepsel met 'n eie aard en onskiedbare eenheid van "hart" en liggaam is (Van der Walt en Dekker, 1983:48), moet hy deur opvoeding in korrekte en veilige padgebruik daartoe gelei word om te beseef dat hy 'n bepaalde rol en verantwoordelikheid as deelnemer in padverkeer, en in samelewingsverband, het.

### 2.2.2.3 Verkeersveiligheidsopvoeding in samelewingsverband

Aangesien die mens ook in sy verhouding tot sy medemens deel van 'n samelewingstruktuur vorm, is die tweede teoretiese uitgangspunt dat verkeersveiligheidsopvoeding in die *behoefte aan verkeersveiligheid van elke samelewing* moet voorsien. Trouens, verkeersveiligheid is as 'n wêreldwye behoefte in samelewingsverband geïdentifiseer (Bosman en Dreyer, 1983:51), en hierin kan hoofsaaklik deur verkeersveiligheidsopvoeding voorsien word (Driessen en Dreyer, 1985:5).

Verkeersveiligheidsopvoeding is derhalwe - net soos opvoeding in die algemeen - by uitstek 'n handeling wat "in die loop van die ontplooiing van God se ewige raadsplan deur die werk van mense tot stand gebring word om te voorsien in 'n bepaalde samelewingsbehoefte, naamlik, om veiliger te wees in 'n wêreld met steeds komplekserwordende straatverkeerstoestande" (Van der Walt, 1984:5).

Hierdie uitgangspunt impliseer dat met verkeersveiligheidsopvoeding ook 'n *diens aan die gemeenskap* gelewer moet word. Dienslewering deur opvoeding vind, volgens Schoeman (1984:107), op die pedagogiese, andragogiese en gerontagogiese terreine plaas<sup>2)</sup>. Verkeersveiligheidsopvoeding is by uitstek 'n diens in samelewingsverband wat die mens - binne die koninkryk van die soewereine drie-enige God - voorberei vir die eise van die werklikheid, veral ten opsigte van veiligheid tydens padgebruik.

---

2) Die pedagogiese terrein sluit hoofsaaklik formele en nie-formele onderwys en opleiding in, terwyl andragogiese en gerontagogiese weer hoofsaaklik informele en nie-formele onderwys en opleiding insluit.

#### 2.2.2.4 Verkeersveiligheidsopvoeding is die plig van die ouer

Voortspruitend uit bogenoemde uitgangspunt, volg die derde teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding, naamlik, dat verkeersveiligheidsopvoeding primêr die *plig van die ouer* is. Opvoeding in korrekte en veilige padgebruik behoort, volgens Taute (1985:62), vanaf die kleuterfase plaas te vind. Die ouer behoort onder alle omstandighede ook die regte voorbeeld in padgebruik te stel. Vanweë sy struktuur, is die *ouerhuis* (huisgesin) 'n primêre samelewingsverband, want dit is deur God self ingestel. Die huisgesin skep, volgens Van der Walt en Dekker (1983:92), die basiese en natuurlike opvoedingsituasie: oueropvoeding is "histories gefundeer en gerig op die ontsluiting van hulle kinders se hele aktstruktuur". Aangesien verkeersveiligheidsopvoeding 'n integrale deel van die algemene opvoeding uitmaak, behoort dit binne hierdie liefdesgemeenskap van die huisgesin sy bestemming in die doelwitte (vgl. par. 2.3) van verkeersveiligheidsopvoeding, byvoorbeeld in die beskermings-, gevoels-, kommunikasie-, sosiale, ekonomiese, estetiese, juridiese, etiese en pistiese aspekte te vind.

#### 2.2.2.5 Verkeersveiligheidsopvoeding as taak van die skool

Die vierde teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding vloei uit die hoër op genoemde samelewingsbehoefte ten opsigte van verkeersveiligheid voort, naamlik, dat dit ook die *taak en verantwoordelikheid van die skool* is. Volgens Barnard (1984:189) is die skool 'n sekondêre gesagstruktuur wat deur mense georganiseer word om in 'n bepaalde behoefte te voorsien. Van der Walt en Dekker (1983:96) sluit hierby aan as hulle aanvaar dat die skool as eiesoortige, Godgewilde samelewingsverband met 'n eie taak, terrein en aard binne die samelewingsstruktuur tot stand gekom het. Om dié rede omvat die taak van die skool al die funksies van opvoedende onderwys en opleiding wat "lei tot die doelbewuste en planmatige ontsluiting van die leerling se normatiewe aktstruktuur" (Van der Walt en Dekker, 1983:97). Die gees en rigting van die skool behoort met dié van die ouerhuis ooreen te stem. Dit is die verantwoordelikheid van die ouers om toe te sien dat dit wel die geval is (vgl. Coetzee, 1948:84; Schoeman, 1979:111-112). Wat verkeersveiligheidsopvoeding betref, het die skool, as outonome instelling in die formele onderwysterrein, 'n besondere taak en verantwoordelikheid. Die skool, en meer spesifiek die onderwyser, lewer 'n vennootskapsdiens saam met die ouer/ouerhuis deur verkeersveiligheidsopvoeding aanvullend en uitbreidend voort te sit. Barkhuizen (1967:118) is van mening dat opvoeding nie aan die ouers alleen oorgelaat kan word nie, maar dat die skool - ook in ver-

band met verkeersveiligheidsopvoeding - 'n sosio-pedagogiese taak en verantwoordelikheid het.

Verkeersveiligheidsopvoeding is, net soos in die geval van die algemene opvoeding, 'n ontsluitingshandeling wat nie lukraak en toevallig nie, maar struktureel en wetmatig moet geskied (vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:48) ten einde die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 2.3) te bereik. Dit plaas 'n dure plig op die ouer en onderwyser om ten volle ingelig en opgelei te wees ten opsigte van die inhoud en didaktiek van verkeersveiligheidsopvoeding. Die devolusie van gesag wat in die formele onderwysbeleid voorgeskryf en uitgevoer moet word (vgl. Suid-Afrika, 1983), impliseer dat die ouer en die onderwyser in 'n groter mate sal moet kommunikeer ten einde die vennootskap in die opvoedingshandeling, veral met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, te verstewig.

#### 2.2.2.6 Die teorie en praktyk van verkeersveiligheidsopvoeding

'n Verdere verkeersveiligheidsopvoedingsteoretiese uitgangspunt is dat die opvoedingshandeling 'n *teorie en praktyk* veronderstel wat 'n onafskeidbare verband met mekaar het (Van der Walt, 1984:19). Die wisselwerking tussen die teorie en praktyk van die opvoeding, word deur Smith (D.P.J., 1983:139) ondersteun met die standpunt dat die teorie in diens staan van en gerig is op die praktyk. Ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, is die uitgangspunt dus dat die teorie en die praktyk van die opvoedingshandeling rekening hou met sowel die kompleksiteit van die menslike wese, as met die verskeidenheid omstandighede van en faktore by die verkeerssituasie (vgl. Nunn, 1956:10).

Enige *teorie* oor die opvoedingshandeling moet rekening hou met die verskillende eienskappe en behoeftes van die opvoedeling (vgl. par. 2.3) ten einde te verseker dat die opvoeding 'n ewewigtige vormings- en beïnvloedingshandeling is waardeur die opvoedeling ten volle toegerus word vir sy deelname aan die samelewingswerklikhede. In die geval van verkeersveiligheidsopvoeding, word die opvoedeling dus toegerus vir korrekte en veilige deelname aan die verkeerssituasie.

In aansluiting by en aanvullend tot die fundamentele vraagstukke rondom opvoeding, vereis die *praktyk* van verkeersveiligheidsopvoeding om, ten opsigte van die inhoud en didaktiek van die opvoedingshandeling, rekening te hou met:

- \* die ontwikkelingsvlak van die opvoedeling (Steyn, 1984 (a):5);
- \* die kleuterstadium as die heel belangrikste fase in die opvoedingshandeling

aangesien dit die vernaamste vormingstadium is waarin die kind, onder andere, dissipline die maklikste aanleer en die opvoeding hier nie verkeerd mag loop nie (Nel, 1966:16);

- \* die noodsaaklikheid van evaluering (toetsing/kompetisie) as deel van die opvoedingshandeling, hetsy by die ouerhuis, skool of 'n ander instansie;
- \* die voorsiening en gebruik van geskikte onderrigmedia, soos handleidings in die moedertaal, ten einde persepsie-ontwikkeling maksimaal te stimuleer en die onderrig-leergeleentheid sinvol te maak en
- \* die voorsiening van goed opgeleide onderwysers om aan al die teoretiese en praktiese komponente van die opvoedende onderwys en opleiding in verkeersveiligheid te voldoen.

### **2.2.3 Temporaliteit as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding**

In die vorige paragraaf (2.2.2) is die identiteitstruktuur van die mens as verkeersveiligheidsopvoedingsteoretiese uitgangspunt in verband gebring met die taak en verantwoordelikheid van die individu, die gemeenskap en die samelewingstruktuur (huisgesin en skool) ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding. Daar is aangetoon dat die opvoedingshandeling in verkeersveiligheid ook 'n individualiteitstruktuur besit en 'n onafskeidbare teorie en praktyk veronderstel.

Hierdie paragraaf handel oor 'n verdere teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding, naamlik, dat dit 'n handeling is wat deur die tyd omsluit en bepaal word. Volgens Van der Walt en Dekker (1983:63) het opvoeding - en dus ook verkeersveiligheidsopvoeding - "'n beginpunt en 'n eindpunt in die tyd". Verkeersveiligheidsopvoeding neem tydens die kleuterfase, sodra die jong kind ten opsigte van padverkeer beïnvloedingsvatbaar is, 'n aanvang en duur deurlopend en toenemend voort totdat die mens volslae mondigheid bereik het. Dit word bereik wanneer hy selfstandig en op 'n verantwoordlike wyse korrek en veilig aan die verkeerssituasie kan deelneem.

Die kind is, byvoorbeeld, in 'n bepaalde tyd (stadium of ontwikkelingsfase) vir bepaalde indrukke, leerinhoud en didaktiese benaderings gereed. Verkeersveiligheidsopvoeding moet dus in die behoefte, wat met die toename in die kronologiese ouderdom van die kind en volwassene gepaard gaan, voorsien. In tabel 2.1 word dié toename in onderrig-leerbehoefte volgens die ontwikkelingsstadia van die mens skematies aangetoon.

**Tabel 2.1 Die toename in onderrig-leerbehoefte volgens die ontwikkelingsvlak van die mens**  
(Steyn, 1984 (b):6)

LEERDERS	ROLBEKLEDING				
	Passasier	Voetganger	Fietsryer	Motorfietsryer	Motor-, bus-, swaarvoertuigbestuurder
1. Baba	X				
2. Kleuter en klein kind	X	X			
3. Adollesent	X	X	X	X	
4. Jongmens (na skool)	X	X	X	X	X
5. Volwassene	X	X	X	X	X
6. Senior burger	X	X	X	X	X

Tabel 2.1 toon aan hoe die behoefte ten opsigte van kennis en vaardighede in die verkeersituasie met die toename in ouderdom en gevolglike samelewingsbetrokkenheid en -verantwoordelikheid toeneem. Verkeersveiligheidsopvoeding moet hierin voorsien. Daar moet dus by die ontsluiting van die werklikheid vir die kind, rekening gehou word met die tyd waarin hy leef (Barnard, 1984:175). Hierdie uitgangspunt impliseer verder dat daar deeglik met die vernuwing en verandering wat met die voortwentelende tyd gepaard gaan, rekening en tred gehou moet word. Daar sal verder vir die eise van padverkeer in die toekoms in verkeersveiligheidsopvoeding voorsien moet word. Omdat verkeersveiligheidsopvoeding 'n menslike handeling is, word die tydsheid in die doel en in al die doelwitte daarvan ingesluit (vgl. par. 2.3).

#### **2.2.4 Religieuse gegrepenheid as teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding**

In paragraaf 2.2.2.1 is dit gestel dat die mens in verhouding tot God staan. Volgens Van der Westhuizen (1986:11) regeer God sy skepping deur middel van die verkonkretisering van sy wil. Die mens regeer en reël ook dit wat in sy hand gegee is om oor te heers omdat God dit reëlbaar geskape en gewil het. Die reëls

van die mens moet egter met die wette wat God vir hom en vir wat hy doen daargestel het, ooreenstem. Die wil van God en die reëls van die mens is ook op padverkeer en verkeersveiligheid van toepassing.

Die teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding is daarom dat dit as menslike handeling 'n *religieus-verankerde gebeurte* is. Volgens Van der Walt en Dekker (1983:65) is die Christenopvoeder deur die versoeningswerk van Christus "geroepe om die opvoedeling op te voed na die eis van die verbond sodat hy weer in Jesus Christus deur die werk van die heilige Gees alle eer aan God bring met sy ganse lewe". Barnard (1984:171) ondersteun hierdie uitgangspunt en stel dit dat die religie wat op die hart van die mens beslag gelê het, rigting aan al sy lewensuitinge gee. Schoeman (1979:6) is ook hiermee eens en sê dat die drie dimensies van die mens se werklikheidservaring in die "selfheid" (persoonlikheidskern of ego) van die mens saamgetrek word. Die mens is hierdeur aan die ware Oorsprong van alle dinge gebonde. Die mens sal derhalwe alles wat hy ervaar of doen teen dié religieuse agtergrond waarneem en verreken.

Op grond van dié teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding as 'n religieus-bepaalde menslike handeling, moet verkeersveiligheidsopvoeding dus van huis uit, en in die skool, as geïntegreerde eenheid met algemene opvoeding plaasvind aangesien elke opvoedingsbeïnvloeding volgens Van der Walt en Dekker (1983:66) 'n uitwerking op die volledige persoon van die opvoedeling het. Verkeersveiligheidsopvoeding kan gevolglik daarin slaag om die mens in verkeersveiligheid op te voed omdat die religieuse grondmotief van die individu en/of gemeenskap die sentrale dryfkrag van die mens in al sy handeling is (vgl. par. 1.5).

Vervolgens word die doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding behandel.

## **2.3 Doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding**

### **2.3.1 Inleiding**

In paragraaf 2.2 is enkele teoretiese uitgangspunte van verkeersveiligheidsopvoeding kursories aan die orde gestel. Hieruit blyk dit dat verkeersveiligheidsopvoeding aan die wetsorde van die opvoedingswerklikheid moet voldoen om waarlik opvoeding te wees. Die doel van hierdie paragraaf is om teen die agtergrond van dié teoretiese uitgangspunt van verkeersveiligheidsopvoeding, die doelstruk-

tuur daarvan binne die raamwerk van die doelstruktuur van opvoeding in die algemeen, aan te dui. Die doel van opvoeding is volgens Barkhuizen (1967:63) 'n bewuste handeling wat hom in die opvoedende onderwys en opleiding vergestalt, waartydens, onder andere, goeie gesindhede by die mens gevorm word. Die doel van opvoeding word egter, volgens Van der Walt en Dekker (1983:142-147), uit 'n verskeidenheid doelwitte saamgestel wat gesamentlik daarna streef om die mens as skepsel van God sodanig toe te rus dat hy gereed is vir die opneem van die taak en roeping wat God vir hom bepaal het. Volgens Schoeman (1979:95) behoort die pedagogiese handeling, net soos alle ander menslike handelinge, doelbewus aan God gewy te word.

Dié religieuse uitgangspunt (vgl. par. 2.2.4) van opvoeding impliseer dat die doel van verkeersveiligheidsopvoeding slegs sin maak indien dit Skrifmatig gefundeer is en die mens in sy geheel tot ontsluiting as veilige padgebruiker bring. Die doel en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding bepaal derhalwe die leerinhoud en didaktiek van die opvoedingshandeling.

Vervolgens word sowel die omvattende doelstelling van verkeersveiligheidsopvoeding, as die samestellende doelwitte daarvan onder woorde gebring ten einde rigting aan die opvoeder te gee om die opvoedingshandeling in die bevordering en vaslegging van verkeersveiligheid doelmatig te verrig.

### **2.3.2 Die omvattende doelstelling van verkeersveiligheidsopvoeding**

Volgens Schoeman (1979:100) is die omvattende (oorkoepelende) doel van die ganse bemoeienis van die opvoeder met die opvoedeling om hom in alles wat hy doen, na God te lei. Landman (1983:94) sluit hierby aan en sê dat die doel met die opvoedingshandeling die opheffing van die mens tot Christelike volwasseheid in sy totaliteit is. Volgens verdere literatuur (vgl. Coetzee, 1952:86; Van Niekerk, 1974:82; De Vries, 1983:143) kom die omvattende doel van opvoeding daarop neer dat die opvoeding 'n menslike handeling is wat die onvolwasse kind (opvoedeling) as religieuse wese, midde 'n sondige natuur, begelei om die sinvolheid van sy bestaan, menswaardigheid en verantwoordelikheid te besef; om as die kroon van God se skepping, Hom in alles gehoorsaam te wees, te dien en te eer.

As 'n vorm van opvoeding, is die omvattende doel van verkeersveiligheidsopvoeding, volgens Gouws (s.a.:3), om die mens tot volkome burgerskap op te voed om homself, onder andere, ten opsigte van aggressie tydens padgebruik te beheer en om volwasse en verantwoordelik op te tree. Woods (1945:116) het reeds veer-

tig jaar gelede die doel van verkeersveiligheidsopvoeding beskryf as die nastreef van 'n gesindheid van gehoorsaamheid, verdraagsaamheid en vriendelikheid wat daagliks tydens padgebruik as lewenstyl gehandhaaf moet word. Verkeersveiligheidsopvoeding het dus met die innerlike vorming van die mens, dit wil sê, met die vorming van die mens se persoonlikheidsmondering te maak wat hom, aangaande sy verantwoordelikheid as deelnemer in padverkeer, perspektief gee.

Van der Walt (1984:17-18) stel die doel van verkeersveiligheidsopvoeding as "die ontsluiting van die normatiewe kaders van die mens (d.i. die verkeersdeelnemer) se normatiewe aktstruktuur". Die doel van verkeersveiligheidsopvoeding sluit, onder andere, die mens se sekerheidsfunksie (sin vir beveiliging), betroubaarheidsfunksie (sin vir getrouheid), reëlbaarheidsfunksie (sin vir verkeersreëls), omgangsfunksie (sin vir verkeersdeelname saam met ander mense) simboolvormingsfunksie (sin vir padverkeerstekens) en sy denkfunksie (sin vir kennis, vaardigheid en persepsie) in.

Verkeersveiligheidsopvoeding moet derhalwe 'n "beskawingsmondige verkeersdeelnemer" (Van der Walt, 1984:18) tot stand bring wat vir die samelewing en die staat voordelig, maar veral vir God 'n sieraad in sy koninkryk, sal wees.

Alhoewel die Christelike standpunt oor die doel van die opvoeding 'n onmiddellike, verwyderde en einddoel onderskei (Coetzee, 1952:274), word vir die doel van hierdie navorsing met 'n algemene omvattende doelstelling en samestellende doelwitte volstaan. Laasgenoemde word vervolgens oorsigtelik behandel.

### **2.3.3 Die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding**

#### **2.3.3.1 Inleiding**

In die ouerhuis en op skool het elke opvoedende onderwys- en opleidingshandeling bepaalde doelwitte voor oë om, deur die verwesenliking daarvan, die kind 'n stap nader aan die einddoel (resp. omvattende doel) van opvoeding, waarna in paragraaf 2.3.2 hierbo verwys is, te bring.

Volgens Van der Walt en Dekker (1983:44) word die werklikheid van alle dinge as 'n eenheid ervaar wat op 'n geordende wyse bestaan. Elke ding en elke gebeurtenis het 'n bepaalde samestelling (struktuur) wat daaraan 'n identiteit gee en op grond waarvan dinge en gebeurtenisse van mekaar verskil (vgl. par. 2.2.2). Daar bestaan egter nie net 'n verskil in identiteit nie, maar ook 'n verskil in die aard en wyse waarop die mens-wees tot openbaring kom (Van Rensburg, Kilian

en Landman, 1981:92). Volgens Schoeman (1979:4) moet die mens, indien hy oor die dinge (en gebeurtenisse) wil handel (dink of praat), dit slegs in terme en teen die agtergrond van hierdie kenmerkende strukture doen, dit wil sê, in terme van hul universele bestaanswyse (modaliteite). Ingevolge hierdie sienswyse sou dit onmoontlik wees om enige menslike aktiwiteit onafhanklik van hierdie "selfheid" te bedink en te beplan, en gevolglik gedoen te kry (Schoeman, 1979:23).

In ooreenstemming met die erkende sistematiek van die werklikheidsaspekte, word vyftien doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding na aanleiding van die bestaanswyses (modaliteite) van die werklikheid (opvoeding) onderskei. Aangesien die modaliteite die gegewe karakter van die opvoedingsgebeure vertoon, en padverkeer en veiligheid (resp. onveiligheid) 'n werklikheid is, word die modaliteite as instrument aangewend om die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding te bepaal.

Dié verskeidenheid doelwitte (vgl. Schoeman, 1979; Van der Walt en Dekker, 1983; Barnard, 1984; Van der Westhuizen, 1986) van verkeersveiligheidsopvoeding word vervolgens in die volgorde van kompleksiteit onder die loep geneem.

### 2.3.3.2 *Getal as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die eerste doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die begrip *getal* (numeriese of aritmetiese aspek) wat in teorie bestaan (vgl. Barnard, 1984:177-178), in die praktyk van padverkeer toe te pas. Getal is die mees basiese grondstruktuur van alle werklikheidsaspekte. Dit kom duidelik in die verkeersituasie wat, onder meer, aan die getalswette wat God verordineer het, gebonde is, na vore. In die verkeersituasie speel getal 'n belangrike en direkte rol, trouens, een van die eerste lesse (dinge) wat die kleuter in padverkeer en verkeersveiligheid aanleer, is getal: hoeveelhede, afstande, rigtings, grootte, en so meer, word in getalle uitgedruk.

Alhoewel die mens in hierdie verband berekeningsfoute kan begaan, bestaan daar 'n reëlmaat in die getalswette wat bemeester sal moet word alvorens verdere doelwitte in volkome verkeersveiligheid nagestreef en bereik kan word.

### 2.3.3.3 *Ruimtelikheid as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die tweede doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om *meetbaarheid* (ruimtelike aspek) van alle werklikheidsdinge wat in verband met lyne en vlakke (lengte, breedte en hoogte) in padverkeer staan (vgl. Schoeman, 1979:28), te

bemeester en toe te pas. Die ruimtelike verspreidheid en uitgebreidheid van die padstelsel, padverkeer en motorvoertuie beïnvloed die veiligheid van die padgebruiker dermate dat hy beslis daarin opvoedend geskool sal moet word ten einde die omvattende doel in verkeersveiligheid te bereik.

'n Voorbeeld van die ruimtelike aspek in padverkeer is afstandskatting, dit wil sê die vasstelling en hou van 'n korrekte en veilige volgafstand. Die ruimtelike aspek sluit die getalsaspek in en dit vorm die basis vir volkome persepsie in die verkeersituasie.

#### 2.3.3.4 *Beweging as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die derde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die begrip *beweging* (kinematiese), wat getal en ruimte in sy substraat insluit (vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:50), in verkeersverband te bemeester. Terwyl beweging in opvoeding die implikasie het dat dit, volgens Barnard (1984:178), op voortdurende verandering (ontsluiting, ontwikkeling, vordering en vooruitgang) in die opvoedende onderwys dui, toon dit in verkeersveiligheidsopvoeding 'n veel meer direkte verband. Trouens, padverkeer behels juis voortdurende beweging van die verkeerselemente. Die aanpassing van korrekte en veilige ryspoed vir verkeersomstandighede en die skatting van die spoed van 'n aankomende motorvoertuig (veral deur voetgangers), maak, onder andere, van die vernaamste bekwaamhede uit wat deur opvoedende onderwys en opleiding en ervaring by die mens tuis gebring moet word.

Bewegingsfaktore as oorsake van verkeersbotsings is in die verkeersveiligheidsproblematiek besonder prominent. Getal, ruimte en beweging is volgens Erasmus (1976:222) die drie hoofdimensies van waarneming en gevolglik 'n primêre doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding om 'n veilige en volkome persepsie in die verkeersituasie te ontwikkel.

#### 2.3.3.5 *Energie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die vierde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die *fisiese* aspek, wat hoofsaaklik energiewerking behels (vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:50), te ken en om dit in padgebruik toe te pas.

Dit is aksiomaties dat beweging deur energie teweeggebring word. Die energiekrag en resultate daarvan moet tydens opvoedende onderwys en opleiding aan die mens bekend gemaak word, aangesien die intensiteit van 'n verkeersbotsing

- met die gevolglieke skade en ongevallen - direk hiermee te make het.

Verder sluit die fisiese aspek, volgens Barnard (1984:179), ook die klimaat, reëlief, seisoene en grondstowwe in. Hierby kom nog die motorvoertuig, die pad en straat met 'n verskeidenheid standarde (ten opsigte van oppervlak, wydte, helling, ens.) en toestande wat alles verkeersveiligheid ten nouste raak. Wat die fisiese aspekte betref, word vervolgens tussen natuurlike fisiese aspekte (soos reënval en temperatuur) en tegnologiese fisiese aspekte (soos padstelsels, padverkeerstekens en motorvoertuie) onderskei.

Die noodsaaklikheid van die bereiking van hierdie doelwit - met betrekking tot die fisiese aspekte - is, na aanleiding van bogenoemde verskeidenheid elemente en faktore, voor-die-hand-liggend. Indien die mens as padgebruiker nie deeglik hierin opvoedend geskool word nie, kan dit in padverkeer onveiligheid bevorder en rampspoedige gevolge meebring, soos wat aanstons in paragraaf 2.4 aangetoon word.

#### 2.3.3.6 Die organiese lewe as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding

Die vyfde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is die *biotiese* aspek (sluit die fisiologiese en biologiese in) waarin die mens opgevoed moet word (vgl. Coetzee, 1952:241-269). Die biotiese aspek behels, volgens Barnard (1984:180), die ontsluiting van die biotiese onvolwasse kind. Die kind moet van kleinsaf in die fisiologiese werking van die menslike liggaam wat, onder andere, spierbeheer, reaksietyd en sintuiggebruik insluit, opvoedend onderrig ontvang ten einde met *vaardigheid* as voetganger en motorvoertuigbestuurder veilig by die verkeersituasie in te skakel en daaraan deel te neem. Die kind moet, volgens Gouws (s.a.:3) en Du Plooy (1983:7-9), vanaf die kleuterfase as voetganger, fietsryer en passasier opvoedend onderrig en opgelei word om die pad veilig te kan gebruik. Dit is noodsaaklik ten einde homself te *beskerm* teen die verskeidenheid verkeersgebeure en -gevaare.

Aangesien mense in die ouderdomsgroep 30 jaar en jonger, volgens Roux (1967:24), persentasiegewys die meeste by verkeersbotsings betrokke is, moet die kind deur verkeersveiligheidsopvoeding van meet af aan begelei word om met veiligheid aan die verkeerssituasie deel te neem. Hierdie doelwit het dus die biologiese lewensontwikkeling van die kind - ook in verkeersdeelname - ten doel. Dit sluit ten nouste aan by die eerste vier doelwitte, asook by die eersvolgende doelwit.

### 2.3.3.7 Die gevoelslewe as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding

Die sesde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding behels die *sinnelike gevoelslewe* (psigiese aspek) van die mens (vgl. Barnard, 1984:180). Die mens is as religieuse wese psigies besonder sensitief, en die psigiese funksie staan, volgens Van der Walt en Dekker (1983:51), soos al sy ander funksies, onder die leiding van die mens se geloofsfunksie.

Die gevoelslewe van die mens behels, volgens Barnard (1984:180), egter veel meer as net gevoel. In die konteks van hierdie navorsing word onder die psigiese aspek ook affektiwiteit, vermoë, aanleg, belangstelling, mentaliteit, houding en persepsie ingesluit. 'n Voorbeeld van hoe hierdie doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding nagestreef word, is dat die kind tot geestelike rypheid opgevoed word om in verkeersverband *selfbeheersing* te openbaar. Die trapfiets, motorfiets en motor is instrumente waarmee die jongmens dikwels probeer kompenseer vir 'n tekort aan selfvertroue wat kan lei tot roekeloosheid en ongeluksbetrokkenheid. Verkeersveiligheidsopvoeding moet dus, soos reeds vermeld, die volledige mens insluit en met die algemene persoonlikheidsontwikkeling van die kind rekening hou (Steyn, 1984 (b): 6). Die kind moet tot volwasse verantwoordelike selfbeheersing in padgebruik begelei word.

*Houding* is, volgens Fourie (1984:8), as 'n primêre oorsaak van die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika uitgewys, en dit val ook onder die psigiese aspek. Fourie (1984:17) kom dan ook tot die gevolgtrekking dat die verandering van 'n negatiewe na 'n positiewe houding in padgebruik, hoofsaaklik deur opvoedende onderwys en opleiding teweeggebring kan word. Dit impliseer dat 'n positiewe houding reeds vanaf 'n vroeë jeugdige lewenstadium deur verkeersveiligheidsopvoeding gevorm moet word.

### 2.3.3.8 Onderskeiding as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding

Die sewende doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die mens *ontledend* en *onderskeidend* (analities-logiese aspek, vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:51) in die verkeerssituasie selfstandig te laat dink.

Om die doelwit te bereik, word kennis van die mens self, die samelewingswerklikhede, die verskillende fasette van die verkeerssituasie en die vereistes vir veilige deelname aan padverkeer, vereis. Namate die kind ontwikkel, moet sy kennis vermeerder na gelang van die toename in die eise van veilige padgebruik (vgl. tabel 2.1). Die kind moet dus opvoedend in die oorsake, omvang en gevolge van

verkeersbotsings geskool word ten einde op die hoogte van sake te wees met alle makro- en mikrofaktore wat 'n bydraende rol tot die veroorsaking van padverkeersinsidente en -botsings lewer, asook met die wyses waarop laasgenoemde voorkom kan word. Volgens Monteith (1984:6) moet verkeersveiligheidsopvoeding op doelmatige verkeersdeelname gerig wees waarvoor 'n selfstandige skerp waarnemingsvermoë van sowel die makro- as die mikrofaktore, wat 'n invloed op verkeersveiligheid het, nodig is.

Aangesien *persepsie* as die mees grondliggende en gemeenskaplike oorsaak van 'n verkeersbotsing geïdentifiseer is (NVVR-Jaarverslag, 1985:3), is opvoedende onderwys en opleiding in waarneming en interpretasie van verkeersomstandighede en -gebeure bepalend ten opsigte van die mens se korrekte en veilige reaksie daarop. Die padgebruiker moet dus nie net oor kennis en vaardigheid in motorvoertuighantering beskik nie, maar moet onderwysend en opleidend só opgevoed word dat hy homself met verkeersveiligheidsmaatreëls kan identifiseer om dit lewenslank toe te pas en te handhaaf. Dié doelwit behels dus die ontwikkeling en vorming van 'n volkome persepsievermoë in die deelname aan padverkeer. Dit moet deur opvoedende onderwys en opleiding ontwikkel word om, ná waarnemings, die inligting tot sinvolle besluitneming te verwerk ten einde veilig op te tree.

Volgens Barnard (1984:181) word kennis en vaardighede, wat die ontwikkeling van die kind se logiese denke en onderskeidingsvermoë bevorder, in die skool oorgedra. *Onderskeidende denke* lei tot begripsvorming (Barnard, 1984:187) wat ook in verkeersveiligheid besonder belangrik is. Hierdie doelwit beoog om onderskeidende denke deur verkeersveiligheidsopvoeding by die kind te ontwikkel sodat hy tussen verskillende padstelsels, padverkeerstekens, vorme en elemente van padverkeer, wisselende omstandighede, en dies meer, kan onderskei om dienooreenkomstig veilig op te tree.

### 2.3.3.9 *Beheersing as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die agste verkeersveiligheidsopvoedingsdoelwit is om, volgens Schoeman (1979:31), die mens as kultuurdraer tot *beheersende vorming* op te voed. Hy is van mening dat die mens nie net analities kan dink nie, maar hy kan ook kultuurvormend optree. Die mens vorm derhalwe kultuur op letterlik alle lewensterreine - ook op die gebied van verkeersveiligheid.

Verder is aan die mens, volgens Schoeman (1979:31), 'n evolusieopdrag gegee: om die skepping te onderwerp en daaroor te heers (Gen. 1:28). Hierdie taak voer

die mens, as beeld van God, uit en hy is as sodanig medearbeider aan beheersende vorming. Volgens Barnard (1984:181) val die mens se kultuurvorming en beskaafwording saam met die ontwikkeling van die samelewingsverbande, soos die skool. Dit het tot gevolg gehad dat die mens se funksies deur die loop van die geskiedenis (historiese) ontsluit geraak en toegeneem het om in sy toenemende nuwe behoeftes te kon voorsien. Op hierdie wyse het 'n behoefte vir verkeersveiligheidsopvoeding na vore gekom (vgl. par. 1.2). Op grond hiervan behoort, kan en moet verkeersveiligheidsopvoeding sy regmatige plek binne die formele onderwys inneem.

Die universele struktuur van verkeersveiligheidsopvoeding moet derhalwe ook in Suid-Afrika verkonkretiseer, met inagneming van die voorlogiese faktore: die natuurlike milieu en die kultuurlewe van elke bevolkingsgroep.

'n Verdere faset van hierdie doelwit is om deur verkeersveiligheidsopvoeding voorsiening vir die voortdurende veranderinge in die verkeerssituasie te maak. Die verkeersveiligheidsopvoedingshandeling en -inhoud moet dus ook *toekomsgerig* wees om nie net in die huidige nie, maar ook in die behoefte van die toekoms te voorsien.

#### 2.3.3.10 *Kommunikasie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die negende doelwit vir verkeersveiligheidsopvoeding is om die gebruik van *simbole en tekens* as benoemingsmiddele by die mens tuis te bring (vgl. Schoeman, 1979:32; Van der Walt en Dekker, 1983:52). Simbole en tekens word wêreldwyd gebruik om met mense te *kommunikeer*. Die linguale aspek sluit spreektaal, skryftaal, syfers, seine, tekens en dies meer in en is histories gefundeer (Van der Walt en Dekker, 1983:52). Die simboliese betekening kom in kommunikasie tot uitdrukking en dit vorm die grondslag vir inligtingvloei tussen opvoeder en opvoeding, tussen padgebruiker en padingenieur en/of verkeersbe-ampte, en tussen padgebruikers onderling.

In padverkeer en in die bevordering van verkeersveiligheid in eentalige lande, is die linguale aspek minder gekompliseerd as wat die geval in twee- of meertalige lande, soos Suid-Afrika, is. As gevolg van die heterogene bevolkingsamestelling alhier, behels hierdie doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding om die kind sodanig op te voed dat hy in staat sal wees om die kommunikasiestelsel en verkeersbeheermaatreëls in die verkeerssituasie doelmatig waar te neem, te vertolk en veilig daarop te reageer (vgl. par. 2.3.3.8).

Verkeersveiligheidsopvoeding verrig derhalwe 'n gemeenskapsfunksie wat in 'n samelewingsbehoefte, met betrekking tot die vorming van bepaalde gesindhede en kommunikasievermoëns tussen mense van verskillende en uiteenlopende kulture, voorsien. Hierdeur word veilige padgebruik bevorder en verseker.

#### 2.3.3.11 *Sosiale verkeer as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die tiende doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die mens toe te rus om *sosiaal* as religieuse wese sinvol in sy samelewingsverbande op te tree, om deur sy medemens *sosiaal* aanvaar te word en om ook vir die samelewing diensbaar te wees (Du Plooy, 1983:2). 'n Kind wat nie kan fietsry of motorfietsry (of motorbestuur) nie, is *sosiaal* moeilik aanvaarbaar. Die *sosiale* doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding beklemtoon dus die praktiese onderrig en opleiding in vaardighede om die kind in staat te stel om met ander mense - volgens bepaalde norme - die pad as samelewingswerklikheid veilig en met respek te deel. Groes-Peterson (1959:15) het in dié verband gesê: "Learning to do a thing safely is an integral part of learning to do it". Verkeersveiligheidsopvoeding het dus ten doel om veiligheid in padgebruik te bevorder ten einde die mens se aanvaarbare *omgang en verkeer* met ander mense in samelewingsverbande te verseker.

#### 2.3.3.12 *Doelmatige ekonomie as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die elfde doelwit is om, met betrekking tot die *ekonomiese aspek*, die mens toe te rus om in verkeersveiligheid 'n besparende benadering en gesindheid toe te pas. Volgens Barnard (1984:184) is sowel die materieel- as doelmatig-ekonomiese aspekte onontbeerlike komponente van die opvoedende onderwys en opleiding. Die kind moet dus hierin onderrig word om die belangrikheid van 'n gematigde ekonomiese praktyk met betrekking tot finansies, tyd en mannekrag, besparend aan te wend. Om dit te kan uitvoer, moet die mens dit begryp dat die finansiële toestand van die individu, gemeenskap en land in padverkeer 'n belangrike faktor is. Verkeersbotsings kos die landseconomie jaarliks meer as R2 biljoen. Dit sluit verlies aan eiendom, mannekrag en tyd in, asook die kostes aan wetstoepasing, ondersoek, mediese behandeling en regsangeleenthede (vgl. par. 2.4).

Hierdie doelwit, om met verkeersveiligheidsopvoeding 'n blywende ingesteldheid vir die spaarsamige gebruik van die padstelsels, motorvoertuie, brandstof en ten opsigte van die voorkoming van verkeersbotsings en -ongevalle te ontwikkel, is onontbeerlik vir die bevordering van verkeersveiligheid. Dit hou ekonomiese

voordele vir die individu, gemeenskap en die land in. Die ewewigtige besparingsbenadering in padgebruik kan hoofsaaklik in die opvoedende onderwys en opleiding oorgedra en tuisgebring word.

#### 2.3.3.13 *Estetiese waardes as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die twaalfde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding is om die kind die *estetiese funksie* van die mens in veilige padgebruik te laat verstaan en te laat uitleef.

Terwyl die psigiese funksie oor die gevoelslewe van die mens handel, het hierdie doelwit ook met 'n gevoelsfunksie te maak, naamlik, met 'n gevoel vir skoonheid en harmonie (vgl. Barnard, 1984:185; Van der Walt en Dekker, 1983:52; Schoeman, 1979:33). Die estetiese aspek sluit, onder andere, funksies soos gesins-harmonie, sosiale harmonie, opvoedende harmonie en harmonie in padverkeer in.

Die gesindheidsprobleem in verkeersveiligheid is, volgens Du Plooy (1983:6), gewortel in 'n gebrekkige vertrouensverhouding en gebrekkige naasteliefde wat vir alle padgebruikers verkeersrisiko's inhou. Indien, naas die reeds vermelde doelwitte, estetiese waardes vir die mooiheid, nuttigheid en noodsaaklikheid van ordelike verkeerstelsels en -maatreëls deur verkeersveiligheidsopvoeding by die kind ontwikkel word, kan 'n lewenslange waardering en aanvaarding van die sinvolheid van geordende padverkeer die veiligheid van alle padgebruikers verseker.

#### 2.3.3.14 *Beregting as doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding*

Die dertiende doelwit waarna in verkeersveiligheidsopvoeding gestreef word, is om 'n besef van *reg en onreg* (juridiese aspek, vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:57) in padgebruik, as inherente deel van die mens se persoonlikheidsmondering, tuis te bring en te bevestig. Die beregting van verkeersake behels in Suid-Afrika meer as 70 persent van alle hofsake wat jaarliks voor die regbank dien (vgl. par. 2.4.7), en dit dui op 'n ernstige gebrek aan 'n besef van juridiese orde by padgebruikers.

Daar bestaan volledige padverkeersordonnansies en -regulasies (d.i. verkeerswette) waarin elke padgebruiker volledig en doelmatig opvoedend geskool behoort te word. Dit is noodsaaklik dat almal wat die pad gebruik op die hoogte van sake sal wees met die basiese ordonnansies en regulasies, veral dié wat veiligheids-

maatreëls inhou. Sonder 'n deeglike kennis hiervan, is dit waarskynlik dat al die ander doelwitte wat dusver gestel is, nie bereik sal kan word nie. Volgens Barnard (1984:186) moet die kind deur die opvoedende onderwys en opleiding juridies ontsluit word sodat hy die gesag van wette en reëls sal erken en hom vrywillig daaraan sal onderwerp. Dit beteken dat die kind deur verkeersveiligheidsopvoeding tot volwassenheid gelei moet word om die sin vir reg en geregtigheid een van sy bestaansnorme te maak. Dit is derhalwe nodig dat ouers en onderwysers deeglik onderlê behoort te wees in die juridiese bepalinge ten opsigte van padverkeer om dit in hul opvoedingshandeling aan die kind oor te dra (Van Wyk, 1982:14). Na aanleiding hiervan, bestaan daar oor die belangrikheid van hierdie doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding geen twyfel nie.

#### 2.3.3.15 *Etiese waardes as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die veertiende doelwit handel oor die *etiese aspek* (liefdesorg, vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:52), dit wil sê sedelike volwassenheid in padgebruik. Schoeman (1979:34) beweer dat alleen die mens die vermoë besit om lief te hê; lief te hê in die verskillende verhoudinge waarin hy staan en wat hy ervaar, byvoorbeeld in gesinsverband (vgl. par. 2.2.2).

Volgens Barkhuizen (1967:46) sluit die onderhawige doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding waardes in soos broederliefde, respek vir mekaar, liefdadigheid, verantwoordelikheid, behoortlikheid, geregtigheid en vriendskap wat die menslike verhouding in die verkeersituasie behoort te kenmerk. Die bereiking van hierdie etiese doelwit bring mee dat die mens 'n breë kennis en morele liefde moet ontwikkel om ook in padgebruik 'n gelukkige, ontspanne, verdraagsame, vredeliewende en gehoorsame padgebruiker met selfbeheersing en selfdissipline te wees en 'n sedelik-verantwoordbare gesindheid te openbaar ten einde verkeersveiligheid te verseker.

'n Verdere belangrike komponent van die etiese faktor is, volgens Barnard (1984:187), dat die morele hoofsaaklik in die lewensopvatting van elke mens sigbaar is. Die kind moet dus gelei word om 'n eie beginsel- en waardesisteen te ontwikkel. Dit is ook ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding van toepassing en behels liefde vir die hele skepping van God.

#### 2.3.3.16 *Geloof in God as doelwit van verkeersveiligheidsopvoeding*

Die vyftiende en mees gekompliseerde doelwit in verkeersveiligheidsopvoeding behels die *pistiese aspek*, dit wil sê om die mens tot geloof (d.i. kennis

en vertrouwe) in die ware God op te voed (vgl. par. 2.3.2). Geloof gee vastigheid en sekerheid aan die mens. Hierdie aspek is die mees gekompliseerde bestaanswyse van die mens (vgl. Schoeman, 1979:34; Van der Walt en Dekker, 1983:53; Barnard, 1984:187), en moet daarom in die opvoedende onderwys - ook in verkeersveiligheidsopvoeding - besondere aandag kry.

Aangesien die Christengelowige sy vastigheid en sekerheid in God vind, beteken dit dat verkeersveiligheidsopvoeding ook hiervoor voorsiening moet maak. Die algemene beginselriglyne van die opvoedende onderwys en opleiding vind hul grondslag in die pistiese aspek, en sluit uiteraard ook verkeersveiligheidsopvoeding in. Trouens, indien verkeersveiligheidsopvoeding nie die pistiese doelwit nastreef nie, kan dit beswaarlik daarin slaag om die mens volkome verkeersveilig op te voed.

#### **2.3.4 Slotopmerking**

Die Christen erken op grond van die Skrif dat die mens as 'n personale eenheid geskape is, en nie op 'n meganistiese wyse in kompartemente opgedeel mag word nie. Daarom benader die Christen die opvoedingsverskynsel as die inset van die volledige persoonlikheid van die kind (Van der Walt en Dekker, 1983:22).

Verkeersveiligheidsopvoeding sluit gevolglik 'n "handeling-gebeure" en 'n "handeling-produk" in en is dus doelgeoriënteerd (vgl. Van der Walt en Dekker, 1983:26). Aangesien die kind deur opvoeding vir die lewe voorberei word, en deelname aan padverkeer 'n integrale deel van die lewe is, kan daar slegs deur 'n verkeersveiligheidsopvoedingshandeling/ -gebeure 'n produk gelewer word wat volkome veilig aan padverkeer kan deelneem.

Vervolgens word die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding behandel.

### **2.4 Die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding**

#### **2.4.1 Inleiding**

In die vorige paragrawe (vgl. 2.2; 2.3) is die teoretiese uitgangspunte, doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding geformuleer. Die werklikheid van onveiligheid in die verkeerssituasie en die rol wat die mens daarin speel, noodsaak egter dat die makro-oorsake van dié onveiligheid van nader beskou en met die uitgangspunte en die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding in

verband gebring word. Dít is derhalwe die doel van hierdie paragraaf.

Verkeersveiligheid behels die veilige beweging van mense en motorvoertuie op alle paaie sonder dat dié verkeerselemente in verkeersinsidente en -botsings betrokke raak (vgl. par. 1.6). Die gemotoriseerde padverkeer hou egter vir die mens nie net voordele, soos mobiliteit en tydsbesparing in nie, maar konfronteer beide padgebruiker en padverkeersowerhede met nadele, soos onveiligheid. Gouws (s.a.:6) is die mening toegedaan dat die vernaamste rede vir verkeersbotsings opgesluit lê in die feit dat die mens op een of ander wyse tydens padgebruik foutief en onverantwoordelik optree.

Om hierdie onveiligheid teen te werk en die veiligheid van die padgebruikers te verseker, is sowel verkeersveiligheidsopvoeding as verkeersbeheer en -wets-toepassing nodig (vgl. par. 2.1). Verkeersveiligheid impliseer verder drie basiese take vir die padgebruiker om veiligheid te verseker: waarneming, besluitneming en reaksie (vgl. par. 2.3.3.8; Nel, 1983:15). Die voorkoming van verkeersbotsings is egter nie so eenvoudig nie en dit word nodig geag om die aard daarvan kortliks te behandel voordat die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding beskryf word.

#### **2.4.2 Die aard van verkeersbotsings**

Die voorkoming van verkeersbotsings is 'n ingewikkelde saak aangesien baie bydraende makro- en mikrofaktore<sup>3)</sup> daarby betrokke is. In 'n gevallestudie gedurende 1980, waarin 226 verkeersbotsings in diepte ondersoek is, het dit aan die lig gekom dat gemiddeld 16 faktore per botsing 'n bydraende rol gespeel het (De Beer en Fernie, 1981:1). Odendaal (1968:59) het in 'n ondersoek van verkeersbotsings gevind dat by 88 persent van die botsings doelbewuste en/of onbewustelike verkeersoortredings begaan is. Uit die verdere literatuur en navorsing (Barkhuizen, 1967; Roux, 1967; Erasmus, 1976; Pretorius, 1981; Cloete en Conradie, 1984) is dit duidelik dat elke padgebruiker wat in 'n verkeersinsident of -botsing betrokke is, die skuld op die ander party plaas, byvoorbeeld op: die voetganger, die vrouebestuurder, die stadige bestuurder, die jaagduiwel, die swak pad, die onsigbare padverkeerstekens, die reën en op ander verskonings wat almal op die menslike faktor neerkom<sup>4)</sup>.

3) Faktor beteken enige omstandigheid in verband met 'n verkeersbotsing waarsonder die botsing minder waarskynlik sou gebeur het, byvoorbeeld 'n nat padoppervlak, die donker kleure van 'n voetganger, swak lig, die bloed-alkoholpeil van die bestuurder/voetganger, padwaardigheidstoestand van die motorvoertuig, spoed en volgafstand.

4) Die ander twee makrofaktore naas die menslike faktor, naamlik die pad (en omgewing) en die motorvoertuig word vir die doel van hierdie ondersoek nie breedvoerig behandel nie, alhoewel die ingenieur, wetgewer en wetstoepasser ook as menslike faktore 'n beduidende rol speel.

Die aandeel van die menslike faktor as oorsaak van verkeersbotsings word in Suid-Afrika so hoog as 77 persent bereken (Erlank, 1973:130). Dit behels, onder andere, onvoldoende respek vir verkeersreëls en -wetgewing, 'n houding dat slegs ander padgebruikers aan verkeerswetstoepassing onderhewig is, 'n beskouing dat motorbestuur 'n reg-in-plaas-van-'n-voorreg is, 'n gebrek aan morele verantwoordelikheid ten opsigte van veilige padgebruik, onbedagsaamheid in die verkeersituasie, gejaagdheid, nalatigheid ten opsigte van die padwaardige versorging van motorvoertuie, onbevoegdheid om 'n motorvoertuig veilig te hanteer en 'n gebrek aan kennis van die basiese veilige padgebruiksreëls.

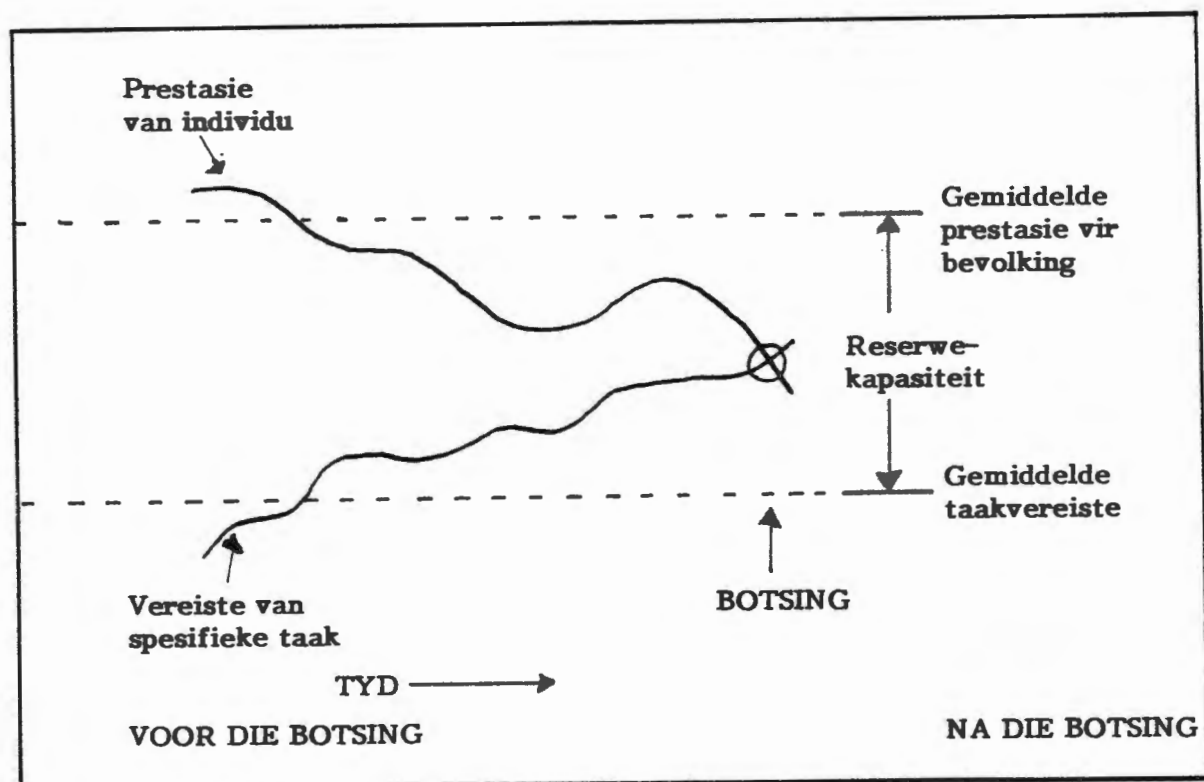
Al die vermelde menslike faktore dui op gebrekkige verkeersveiligheidsopvoeding (Cloete en Conradie, 1984:2). Aangesien die menslike faktor die meeste bydra tot verkeersonveiligheid, lê die oplossing vir die voorkoming daarvan in verkeersveiligheidsopvoeding (oor die lang termyn).

Dit word verder nodig geag om die gebeure tydens 'n botsing van nader te beskou. Smith (F.C.H., 1983:8-10) omskryf 'n botsing as die onbeplande oordrag van fisiese energie binne 'n kort tydsverloop wat skade aan mense en/of eiendom aanrig. 'n Botsing is dus nie 'n handeling nie, maar die gevolg van 'n handeling of die gevolg van 'n gebrek aan korrekte handeling en dit word in figuur 2.1 skematies voorgestel.

Indien die botsingsmodel in figuur 2.1 op verkeersbotsings van toepassing gemaak word, is die motorvoertuig die energiebron wat bepaalde taakvereistes (byvoorbeeld hantering) aan die bestuurder stel. Solank die taakuitvoering (prestasieremoë, hantering of bestuursvaardigheid) van die individu hoër is as en ewewydig loop met die taakvereiste, is die motorvoertuig (energiebron) onder beheer. Sodra die taakvereiste egter hoër word as die vermoë van die taakuitvoering (prestasie), word beheer verloor en ontstaan 'n botsing. Voorbeelde van taakvereistes wat die prestasieremoë oorskry, is: wanneer die motor se band bars, 'n onverwagte stroom water oor die pad of die verskyning van 'n voetganger vanuit die niet. Voorbeelde van wanneer die prestasieremoë daal, is: vermoeidheid, vaak en onervarendheid.

Die algemene begrip van 'n botsing bring by die meeste mense die gedagte tuis van 'n onvoorspelbare, grootliks onbeheerbare en onvoorkombare voorval. Dikwels word daarna verwys as "die wil van die Voorsienigheid" (Smith, F.C.H., 1983:4). Dit is juis hierdie tradisionele, magtelose siening wat as een van die redes vir die steeds toenemende verkeersbotsings en -sterftes in Suid-Afrika verantwoor-

**Figuur 2.1** 'n Botsingsmodel volgens Haddon en Waller  
(Smith, F.C.H., 1983:7)



delik is. Volgens Nilles (1984) kan dit hoofsaaklik deur verkeersveiligheidsopvoeding reggestel en grootliks voorkom word indien al die doelwitte daarvan in die opvoedingshandeling nagestreef en bereik word.

Voorts word die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding onder die volgende subhoofde behandel: die omvang van verkeersbotsings, die houding van die padgebruiker, die behoeftes van die mens, die gebrek aan standaarde en die gebrek aan verkeersbeheer en -wetstoepassing. Elke aangeleentheid word as oorsaak van die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika, en wat gevolglik opvoeding in padgebruik noodsaak, uitgelig.

#### **2.4.3 Die omvang van verkeersbotsings as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding**

Suid-Afrika het 'n onaanvaarbare hoë verkeersbotsings- en sterftesyfer (vgl. Dreyer, 1984:2). Daar het gedurende 1981 tot 1984 gemiddeld 393 168 verkeersbotsings per jaar op Suid-Afrikaanse paaie plaasgevind, waarin gemiddeld 9 246 mense per jaar gedood en 27 510 mense ernstig beseer is. Dit word in tabel

2.2 aangetoon<sup>5)</sup>.

**Tabel 2.2** Getal verkeersbotsings, padsterftes en ernstige beserings in Suid-Afrika gedurende 1981 tot 1984

(NVVR-Jaarverslag, 1984:9)

Jaar	Getal verkeersbotsings	Getal padsterftes	Getal ernstig beseer
1981	379 852	9 087	27 532
1982	392 971	9 154	27 087
1983	388 599	9 121	27 627
1984	411 250	9 621	27 795
<b>Gemiddeld per jaar</b>	393 168	9 246	27 510

In tabel 2.2 word 'n stygende tendens in verkeersbotsings aangetoon. Gedurende die vier jaar, soos in tabel 2.2 aangetoon word, het jaarliks gemiddeld 1 077 verkeersbotsings per dag plaasgevind, terwyl 25 mense per dag gedood en 75 ernstig beseer is. Dié gegewens beklemtoon die onrusbarende omvang van verkeersbotsings in Suid-Afrika. Meer mense het in 'n tydperk van drie jaar - gedurende die tagtigerjare - in verkeersbotsings in Suid-Afrika gesterf as die 24 532 Suid-Afrikans wat in die Eerste en Tweede Wêreldoorloë saam gesterf het (NVVR-Jaarverslag, 1984:3).

Pieterse (1979:40-41) het in 'n literatuurstudie oor die jong bestuurder en sy botsingsbetrokkenheid tot die gevolgtrekking gekom dat verkeersbotsings in die algemeen beskou word as een van die uitgawes wat die gemeenskap genoodsaak is om, vir die gebruik van 'n onvolmaakte tegnologie om aan sommige van die padvervoerbehoefte te voldoen, aan te gaan. 'n Verdere relevante verkeersbotsingstendens is die kombinasie van die onverantwoordelike, onervare en emosioneel-onvolwasse jong bestuurder met 'n motorvoertuig. Dit is deur navorsing (Pieterse, 1979) aangetoon dat jong bestuurders (18 tot 24-jariges) óórverteenvoerdig in verkeersbotsings is. Gedurende 1977 was die ouderdomsgroep 24 jaar en jonger, wat slegs 21,9 persent van alle bestuurders uitmaak, by 38,2 persent

5) Kyk ook bylae A vir volledige statistieke wat die omvang van verkeersbotsings in Suid-Afrika aantoon.

van sowel noodlottige as alle verkeersbotsings in die Verenigde State van Amerika (VSA) betrokke. Gedurende 1965 tot 1971 was die 18 tot 24-jarige ouderdomsgroep in Pretoria en distrik, in 23,3 persent stedelike en 18,8 persent plattelandse verkeersbotsings betrokke (Pieterse, 1979:9-13).

In tabel 2.3 word die verdeling van die padsterftes en ernstig beseerdes, volgens die status van padgebruik, aangetoon.

**Tabel 2.3 Verkeersongevalle in Suid-Afrika gedurende 1984 volgens die padgebruikstatus van die slagoffers**  
(Suid-Afrika, 1981-1985)

Padgebruikers	GETAL	
	Padsterftes	Ernstig beseerdes
Fietsryer	381	845
Motorfietsryer	417	2 204
Motorbestuurder	1 846	6 019
Passasier	2 666	10 038
Voetganger	4 311	8 689
<b>Totaal vir 1984</b>	<b>9 621</b>	<b>27 795</b>

Uit tabel 2.3 blyk dit dat voetgangers en passasiers 68,7 persent van die sterftes en ernstig beseerdes in verkeersbotsings in Suid-Afrika verteenwoordig. Dit kan ook vertolk word dat die bestuurders van motorvoertuie vir die dood en ernstige besering van 68,7 persent van die slagoffers van verkeersbotsings verantwoordelik is. Indien die fietsryers en motorfietsryers, wat met motorvoertuie bots, by hierdie getal getel word, kan die stelling kategoriees gemaak word dat die motorvoertuigbestuurder (behalwe vir sy eie lewe en beserings) direk vir tot so veel as 79 persent van die totale slagoffers in verkeersbotsings se dood én ernstige beserings verantwoordelik is.

Dié onrusbarende omvang van verkeersbotsings in Suid-Afrika, word verder geïllustreer as die padsterftekoers<sup>6)</sup> met dié van enkele ontwikkelde lande in tabel

6) Die padsterftekoers is die aantal sterftes per 100 miljoen kilometers gereis, en is 'n internasionale meting van sterftes in verkeersbotsings in verhouding tot padgebruik.

2.4 vergelyk word.

**Tabel 2.4 Die sterftekoeerse van verkeersbotsings**

(Saamgestel uit Ribbens, 1984:28; NVVR-Jaarverslag, 1980 en 1984)

Jaar	Republiek van Suid-Afrika	Verenigde State van Amerika	Engeland	Duitsland	Frankryk	Nederland	Australië	Japan
1970	23,2	3,0	3,6	7,1	8,9	7,0	6,0	7,0
1971	22,9	2,8	3,5	6,6	8,3	5,6	4,3	6,0
1972	22,3	2,8	3,4	6,3	8,0	5,4	3,9	5,0
1973	22,2	2,6	3,0	6,0	7,2	4,8	3,9	4,0
1974	15,2	2,2	2,9	5,8	6,2	3,9	3,6	3,0
1975	18,9	2,1	2,6	5,0	5,7	-	-	3,0
1976	17,3	2,0	2,6	4,7	5,3	4,3	3,5	3,2
1977	14,3	2,0	2,5	5,0	5,2	4,4	-	2,7
1978	14,3	2,0	2,5	4,6	4,7	3,5	-	2,5
1979	13,3	1,8	2,3	4,0	4,6	-	3,1	2,2
1980	16,5	2,1	2,1	3,8	4,6	-	-	2,3
1981	18,8	2,0	2,1	3,6	4,4	-	-	2,2
1982	18,4	-	-	3,5	-	-	-	2,3
1983	18,1	-	-	-	-	-	-	-
1984	18,1	-	-	-	-	-	-	-

Die eerste aanduiding uit tabel 2.4 is dat die padsterftekoeerse in Suid-Afrika baie hoër as dié in die ander lande is. Alhoewel Suid-Afrika nog 'n ontwikkelende land is met 'n eiesoortige heterogene bevolkingsamestelling en gevolglik moeilik vergelykbaar is met die ontwikkelde lande soos in die tabel gedoen is, bevestig dit nogtans die stelling wat gemaak word: Suid-Afrika het 'n onrusbarende hoë verkeersbotsings en sterftewerklikheid.

Die tweede afleiding uit tabel 2.4 is dat die padsterftekoeerse in Suid-Afrika vanaf 1970 tot 1979 drasties gedaal het van 23,2 tot 13,3. Sedertdien het dit tot 18,1 in 1983 en 1984 gestyg, terwyl dit in ander lande 'n konstante daling toon. Die konstante daling word aan 'n verskeidenheid faktore toegeskryf, waarvan 'n doelgerigte verkeersveiligheidsopvoedingsprogram oor die lang termyn, die vernaamste is (Nilles, 1984:5).

Suid-Afrika het dus een van die hoogste verkeersbotsings- en -sterftesyfers ter wêreld. Om dié rede het verkeersveiligheid 'n nasionale prioriteit geword wat alle verkeersverwante instansies, plaaslike gemeenskappe en onderwysowerhede tot betrokkenheid en medeverantwoordelikheid oproep. Aangesien opvoeding een van die basiese oplossings vir die onderhawige probleem bied, toon die omvang van verkeersbotsings, sonder vrese vir enige teenspraak, die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding aan.

#### ***2.4.4 Die houding van die padgebruiker as oorsaak van verkeersbotsings en die rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding***

##### ***2.4.4.1 Inleiding***

Volgens die literatuur wat geraadpleeg is (Barkhuizen, 1967; Fourie, 1984; Gouws, s.a.), is dit 'n algemeen aanvaarde feit dat die houding (of gesindheid) van die meerderheid padgebruikers een van die primêre oorsake van verkeersbotsings is. Binne die konteks van hierdie navorsing beteken houding 'n psigiese toestand wat die mens se gedrag beïnvloed en sy persepsie verdring sodat hy dinge sien en interpreteer soos hy wil en nie soos dit werklik is nie. "Houdings beskik altyd oor kognitiewe, affektiewe en gedragskomponente" (Fourie, 1984:9) waarvan een of meer in 'n gegewe houdingsituasie teenwoordig kan wees.

Wanneer hierdie definisie van houding met verkeersveiligheid in verband gebring word, kan met reg beweer word dat beide die gemiddelde individuele padgebruiker en die samelewingsgemeenskappe 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheidsmaatreëls openbaar. Die padgebruiker is eenvoudig nie bereid om die opoffering, wat die aantal verkeersbotsings kan verlaag, te maak nie (Fourie, 1984:10). Dit dui gevolglik op 'n gebrek tydens opvoeding aan die vorming van die sinnelike gevoelslewe van die mens met betrekking tot veilige padgebruik.

Om die verkeersveiligheidsprobleem van 'n verkeerde houding by die padgebruiker te illustreer, word die volgende aangeleenthede uit navorsingsresultate as voorbeelde daarvan uitgelig: die bestuur van 'n motorvoertuig sonder die besit van 'n geldige bestuurderslisensie, die nie-dra van sitplekgordels en die drink- en dronkbestuurprobleem.

2.4.4.2 *Motorbestuur sonder 'n geldige bestuurderslisensie as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

Pretorius (1981) het in 'n steekproef-ondersoek onder Blanke skoolkinders (15 tot 19-jarige ouderdom) bevind dat 37,1 persent van die respondente 'n motorvoertuig sonder die besit van 'n geldige bestuurderslisensie bestuur. Die erns van dié houdingsprobleem word in tabel 2.5 uitgebeeld.

**Tabel 2.5 Getal skoolkinders wat sonder 'n bestuurderslisensie 'n motorvoertuig bestuur**  
(Pretorius, 1981:3)

Ouderdom	Bestuur		Persentasie wat sonder 'n bestuurderslisensie bestuur
	Ja	Nee	
15	35	119	22,7
16	62	106	36,9
17	65	58	52,8
18 <sup>7)</sup>	15	8	52,2
19	0	1	-
<b>Totaal</b>	<b>177</b>	<b>292</b>	<b>37,1 persent</b>
	<b>469</b>		

Die ontstellende verskynsel wat uit tabel 2.5 na vore kom, is dat adolessente en hul ouers willens en wetens die Padverkeersordonnansie oortree: die jong seun of dogter (selfs so jonk as 15 jaar) deur 'n motor op 'n openbare pad wederregtelik te bestuur, en die ouers deur genoemde oortreding toe te laat en selfs goed te keur (Pretorius, 1981:1). Hierdie optrede is nie net 'n wetsoortreding nie, maar ook die oortreding van 'n verkeersveiligheidsmaatreël, aangesien die jong kind min kennis het en oor geen ervare vaardigheid in motorbestuur beskik nie.

7) Slegs drie van die agtienjariges wat bestuur het, het oor 'n geldige bestuurderslisensie beskik.

Dat adolessente, veral seuns, 'n behoefte én drang het om vanaf 15-jarige ouderdom te leer om motor te bestuur, is 'n algemeen aanvaarde verskynsel. Die gebrek aan formele en nie-formele bestuurderopleiding, asook die gebrek aan geskikte opleidingsgeriewe, kan as gedeeltelike oorsaak van die hoë doelbewuste wetsoortredings beskou word. Om hierdie probleem te oorbrug, gebeur dit dikwels dat kinders op plaaspaaie en in die veld sonder opleiding leer om motor te bestuur (Pretorius, 1981:41).

Bogenoemde voorbeeld van die onwettige en dus onveilige padgebruik, is 'n sprekende aanduiding van die uiters belangrike rol van die hóúding van die kind en die ouer teenoor verkeersveiligheid, asook van die noodsaaklike rol wat ouers in die verkeersveiligheidsopvoeding van hul kinders behoort te speel. Hierdie verkeersveiligheidsprobleem is dus 'n aanduiding van die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van die ouer en die onderwysinstansies.

#### *2.4.4.3 Die nie-dra van sitplekgordels as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

"In South Africa a child under the age of 13 dies in a vehicle every 36 hours - because of serious inadequate safety regulations and inconsiderate parents" (Anon., 1983:5). Dit is 'n ernstige aanklag teen padverkeersowerhede en ouers in Suid-Afrika. Die aangehaalde koerantartikel handel oor die doelmatige beskerming van kinders deur middel van die gebruik van sitplekgordels binne in motorvoertuie.

Die drakoers van sitplekgordels word, sedert dit in 1977 in Suid-Afrika verpligtend geword het, driemaandeliks landwyd gemoniteer en die gemiddelde werklike jaarlikse drakoers word in tabel 2.6 aangetoon.

Tabel 2.6 toon 'n gemiddelde sitplekgordeldrakoers van laer as 60 persent wat aan verskeie oorsake toegeskryf kan word. Alhoewel 'n bewustheidsvlak van 74,4 persent oor die dra van sitplekgordels gedurende 1984 met die Verkeersveiligheidsjaarveldtog gemeet is (Palm, 1985:61-63), was die werklike drakoers, volgens tabel 2.6, slegs 58,3 persent. Dit word in die algemeen aan die negatiewe en traak-my-nie-agtige houding van die Suid-Afrikaanse padgebruiker teenoor verkeersveiligheidsmaatreëls toegeskryf. 'n Evaluering gedurende 1981 het bewys dat alleenstaande publiseitsveldtogte en wetstoepassingspogings om die dra-

**Tabel 2.6 Die werklike drakoers van sitplekgordels vir alle motorvoertuie in Suid-Afrika gedurende 1980 tot 1984**

(De Jager, 1985:5)

Jaar	Persentasie drakoers
1980	50,5
1981	58,3
1982	52,9
1983	51,7
1984	58,3

koers van sitplekgordels verhoog te kry, nie 'n verbetering tot gevolg gehad het nie, maar dat 'n gekombineerde veldtog (deur álbei genoemde funksieterreine) 'n meer doelmatige trefkrag het (Pretorius en De Jager, 1981:12). Dit is verder aksiomaties dat die dra van sitplekgordels eers 'n werklike verlagende invloed op padsterftes en ernstige beserings het indien die drakoers hoër as 90 persent is. Die werklikheid dat met publisiteit (informele massavoorligting) oor die kort termyn nie sukses behaal is om 'n houdings- en gedragsverandering by die padgebruiker teweeg te bring nie, toon die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding oor die lang termyn aan. Dit is veral gedurende die vormingsjare van die padgebruiker 'n belangrike noodsaaklikheid ten einde 'n verantwoordelike, korrekte en veilige padgebruikershouding te ontwikkel en te bevestig.

#### *2.4.4.4 Drink- en dronkbestuur as voorbeeld van 'n negatiewe houding teenoor verkeersveiligheid en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

Alkoholbetrokkenheid by die bestuur van motorvoertuie in Suid-Afrika word op 'n gereelde basis gemoniteer. Om 'n aanduiding van die omvang van die probleem te gee, word enkele van die resultate opsommend in tabel 2.7 aange-  
toon.

**Tabel 2.7 Alkoholbetrokkenheid by bestuurders van motorvoertuie in Suid-Afrika**

(Saamgestel uit Pieterse, 1978:4; Pieterse, 1984:4)

Jaar	Persentasie alkoholbetrokkenheid by bestuurders	Persentasie bestuurders met alkoholkonsentrasie hoër as 0,08g/100ml bloed
1977	60,8	55,1
1983	62,9	56,9

Uit die persentasies in tabel 2.7 is dit duidelik dat alkoholbetrokkenheid by motorbestuurders vanaf 1977 tot 1983 toegeneem het. Van die 62,9 persent positiewe gevalle in 1983, het 90,4 persent meer as die wetlik toelaatbare 0,08g/100ml bloed getoets (Pieterse, 1984:4). Dit beteken dat 56,9 persent van al die bestuurders wat getoets is, met 'n hoër alkohol-bloedpersentasie as die toelaatbare perk, bestuur het. Markinor (1981:37-39) het na 'n in diepte-ondersoek - met 'n sielkundig-georiënteerde benadering - ten opsigte van houdings met betrekking tot drink- en dronkbestuur tot die volgende gevolgtrekkings gekom:

- \* Daar is drie sielkundige skanse by die mens (padgebruiker): huigelary, selfvoldaanheid en emosionele betrokkenheid waardeur slegs met volgehoue verkeersveiligheidsopvoeding gedring kan word.
- \* Die publiek moet opvoedend onderrig word om duidelik te kan onderskei tussen algemene alkoholgebruik, alkoholmisbruik en dat die kombinasie alkoholgebruik én motorbestuur groot gevaar inhou.
- \* Die remediëring van die onderhawige probleem verg 'n langtermynaanslag, en 'n houdingsverandering kan slegs met deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding bewerkstellig word.

Volgens verdere navorsing (Rocha-Silva, 1981:1) oor die kennis en houding van Blankes en Swartes ten opsigte van drink- en dronkbestuur en beskonke straatlopery, is die volgende bevind:

- \* Die bestaan van permissiewe houdings en misplaaste verdraagsaamheid met betrekking tot alkoholgebruik, alkoholmisbruik en drink-en-bestuur.
- \* Die bestaan van 'n hoë mate van onkunde en wanbegrip by die publiek oor padverkeerswetgewing, verkeersveiligheidsmaatreëls en wat die invloed en gevolge van alkoholbetrokkenheid by verkeersbotsings is.

- \* Dat die probleem hoofsaaklik met verkeersveiligheidsopvoeding oor die lang termyn reggestel kan word.

Die aantal hofveroordelings vir die bestuur van 'n motorvoertuig onder die invloed van alkohol (en verdowingsmiddels) in Suid-Afrika gedurende 1970 tot 1983 is 'n aanduiding van die afmetings van dié houdingsprobleem. Dit word in grafiek 2.1 aangetoon.

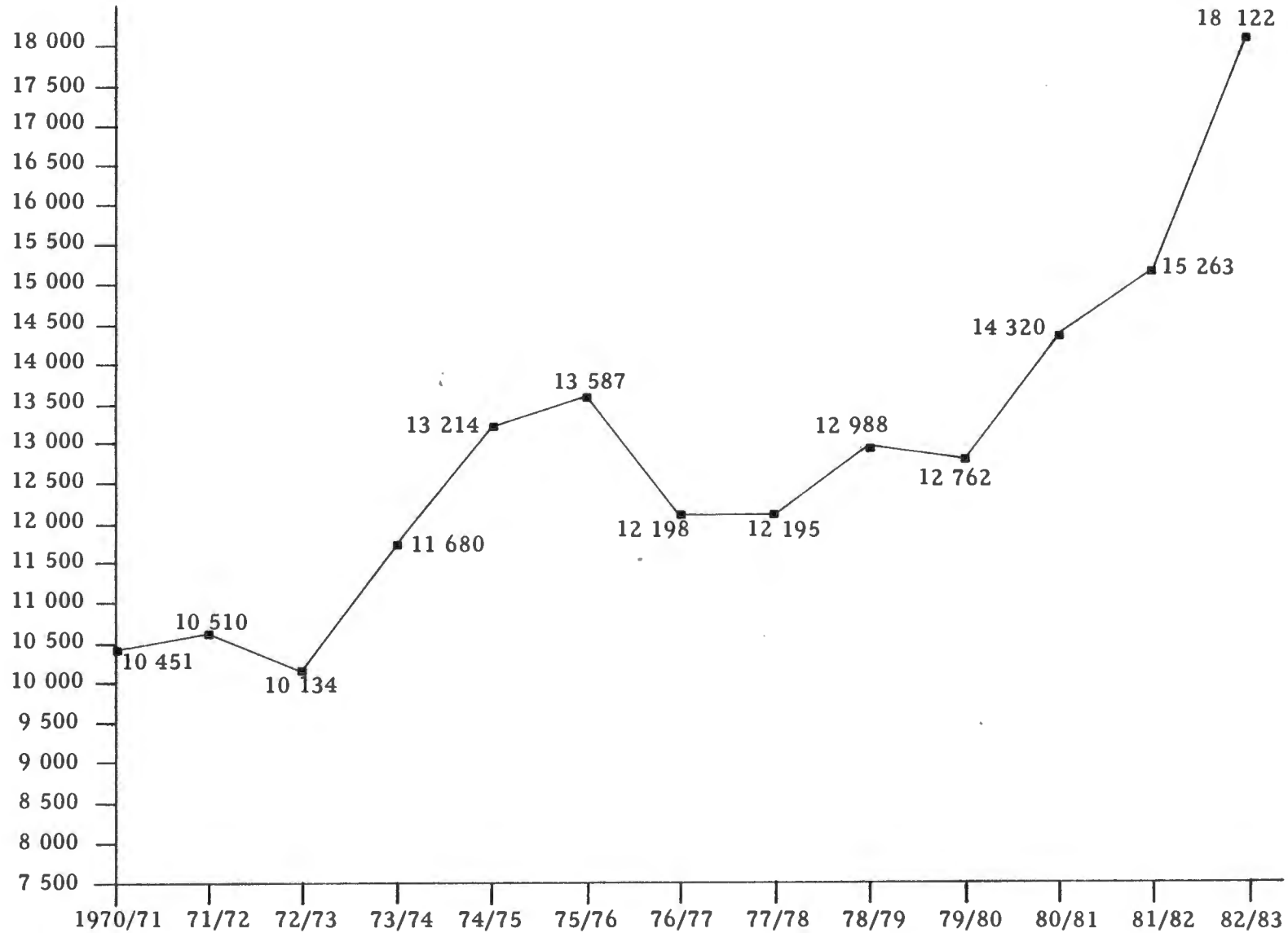
Uit grafiek 2.1 is dit duidelik dat die aantal hofveroordelings vir die bestuur van 'n motorvoertuig onder die invloed van alkohol en ander verdowingsmiddels (waarvan laasgenoemde 'n betreklike klein persentasie verteenwoordig) vanaf 1970 tot 1983 byna verdubbel het. Hierdie toename beklemtoon die houdingsprobleem by die Suid-Afrikaanse padgebruiker met betrekking tot alkoholisme en padgebruik. Dit is een van die makro-oorsake van die verkeersveiligheidsprobleem. In dié verband word daar met die bevindings van die navorsers saamgestem dat verkeersveiligheidsopvoeding een van die primêre oplossings vir dié negatiewe houding en gevolglike drink- en dronkbestuursprobleem in Suid-Afrika is.

#### 2.4.4.5 Gevolgtrekking

Die drie genoemde voorbeelde van die houdingsprobleem as makrofaktor by die veroorsaking van verkeersbotsings kan nie slegs deur middel van publisi-teitsveldtogte en sporadies-verskerpte verkeerswetstoepassings reggestel word nie. Aangesien die mens se persoonlikheidsamestelling (wat houding insluit) 'n direkte invloed op padgedrag het en 'n botsingsrisiko besit (Fourie, 1984:17), word met reg tot die gevolgtrekking gekom dat 'n korrekte en positiewe houding ten opsigte van veilige padgebruik hoofsaaklik deur verkeersveiligheidsopvoeding gedurende die vroeë opvoedingsfase tuis en in die skool (tydens die formele opvoedende onderwys en opleiding) ontwikkel en as 'n integrale deel van die mens se persoonlikheid bevestig word (vgl. par. 2.3.3).

**Grafiek 2.1 VEROORDELINGS VIR BESTUUR ONDER DIE INVLOED VAN ALKOHOL EN VERDOWINGSMIDDELS IN SUID-AFRIKA (ALLE BEVOLKINGSGROEPE) (Suid-Afrika, 1981-1985 (1984):23)**

Aantal oortredings



#### 2.4.5 *Die behoeftes van die mens as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

Die behoeftes van die mens in samelewingsverband, is 'n belangrike deel van sy volledige persoonlikheid. Indien hierin nie voldoende voorsien word nie, beïnvloed dit sy gedrag in die algemeen en ook sy gedrag tydens padgebruik. Gouws (s.a.:7) beklemtoon dit dat die vervulling van die basiese behoeftes 'n invloed op die verantwoordelikheid van die mens het. 'n Voorbeeld hiervan is die behoefte om liefde te gee en liefde te ontvang. Gouws (s.a.:8) kom tot die gevolgtrekking dat die "gedragsmanifestasie wat veel verder strek as net padgedrag", verweef is met die mens se hele persoonlikheidsamestelling. Die roekelose padgebruiker kan dus iemand wees wie se behoeftes om liefde te gee en liefde te ontvang, nie bevredig word nie. Daarom toon hy geen konsiderasie vir die regte, eiendomme en lewens van ander mense nie, en gee hy ook nie vir sy eie lewe om nie. Ellis (1976:31-33) bring houding, in hierdie konteks, in verband met liefde vir die naaste.

Roux (1967:188-190) het ook bevind dat die "nie-ongelukmaker" meer bestendig as die "ongelukmaker" is en dat eersgenoemde gevolglik besluite met groter selfvertroue neem. Verkeersveiligheidsopvoeding, wat gedurende die kinderjare skeefloop, het 'n beduidende invloed op die ongelukmaker se houding as gevolg van 'n onbevredigende behoefte. In Oostenryk, byvoorbeeld, beskik die *Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)* oor 'n personeelafdeling wat in die identifisering van bepaalde behoeftes van die verkeersoortreder en die ongelukmaker spesialiseer. Die afwykings word dan geremedieer (vgl. Driessen en Dreyer, 1985:15).

Gouws (s.a.:9) kom tot die slotsom dat "ons hier te make het met 'n probleem wat in 'n groot mate gewortel is in die opvoedingsproses". Die verkeersveiligheidsopvoeding sal tot die sin van elke mens se lewensbestaan moet deurdring om só aan sy behoeftes in padverkeer te voldoen deur liefde tot God én sy naaste - as deel van sy volledige persoonlikheidsamestelling - te ontwikkel en te bevestig. Dié standpunte dui dus op die noodsaaklikheid om met verkeersveiligheidsopvoeding in die behoeftes van die mens met betrekking tot veiligheid in padverkeer te voorsien. Dié etiese doelwit van dié Godgerigte opvoedingshandeling kan sinvol saamgevat word in: "Alles wat julle wil hê dat die mense aan julle moet doen, moet julle ook aan hulle doen" (Mat. 7:12). Dit dui ongetwyfeld op die belangrikheid van die psigiese, sosiale, estetiese, juridiese, etiese en pistiese doelwitte en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding.

#### ***2.4.6 Die gebrek aan voldoende standaarde ten opsigte van verkeersmaatreëls as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding***

##### *2.4.6.1 Inleiding*

Dit is internasionaal 'n aanvaarde uitgangspunt dat die standaard van toetsing (van bestuurders en instrukteurs) op alle vlakke die standaard van bestuurderopleiding bepaal (Aukema, 1984:5).

De Silva (1956:57) het reeds in die veertigerjare die doel en standaard van toetsing vir bestuurderlisensiëring beskryf. Gouws (s.a.:4) is van mening dat 'n minimum skoolkwalifikasie vir die uitreiking van 'n bestuurderslisensie vereis behoort te word. Humphriss (1983:12) beywer hom oor etlike jare vir strenger en periodieke toetsing van motorvoertuigbestuurders ten opsigte van hul gesigsvermoë.

By 'n gebrek aan vermelde standaarde in verkeersbeheermaatreëls, word die botsingsrisiko in padgebruik verhoog en is verkeersveiligheidsopvoeding soveel te meer 'n noodsaaklikheid. Vervolgens word enkele voorbeelde uitgelig om die gebrek aan voldoende standaarde met betrekking tot verkeersbeheermaatreëls in Suid-Afrika onder die volgende subopskrifte aan te dui: die lae standaard van toetsing vir bestuurderlisensies, die standaard ten opsigte van die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders, leemtes in die padstelsel en padverkeerstekens en die gebrek aan doelmatige verkeersbeheer en -wetstoepassing.

##### *2.4.6.2 Die lae standaard van toetsing vir die uitreiking van bestuurderslisensies as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

'n Leemte in die toetsstelsel vir die uitreiking van bestuurderslisensies in Suid-Afrika is dat, alhoewel die Padverkeersordonnansie bepaal dat toetsing ooreenkomstig 'n handleiding wat deur die betrokke Administrateur uitgereik is, moet geskied, en alhoewel die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) deur middel van die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing (RGN) 'n gestandaardiseerde teorietoets en die Wetenskaplike Nywerheidsnavorsingsraad (WNNR) 'n gestandaardiseerde praktiese toets (K52) uitgereik en tot die beskikking van lisensieowerhede gestel het, is die gebruik van sodanige gestandaardiseerde toetse nog nie verpligtend nie. Die gevolg van die willekeurige toepassing van 'n verouderde en lae toetsstandaard vir die uitreiking van leerling- en bestuurderslisen-

sies is dat weining opvoedende onderwys en bestuurderopleiding in veilige padgebruik dusver in Suid-Afrika tot sy reg gekom het. Artikels 63 (1) en 64 (3) van die Padverkeersordonnansie<sup>8)</sup> bepaal die onderwerpe waarvoor vir die leerling- en bestuurderslisensies onderskeidelik getoets mag word<sup>9)</sup>. Die algemene mening van verkeersveiligheidskundiges, soos Ellis (1979), Pretorius (1981), Botha (1983) en Dreyer (1984), is dat die vernaamste aspek, naamlik die menslike faktor in padverkeer en motorvoertuigbestuur met betrekking tot houding, kennis, vaardigheid en ervaring, nie getoets word nie.

Van Kerken (1968:94-96) het na 'n ondersoek in verband met verkeersveiligheid in Europa, aanbevelings ten opsigte van bestuurderopleiding en lisenasiering van aspirant-motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika gedoen wat die volgende insluit:

- \* Die opstel van 'n omvattende kursus vir die opleiding van motorvoertuigbestuurders.
- \* Die opstel van 'n toetsvraestel op die basis van die voornoemde opleidingskursus.
- \* Die opleidingskursus en toetsvraestel moet uit 'n teoretiese en 'n praktiese komponent saamgestel wees.
- \* Alle toetse vir voornemende motorvoertuigbestuurders moet op gesag van 'n bepaalde voorgeskrewe standaard (deur die onderskeie Administrateurs uitgevaardig) afgeneem word.
- \* Die opleiding van en toetsing deur toetsbeampes moet gekontroleer word.

Barkhuizen (1967:64) voeg hierby dat die leerlingbestuurder nie net oor 'n grondige kennis en vaardigheid van die bestuurstechniek van 'n motorvoertuig getoets behoort te word nie, maar ook ten opsigte van sy houding, gedrag en veiligheidsbenadering in die verkeersituasie. Gouws (s.a.:5) ondersteun dié standpunt, maar beveel ook sielkundige toetse aan om enige geestesstoornisse by kandidate vooraf te bepaal.

Teenoor dié standpunte en aanbevelings van Barkhuizen en Van Kerken, het

8) Elk van die vier provinsiale administrasies beskik oor 'n eie Padverkeersordonnansie wat in 1966 in 'n groot mate in ooreenstemming met mekaar gebring is. Vir die doel van hierdie navorsing, word telkens na die Transvaalse Padverkeersordonnansie verwys wat deur Hart (1981) saamgestel is.

9) Artikel 93 (1) handel oor die toets vir die uitreiking van die leerlinglisensie en bepaal dat 'n leerlingkandidaat se kennis oor padreëls, padverkeerstekens en die kontrolemiddels van die motorvoertuig getoets mag word. Artikel 64 (3) bepaal 'n reeks aspekte waarvoor die kandidaat vir die bestuurderslisensie getoets mag word (Hart, 1981:50-51).

Erlank (1970:23-33) in sy ondersoek na verkeersveiligheidsaspekte bevind dat strenger keuring (toetsing) vir lisensiëring op sigself nie die probleem van verkeersveiligheid kan oplos nie, aangesien te veel faktore (oorsake) by laasgenoemde betrokke is. Erlank beveel aan dat die oplossing om paaie veiliger te maak, op twee funksieterreine lê: dat dit 'n taak vir die opvoedkundiges en sielkundiges aan die een kant, en vir die ingenieurswese aan die ander kant is.

Daar kan gedeeltelik met Erlank saamgestem word, alhoewel hy die derde funksieterrein van verkeersveiligheid, naamlik verkeersbeheer en -wetstoepassing, uitlaat. Die standaard van toetsing is die norm waarvolgens die kennis en vaardigheid van die kandidaat, wat hy tydens sy opvoedende onderwys en opleiding in veilige padgebruik en motorvoertuighantering bemeester het, getoets word, asook van die wyse waarop dié kennis, vaardigheid en houding in die praktyk toegepas word.

Die noodsaaklikheid van 'n bepaalde hoë standaard in die toetsing van voornemende motorvoertuigbestuurders, word deur Reed (1984:4) met die volgende standpunt onderskryf: "You have noticed that I put testing before training. This is because testing dominates and controls training. A low standard of test requires little training. The harder the test the more comprehensive the training." Die gebrek aan 'n hoër toetsstandaard vir die uitreiking van bestuurderslisensies, wat 'n veiliger motorvoertuigbestuurder impliseer, kring dus wyd uit. Dit dwing nie 'n veiliger standaard van bestuurderopleiding vir die gekompliseerde padverkeersbestuurstaak, in al sy fasette, voldoende af nie. In Suid-Afrika is dié werklikheid van 'n te lae toetsstandaard een van die primêre oorsake van padverkeersbotsings. Kandidate word getoets en gelisensieer om 'n motorvoertuig te bestuur sonder dat doelgerigte, intensiewe opvoedende onderwys en bestuurderopleiding vooraf plaasgevind het (vgl. par. 2.3.3 t.o.v. die doelwitte). Dié genoemde onbevredigende toestand maak verkeersveiligheidsopvoeding en die implementering van 'n hoër toetsstandaard 'n dringende noodsaaklikheid<sup>10)</sup>.

---

10) Dit dien vermeld te word dat die Interprovinsiale Koördinerende Komitee op Padverkeer (IKOP) in Suid-Afrika op 15 November 1985 uiteindelik, nadat die RGN en NVVR oor die afgelope vyf jaar vertoë daartoe gerig het, goedgekeur het dat artikel 63 (1) en 64 (3) uitgebrei word om ook die menslike faktor te toets en dat die NVVR 'n handleiding vir die doel moet opstel wat deur die Administrateur verpligtend gemaak kan word. Die besluit moet egter nog uitgevoer word.

2.4.6.3 *Die gebrekkige standaard ten opsigte van die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

De Silva (1956:55) het meer as dertig jaar gelede strenger en gereelde oogtoetse vir die bestuurstaak van motorvoertuigbestuurders bepleit. Gouws (s.a.:5) bepleit ook meer doelmatige gesigs- en gehoortoetse vir voornemende motorvoertuigbestuurders voordat bestuurderslisensies uitgereik word.

Humphriss (1983:12) beroep hom op die resultate van 'n steekproefondersoek wat die Suid-Afrikaanse Optometriese Vereniging met betrekking tot die gesigsvermoë van gelisensieerde motorvoertuigbestuurders uitgevoer het om sy pleidooi vir strenger en periodieke hertoetsing van die gesigsvermoë, te laat slaag. Die resultate van die steekproefondersoek, waarop Humphriss hom beroep, word in tabel 2.8 aangetoon.

**Tabel 2.8 Die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika**  
(Humphriss, 1983:7)

Gesigsvermoë	Aantal bestuurders in opname geïdentifiseer	Projeksie ten opsigte van nasionale probleem
1. Geringe swak sig (6/18)	578	115 600
2. Swak sig (6/18, 6/24, 6/36)	279	55 800
3. Baie swak sig	233	46 600
<b>Totale</b>	<b>1 090</b>	<b>218 000</b>

Alhoewel die wetenskaplikheid van hierdie opname (in tabel 2.8) betwyfel word omdat dit waarskynlik nie aan die ewekansige steekproefvereistes voldoen nie, is die getalle tog 'n aanduiding van 'n probleem by die standaard van toetsing van die gesigsvermoë van motorvoertuigbestuurders.

Die Nasionale Instituut vir Personeelnavorsing (NIPN) het in 1984 in 'n wetenskaplik-gegronde ondersoek 'n minder ernstige situasie gevind. Laasgenoemde resultate word in tabel 2.9 aangetoon. Dit word ook terselfdertyd met die toestand in die Verenigde State van Amerika (VSA) en die Verenigde Koninkryk (VK)

vergelyk.

**Tabel 2.9 Persentasie motorvoertuigbestuurders wat aan die minimum binokulêre gesigsvermoë voldoen**

(Golding, 1984:22)

Kriterium vir gesigsvermoë	Persentasie bestuurders wat aan kriteria voldoen		
	Suid-Afrika	Verenigde State van Amerika	Verenigde Koninkryk
6/6 en beter	75,2	90,7	85,8
6/9 en beter	95,3	97,0	96,1
6/12 en beter <sup>11)</sup>	98,8	99,0	99,0
6/18 en beter	99,5	99,6	99,8
Swakker as 6/18	0,5	0,4	0,2

Uit tabel 2.9 blyk dit eerstens dat slegs 1,2 persent ( $100 - 98,8 = 1,2$ ) van die motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika nie aan die minimum vereistes vir binokulêre gesigsvermoë voldoen nie. Dit beteken dat ongeveer 48 000 van die wetting-gelisensieerde motorvoertuigbestuurders nie aan die minimum vereistes ten opsigte van gesigsvermoë voldoen nie. Indien die aantal ongemagtigde motorvoertuigbestuurders<sup>12)</sup> in die laasgenoemde projeksie in dieselfde verhouding bygetel word, beteken dit dat ongeveer 66 000 motorvoertuigbestuurders - in plaas van Humphriss se geprojekteerde 218 000 (vgl. tabel 2.8) - as gevolg van swak sig 'n potensiële verkeersrisiko inhou.

Tweedens word uit tabel 2.9 waargeneem dat die motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika deurgaans laer as dié in die ander twee lande toets. Dit dui, onder andere, op 'n gebrek aan 'n doelmatige toetsstandaard.

De Silva (1956:77) stel dit onomwonde dat die verskille (soos t.o.v. gesigsvermoë)

- 11) Die kriterium van 6/12 is die minimum vereiste wat in Suid-Afrika gestel word.
- 12) Die aantal sentraal geregistreerde en uitstaande geldige bestuurderlisensies word op 4 miljoen bereken, terwyl geskat word dat ongeveer 1,5 miljoen bestuurders of sonder 'n lisensie bestuur, of met 'n vervalste lisensie op Suid-Afrikaanse paaie motorvoertuie bestuur (Botha, 1983:3).

wat by die padgebruiker bestaan, deur verkeersveiligheidsopvoeding verminder kan word. Dit kan gedoen word deur kennis ten opsigte van die belangrikheid van die gesig- en gehoorsintuie in die padverkeersituasie by die kind tuis te bring (vgl. par. 2.3.3.6). Sodoende kan gekompenseer word vir moontlike onvoldoende toetsstandaarde en kan verkeersbotsings gevolglik voorkom word.

#### *2.4.6.4 Leemtes in die padstelsel en padverkeerstekens as oorsaak van verkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

Padverkeerstekens is die kommunikasiemedia waarmee rasionele inligting aan die padgebruiker verskaf word. Alhoewel daar leemtes en swakhede in en by genoemde inligtingstelsel mag bestaan, is die standaard van die opvoedende onderwys en bestuurderopleiding ten opsigte van padverkeerstekens van primêre belang. Die padgebruiker moet egter nie net die padverkeerstekens kan herken nie, maar die betekenis daarvan begryp om korrek daarop te reageer. Williams en Van der Nest (1969:15) het in dié verband gesê: "That the road using public be better educated in the true functions of the road sign system with the intention of promoting a better understanding ... ."

Alhoewel die pad, weersgesteldheid, volume padverkeer en die motorvoertuig selde alleen die oorsaak van 'n verkeersbotsing is, is dit wel medebepalend en speel die standaard van die padstelsel en motorvoertuig 'n beduidende rol in die veroorsaking van verkeersbotsings<sup>13</sup>). Die mens besit die vermoë van waarne- ming, besluitneming en reaksie (analitiese onderskeiding). Daarom is die menslike faktor grootliks verantwoordelik vir die veroorsaking van verkeersinsidente en -botsings, maar ook vir die voorkoming daarvan (Van Heerden, Smit en Potgieter, 1983:288). Dus, al sou die padstelsel hoe swak wees en die weersomstandighede hoe ongunstig, bly die handhawing van veiligheid die verantwoordelikheid van die padgebruiker.

Verkeersveiligheidsopvoeding is dus 'n noodsaaklikheid om die kind toe te rus met persepsie in padgebruik om sodoende, ten spyte van moontlike leemtes in die padstelsel, dit nogtans veilig en doelmatig te gebruik.

---

13) Navorsing deur die WNNR (Erlank, 1973:130) het bepaal dat die pad en omgewing 15,9 persent, die motorvoertuig 6,3 persent en die menslike faktor 77,8 persent bydra tot verkeersbotsings. Die getalle is intussen aangepas en afgerond tot 14, 9 en 77 persent respektiewelik.

#### 2.4.7 *Die gebrek aan doelmatige verkeersbeheer en -wetstoepassing as oorsaak van padverkeersbotsings en as rede vir groter aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding*

Volgens Barkhuizen (1967:358) kan die problematiek van verkeerswetstoepassing deur doelgerigte verkeersveiligheidsopvoeding grootliks verminder en selfs reggestel word. Funksionele verkeersbeheer en -wetstoepassing behels persoongerigte proaktiewe en reaktiewe aksies. Hierdeur impliseer verkeerswetstoepassing ook verkeersveiligheidsopvoeding (Cloete en Conradie, 1984:46). Die ideaal vir doelmatige verkeersbeheer en -wetstoepassing is aansluitend by verkeersveiligheidsopvoeding en behels hoofsaaklik die volgende:

- \* Die toepassing van voorkomende beheer wat verkeersoortredings en -botsings voorkom.
- \* Die toepassing van opvoedende beheer wat die houding en gedrag van die padgebruikerspubliek positief beïnvloed.
- \* Die versekering aan die verkeersdeelnemer van groter veiligheid en 'n doelmatige verkeersvloei.

Funksionele verkeerswetstoepassing vorm dus deel van die hele verkeerskomponent van die samelewingstruktuur. Die gevolgtrekking kan daarom gemaak word dat die doelmatigheid van verkeersveiligheidsopvoeding die belangrikheids- en moeilikhedsgraad van verkeerswetstoepassing beïnvloed. Die omgekeerde is egter ook van toepassing.

Gouws (s.a.:4) maak die stelling dat doelmatige verkeersbeheermaatreëls<sup>14)</sup> die aandeel van die menslike faktor in verkeersbotsings kan verminder. Dié standpunt word deur verskeie navorsers en verkeersveiligheidskundiges, soos Roux (1967), Odendaal (1968), Botha (1983), Van Heerden, Smit en Potgieter (1983) en Driessen en Dreyer (1985), ondersteun. Cloete en Conradie (1984:1-4) se standpunt is dat verkeersoortredings 'n unieke plek in die Suid-Afrikaanse samelewing beklee want, anders as by gewone misdad wat hoofsaaklik tot 'n besondere groep persone beperk is, is alle groepe in die samelewing op een of ander tydstep by verkeersoortredings betrokke. Die menslike faktor moet egter in die veroorsaking van verkeersbotsings in die regte perspektief tot die pad, omgewing en motorvoertuig gesien word aangesien doelmatige verkeersbeheer

14) Die uitgangspunt, doelstelling en problematiek van funksionele verkeersbeheer en -wetstoepassing word volledig deur Van Heerden, Smit en Potgieter (1983) en Cloete en Conradie (1984) behandel en word nie in hierdie navorsing in detail beskryf nie.

en -wetstoepassing hoofsaaklik dit ten doel het om die menslike faktor in padgebruik te beheer ten einde orde in die verkeersituasie te handhaaf en veiligheid na te streef. Volgens Barkhuizen (1967:45) is daar 'n verhouding tussen etiek en tegniek: die sedelike besef dat padverkeerswette gesteun moet word. Laasgenoemde is weer gegrond op motivering vir en geloofsvertroue in die medemens, waarin nie net verkeersveiligheidsopvoeding 'n rol vervul nie, maar in 'n groot mate ook die toepassing van die padverkeerswette (vgl. par. 2.3.3).

Die doelwitte van verkeerswetstoepassing sluit ten nouste aan by dié van verkeersveiligheidsopvoeding omdat eersgenoemde ook op die mens gerig is. Die padgebruiker word deur verkeerswetstoepassing op die gevare en gevolge van verkeersoortredings gewys en is veral dissiplinerend van aard (Cloete en Conradie, 1984:101).

Die gebrek aan doelmatige verkeersbeheer en -wetstoepassing in Suid-Afrika is oor die afgelope dekades ervaar en bespreek. Alhoewel geringe aanpassing gedoen en verbetering gerapporteer is, is die probleem nog nie opgelos nie. Ten spyte van navorsing oor verkeersbeheermaatreëls, soos die Sentrale Padverkeersburo (sedert 1963), die uitskakeling van gevaarkolle en die gebruik van verkeersbeheermodelle, is daar nog nie eenvormige verkeerswetstoepassing nie. Verder het die tekort aan verkeersbeamptes tot gevolg dat teen slegs ongeveer 5 persent bewegende verkeersoortreders effektief opgetree word. Dit is bevind dat nege uit tien verkeersbotsings deur 'n strafbare verkeersoortreding voorafgegaan word (Botha, 1981:23).

Die toestand soos hoër op beskryf, maak verkeersveiligheidsopvoeding van die kind noodsaaklik om as kundige en vaardige voetganger, fietsryer en motorvoertuigbestuurder, die pad veilig, binne die neergelegde padverkeerswet en veiligheidsreël, te gebruik. Verkeersveiligheidsopvoeding is in Suid-Afrika so 'n behoefte en noodsaaklikheid dat straftoedeling ná verkeersoortredings eerder verpligte bestuurderopleiding behoort in te sluit in plaas van 'n boete en/of tronkstraf.

## **2.5 Samevatting**

In hierdie hoofstuk is aangetoon dat verkeersveiligheidsopvoeding 'n identiteitstruktuur met bepaalde bestaanswyses is. Dit word deur die tyd omsluit en bepaal, en dit is as menslike handeling religieus geanker. Gevolglik moet verkeersveiligheidsopvoeding in die ouerhuis en in die skool met die algemene opvoeding geïntegreerd plaasvind ten einde die kind toe te rus om in

samelewingsverband (dit sluit verkeersdeelname in) God met sy ganse lewe te verheerlik.

Die omvattende doel van verkeersveiligheidsopvoeding is die vorming van 'n beskawingsmondige verkeersdeelnemer wat tot voordeel van sy medemens en as sieraad in God se koninkryk lewe.

Die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding behels die hele spektrum van die volledige menslike persoonlikheid ten einde die mens volkome verkeersveilig op te voed en in al sy behoeftes met betrekking tot verkeersdeelname te voorsien.

Voorts is die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding by wyse van praktiese voorbeelde uit die verkeerssituasie toegelig en met die doelwitte in verband gebring.

Na aanleiding van die aard en omvang van verkeersbotsings en van die verkeersveiligheidsproblematiek, is tot die slotsom geraak dat verkeersveiligheidsopvoeding onontbeerlik in die bevordering van verkeersveiligheid is. Verder dien dié oorsig van die uitgangspunte, doelstellings en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding as grondslag vir die bepaling van die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding.

In die volgende hoofstuk word 'n oorsig van die ontstaan en funksies van organisasies vir die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika behandel. Dit word as wenslik beskou om eers so 'n perspektiewiese agtergrond te gee alvorens die struktuur en funksies van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) self onder die loep geneem word.

---

# 3

## Die ontstaan en funksionering van organisasies vir die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika: 'n perspektiewiese oorsig

### 3.1 Inleiding

Die doel van hierdie hoofstuk is om kortliks verslag te doen oor die ontstaan en funksies van organisasies wat verkeersveiligheid in Suid-Afrika gedurende die tydperk 1910 (Uniewording) tot 1972 (stigting van die NVVR) bevorder het. Aandag word ook geskenk aan die problematiek met betrekking tot die toename in verkeersbotsings, -beserings en -sterftes en die pogings wat aangewend is om verkeersveiligheid te bevorder ten einde agtergrond te verskaf waarteen die taak en verantwoordelikheid van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding bepaal kan word.

Die ontstaan van die verkeersveiligheidsprobleem kan weliswaar teruggevoer word na die dag toe Daimler en Benz die eerste bruikbare motorvoertuig in 1891 in Duitsland gebou het (Anon., 1975:455). Die eerste motorvoertuig in Suid-Afrika (’n Benz) is in 1897, tydens die ekonomiese bloeitydperk van die Suid-Afrikaanse Republiek (ZAR), deur Hess ingevoer (Johnston, 1975:14).

Dié bloeitydperk was te danke aan die resultaat van die ontdekking van diamante gedurende 1867 tot 1871 én goud gedurende 1871 tot 1884. Die ekonomiese bloei het gevolglik ’n samelewingsbehoefte vir gemotoriseerde padvervoer geskep waarin voorsien moes word. Die invoer van die eerste motorvoertuig na Suid-Afrika is spoedig deur baie meer invoere opgevolg. Dít is dan ook ’n duidelike bewys van die onderlinge verband tussen padverkeer, verkeersveiligheid en die ekonomiese ontwikkeling van ’n land (vgl. par. 1.2).

Die eerste verkeersbotsing (ook padongeluk genoem) in Suid-Afrika het in 1903 in Kaapstad plaasgevind. Die Darracq-motorvoertuig van Garlick is op ’n trein-

spooroorgang deur die sneltrein na Johannesburg getref en aan flarde geskeur. Die bestuurder en twee passasiers het met ligte tot ernstige beserings die eerste verkeersbotsing oorleef. 'n Amptelike ondersoek is deur die Kaapse Spoorwegowerheid na hierdie botsing gelas. Die uitslag het hoofsaaklik die gevaar van gelykvlakspooroorgange uitgewys (Johnston, 1975:29). Die gebrek aan kennis en vaardigheid met betrekking tot die bestuurstaak en gevolglike noodsaaklikheid van verkeersveiligheid, is egter nie in berekening gebring nie.

Dit blyk uit die literatuur (vgl. Loftus, 1948; Duncan, 1952; Joubert, 1958)<sup>1)</sup> dat verkeersbotsings toegeneem het namate die aantal motorvoertuie en die padverkeer toegeneem en die padstelsels ontwikkel het. Die toenemende probleem van verkeersveiligheid, én die pogings om dit te bekamp, het deur verskillende fases (stadia) ontwikkel (NVPO, 1959:2), naamlik:

- \* Die eerste fase wat vanaf Uniewording in 1910 tot die stigting van die eerste provinsiale verkeersveiligheidsorganisasies in 1928 strek.
- \* Die tweede fase vanaf 1928 tot die benoeming van die eerste nasionale verkeersveiligheidsadvieskomitee in 1937.
- \* Die derde fase is die tydperk voor die Tweede Wêreldoorlog, 1937 tot 1939.
- \* Die tydperk van die Tweede Wêreldoorlog verteenwoordig die vierde fase, 1939 tot 1945.
- \* Die vyfde fase is die paar jaar na afloop van die oorlog, 1945 tot 1948.
- \* Die sesde fase begin in 1948 met die totstandkoming van die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie wat tot 1960 gefunksioneer het.
- \* Die sewende fase strek vanaf 1960, toe die tweede nasionale verkeersveiligheidsorganisasie saamgestel is, tot 1972 toe dit ontbind is.
- \* Die agste fase het in 1972 begin met die totstandkoming van die NVVR (word volledig in hoofstuk 4 behandel).

Die eerste sewe fases word vervolgens bespreek.

### **3.2 Die eerste fase van verkeersveiligheid, 1910 tot 1928**

Die eerste verkeersbotsing in Suid-Afrika, wat in 1903 plaasgevind het, is deur 'n jaarlikse toename in die aantal botsings, beserings en sterftes opgevolg.

---

1) Loftus, 1948; Duncan, 1952; Joubert, 1958; Schoeman, 1959; Du Plessis, 1964; Van Kerken, 1969; Steyn, 1972 is primêre bronne.

Die eerste fase in die bevordering van verkeersveiligheid word as die tydperk onmiddellik na Uniewording (1910 tot 1928) onderskei. Gedurende hierdie fase het verskeie motoristeklubs, elk op hul onderskeie terreine, hulle daarop toegelê om verkeersveiligheid (ook padveiligheid genoem) te bevorder. Hierdie pogings het egter sporadies en ongekoördineerd plaasgevind en het nie die gewenste resultate gelewer nie (NPVO, 1959:1).

Faktore wat die toename in verkeersbotsings gestimuleer en die bevordering van verkeersveiligheid beperk het, was, onder andere, die besonder vinnige toename in padverkeer, die groot afstande tussen die vernaamste bevolkingsentrums en industrieel-ontwikkelde gebiede, asook die snelle ontwikkeling van die padstelsels (NPVO, 1959:1).

Na gelang die verkeersbotsings toegeneem en die pogings van individuele instansies om dit te bekamp onsuksesvol blyk te gewees het, het 'n behoefte in die gemotoriseerde samelewing ontstaan om dié lewensverlies en die lyding van be-seerdes in verkeersbotsings hok te slaan. Daar het weliswaar 'n verkeersveiligheidsbeweging ontstaan om die probleem die hoof te bied (NPVO, 1959:1). Dit het vanaf 1928 aanleiding tot die stigting van verkeersveiligheidsverenigings gegee. Hiermee word die eerste fase beëindig en die tweede fase in die bevordering van verkeersveiligheid ingelui.

### **3.3 Die tweede fase van verkeersveiligheid, 1928 tot 1937**

Vanaf 1928 is die verkeersveiligheidssterrein, as tweede fase in die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika, op 'n breër grondslag betree. Verkeersveiligheidsverenigings is op plaaslike en provinsiale vlakke gedurende 1928 in Natal, 1933 in Transvaal en in 1935 in Kaapland gestig (Schoeman, 1959:2).

Blykens die literatuur (Joubert, 1958; Schoeman, 1959; NPVO, 1959) het die verskillende verkeersveiligheidsverenigings onafhanklik van mekaar en ongekoördineerd gefunksioneer. Hulle het finansiële 'n sukkelbestaan gevoer en hoofsaaklik drie funksies verrig: eerstens, om die gemeenskap deur aksies en publisiteit bewus van die verkeersprobleme te maak en hulle tot groter veiligheid op te roep; tweedens, om pogings aan te wend om die plaaslike en provinsiale owerhede te oorreed om strengere verkeersveiligheidsmaatreëls in te stel en toe te pas (Duncan, 1952:1431-1435) en derdens, om 'n nasionale verkeersveiligheidsliggaam, wat meer doelmatig sou funksioneer, te stig. Die afleiding wat hieruit gemaak

kan word, is dat die verkeersveiligheidsverenigings oor geen wetenskaplike navorsingsinligting oor sake rakende verkeersbotsings beskik het nie en gevolglik hul voorkomingsaksies lukraak onderneem het om bloot in 'n samelewingsbehoefte te probeer voorsien.

Volgens Joubert (1958:12) het die onbevredigende funksionering van die verkeersveiligheidsverenigings, en die onvermoë van die provinsiale en plaaslike owerhede om die toenemende verkeersveiligheidsprobleem die hoof te bied, aanleiding gegee tot vertoë deur verskeie openbare liggame aan die Regering vir die daarstelling van 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie wat hom sou beywer om die onderhawige probleem op te los om sodoende in 'n dringende samelewingsbehoefte te kon voorsien.

Dit dien vermeld te word dat, volgens navorsing wat deur Van Heerden, Smit en Potgieter (1983:65-67) gedoen is, verkeersbeheer en -wetstoepassing tot en met 1934 'n funksie van die Suid-Afrikaanse Polisie was. Die provinsiale administrasies het eers vanaf 1941 in Transvaal, 1947 in Natal en in 1956 in Kaapland, onderskeidelik, verkeersbeamptes aangestel gekry. Die groot munisipaliteite, soos Kaapstad en Johannesburg, het sedert 1931 oor selfstandige verkeersafdelings beskik. Die Suid-Afrikaanse Polisie was, sedert sy totstandkoming in 1913, feitlik die enigste liggaam wat vir verkeerswetstoepassing verantwoordelik was. Die Instituut vir Verkeersbeamptes van Suid-Afrika is in 1936 gestig.

Alhoewel die hoër op genoemde vertoë vir die voorsiening van 'n doelmatige nasionale verkeersveiligheidsorganisasie nie suksesvol was nie, was 'n verdere vertoë vir die aanstelling van 'n komitee van ondersoek na die oorsake en voorkoming van verkeersbotsings wel suksesvol. Dié sukses het in 1937 hierdie tweede fase beëindig en die bevordering van verkeersveiligheid tot fase drie laat oorgaan.

### 3.4 Die derde fase van verkeersveiligheid, 1937 tot 1939

Die derde fase in die bevordering van verkeersveiligheid is ingelui met die aanstelling van 'n Permanente Adviserende Komitee<sup>2)</sup> insake Verkeersveiligheid in 1937 (Schoeman, 1959:2). Die Regering het voorts in 1939 - na oorlegpleging

---

2) Normaalweg word 'n **kommissie** benoem of aangestel om bepaalde ondersoeke te doen, waarna dit ontbind, terwyl 'n **komitee** verkies word. In hierdie navorsing word die woord **komitee** deurgaans gebruik omdat dit die amptelike benaming van die onderskeie komitees van ondersoek is en as sodanig in die verslae voorkom.

met die provinsiale administrasies, wat eintlik vir padverkeer en verkeersveiligheid verantwoordelik was - ook 'n Navorsingskomitee insake Verkeersveiligheid in die lewe geroep. Die hoofdoel van laasgenoemde komitee was om die werklike oorsake van verkeersbotsings te bepaal en voorkomingsmaatreëls voor te stel (Joubert, 1958:13). Hierdeur is daar in 'n mate aan die vermoë, wat in par. 3.3 vermeld is, aandag gegee.

Bogenoemde twee verkeersveiligheidskomitees het egter nie veel vermag nie aangesien die uitbreek van die Tweede Wêreldoorlog in 1939, en Suid-Afrika se betrokkenheid daarby, feitlik alle verkeersveiligheidswerkzaamhede tot 'n stilstand gebring het (Schoeman, 1959:2).

### 3.5 Die vierde fase van verkeersveiligheid, 1939 tot 1945

Die tydperk van die Tweede Wêreldoorlog verteenwoordig die vierde fase in die geskiedenis van verkeersveiligheid in Suid-Afrika. Die kleiner getal verkeersbotsings, -beserings en -sterftes gedurende die oorlogsjare (soos in tabel 3.1 en bylae A aangetoon) word toegeskryf aan die streng beheer oor die brandstofvoorraad en -verkope, oor die vervaardiging van rubber en die beperkinge op die invoer van motorvoertuie - met die gevolglike beperkende invloed op padverkeer (Joubert, 1958:13).

In tabel 3.1 word die statistiek ten opsigte van motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes vir 'n aantal geselekteerde jare (voor, tydens en na die oorlog) aangedui om die dalende en stygende tendens duidelik uit te beeld<sup>3</sup>).

Tabel 3.1 toon eerstens 'n beduidende afname in die aantal verkeersbotsings, -beserings en -sterftes gedurende die Tweede Wêreldoorlog. Dié afname is groter as die afname in die getal motorvoertuie. Tweedens toon tabel 3.1 dat die aantal verkeersbotsings na die oorlog beduidend toegeneem het. Die positiewe invloed wat die oorlog op die verkeersveiligheidsprobleem uitgeoefen het, is weer eens 'n aanduiding dat verkeersbotsings gepaard gaan met welvaart en ekonomiese ontwikkeling. Tydens die oorlog het die ekonomiese beperkings ook die voorkoms van verkeersbotsings beperk. Na die afskaffing van die beheer oor brandstof,

---

3) Kyk bylae A vir volledige statistiek met betrekking tot verkeersbotsings, -beserings en -sterftes sedert 1935. Dit dien vermeld te word dat, alhoewel volledige bevolkingstatistiek vanaf 1910 beskikbaar is, betroubare statistiek van verkeersbotsings slegs vanaf 1935 bestaan, en dié van gelisensieerde motorvoertuie vanaf 1940.

**Tabel 3.1 Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Suid-Afrika in 1935, 1940, 1944 en 1949**  
(Suid-Afrika, 1961:0/21)

Jaar	Getal motorvoertuie	Getal verkeersbotsings	Getal ongevallen	
			Beseer	Gedood
1935	-	31 759	12 635	897
1940	399 140	36 655	12 813	910
1944	377 105	20 810	7 507	508
1949	611 661	56 398	17 284	983

rubber en motorvoertuie, het die aantal verkeersbotsings drasties toegeneem. Hierdie gebeure beëindig dan die vierde fase, en die vyfde fase neem 'n aanvang.

### 3.6 Die vyfde fase van verkeersveiligheid, 1945 tot 1948

Die vyfde fase in die ontwikkeling van die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika is na afloop van die Tweede Wêreldoorlog ingelui met 'n drastiese vermeerdering in die getal verkeersbotsings: van 23 522 in 1945 na 47 421 in 1947 (vgl. bylae A). Die Navorsingskomitee insake Verkeersveiligheid (vgl. par. 3.4) is in 1945 heringestel, en sy funksies is uitgebrei om ook publiseitsveldtogte ter bestryding van verkeersbotsings in te sluit (Joubert, 1958:13).

Intussen is 'n Komitee van Ondersoek na Padvervoer in 1945 aangestel om, onder andere, ook die vraagstuk oor maatreëls wat getref moet word om verkeersveiligheid te bevorder, in die besonder te ondersoek. In dié Komitee se verslag, wat in Maart 1947 aan die Regering voorgelê is, is, onder andere, die volgende aanbevelings gedoen (Joubert, 1958:13):

- \* Die skep van 'n spesiale afdeling in die Departement van Vervoer (wat in 1943 ingestel is) om verkeersveiligheid te bevorder.
- \* Die stigting van 'n "volksweye padveiligheidsorganisasie" waarby alle moontlike instansies, wat met padverkeer te doen het, betrek sou kon word.
- \* Die voortgesette intensiewe en deurlopende publiseitsveldtogte ter bevordering van verkeersveiligheid.

Die destydse Minister van Vervoer (Sturrock) het egter, voordat hy bogenoemde aanbevelings geïmplementeer het, eers 'n noukeurige oorsese ondersoek na verkeersveiligheid laat doen. Die finale verslag van hierdie oorsese Padveiligheidsending (wat in 1948 gepubliseer is) het in wese met die verslag van die Komitee van Onderzoek na Padvervoer (1945 - 1947) ooreengestem, maar bepaalde aanbevelings meer pertinent omskryf en beklemtoon. Wat die stigting van 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie betref, moes die Eerste Minister eers 'n konferensie oor verkeersveiligheid belê om so veel moontlik instansies by die bevordering van verkeersveiligheid te betrek. Daarna moes dan 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie, wat op die struktuur en funksies van die Engelse en Amerikaanse organisasies geskoei moes wees, gestig word (Loftus 1948:5).

Op grond van die voorlopige verslag van die oorsese Padveiligheidsending, wat reeds in 1947 voorgelê is, het die voorgestelde verkeersveiligheidskonferensie op 7 November 1947 plaasgevind. Tydens die konferensie is 'n Aksiekomitee, met H.H. van der Byl as voorsitter, gestig om uitvoering aan die bogenoemde aanbevelings te gee en om die aanbevelings van die onderhawige verslae vir implementering te oorweeg.

Die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947), wat die grondslag van latere ondersoeke na verkeersveiligheid sou vorm, het, volgens Loftus (1948:10-18, 48), die volgende behels:

- \* Die te stigte nasionale verkeersveiligheidsorganisasie moes 'n onafhanklike liggaam wees en, wat befondsing betref, moes dit selfonderhoudend wees.
- \* Die stigting van 'n verkeersafdeling by die Departement van Vervoer. In hierdie hoedanigheid moes die Departement die werksaamhede van die nasionale organisasie koördinerend, besturend, uitvoerend en adviserend aanvul en ondersteun.
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding moes in alle skole verpligtend gemaak word en, wat bestuurdersopleiding betref, moes binne die formele onderwys besondere aandag daaraan geskenk word.
- \* Onderwysersopleiding, volwasse-onderwys en Nie-blanke-onderwys moes ook intensiewe aandag aan verkeersveiligheid skenk.
- \* Tensy verkeersveiligheidsbevordering nie ooreenkomstig die uitgangspunte van dié aanbevelings uitgevoer word nie, sal dit waarskynlik wees dat doelmatige en blywende vermindering van verkeersbotsings nie in Suid-Afrika bewerkstellig sal word nie.

Nadat die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) oorweeg is, is daar tot die stigting van 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie oorgegaan. Daar is egter nie in wese aan die volledige aanbevelings en voorgestelde verkeersveiligheidsprogram van die sending of die Komitee van Onderzoek na Padvervoer (1945 - 1947) uitvoering gegee nie (Joubert, 1958:15). Wat wel gebeur het, is dat 'n Nasionale Vervoerkommissie (NVK) in 1948 ingestel is asook 'n Adviserende Komitee insake Paaie om - behalwe vir advisering met betrekking tot die finansiering van paaie - oorweging aan wetgewing rakende motorvoertuie, padverkeer en verkeersveiligheid te skenk. Dié uitgebreide funksie van die Adviserende Komitee het die eenvormige bevordering van verkeersveiligheid ten doel gehad. Hierdie versnippering van die funksie en van die verantwoordelikheid ten opsigte van verkeersveiligheid, het nie slegs oorvleueling tot gevolg gehad nie, maar dit het 'n praktyk geskep waarin nie een van die drie onderskeie liggame iets daadwerkliks op dié gebied tot stand gebring het nie (Joubert, 1958:15).

Met die stigting van die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in 1948, het die vyfde fase van verkeersveiligheid in Suid-Afrika geëindig, en dit het die sesde fase ingelui.

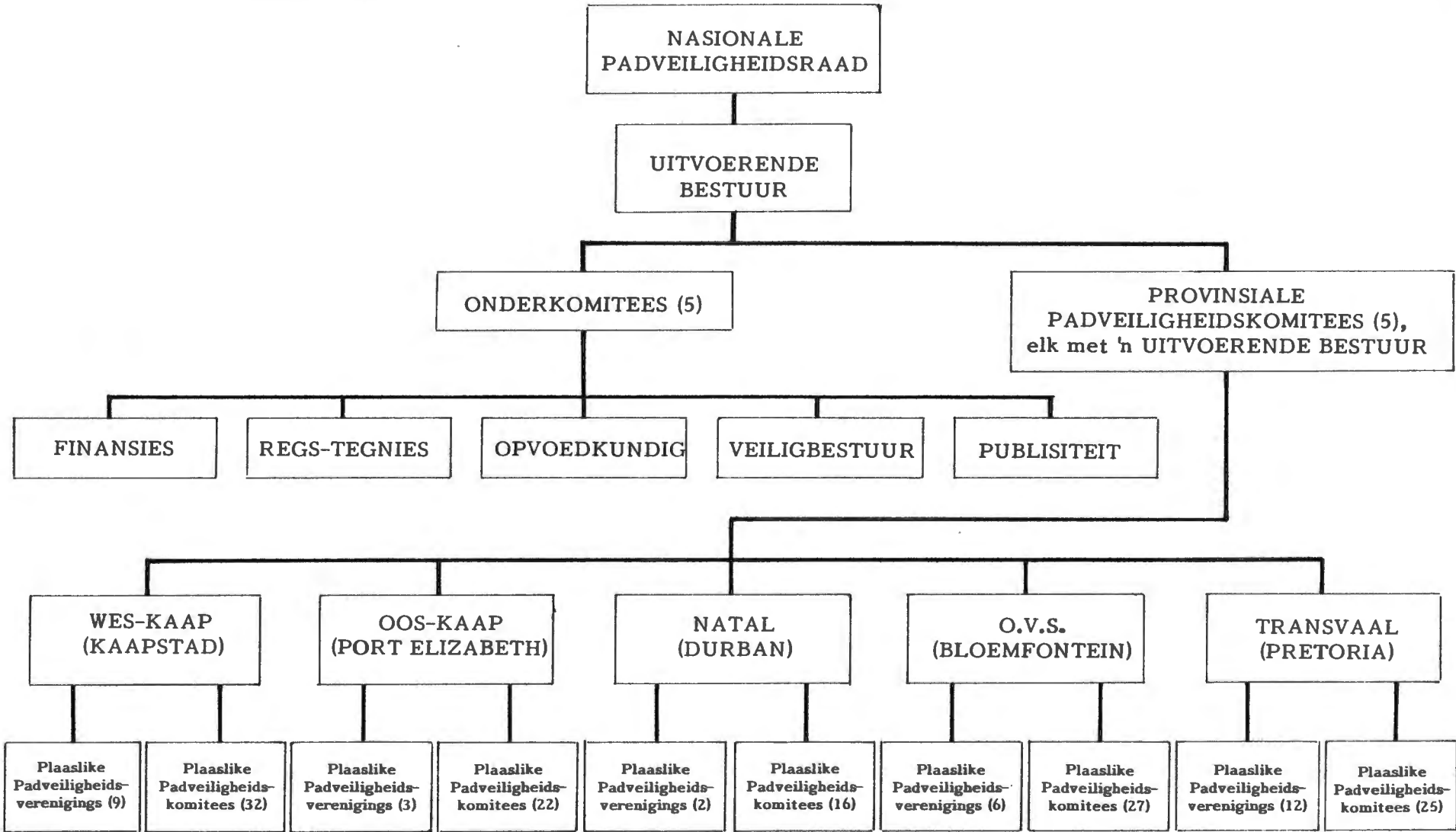
### **3.7 Die sesde fase van verkeersveiligheid, 1948 tot 1960**

#### **3.7.1 Die stigting en organisasiestruktuur van die Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika (NPVO)**

Die NPVO is in Oktober 1948, kragtens die Maatskappywet, as 'n vereniging sonder winsbejag geregistreer (NPVO, 1948). Met die stigting van die NPVO is die sesde fase van verkeersveiligheid ingelui. Volgens die statute van die NPVO (NPVO, 1948), is voorsiening vir 'n Nasionale Raad, 'n Uitvoerende Bestuur, subkomitees asook provinsiale en plaaslike verkeersveiligheidsverenigings en -komitees gemaak. Die Raad het uit hoogstens 125 lede, wat verteenwoordigend van en betrokkeheid by 'n wye spektrum persone en instansies by verkeersveiligheid was, bestaan. Die Uitvoerende Bestuur het uit 20 lede bestaan. In organigram 3.1 word die struktuur en samestelling van die NPVO aangetoon.

In organigram 3.1 word aangetoon dat twee van die vyf subkomitees van die NPVO onderskeidelik vir die opvoedkundige aspek en publisiteit verantwoordelik was. Vir die doel van hierdie navorsing, val die klem hoofsaaklik op die funksies van dié twee subkomitees. Om egter die funksies van die twee subkomitees in perspektief te plaas, is dit nodig om vooraf die doel van die NPVO kortliks aan te dui.

**Organigram 3.1 ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE NASIONALE PADVEILIGHEIDSORGANISASIE VAN SUID-AFRIKA (NPVO)**  
 (Joubert, 1958: 17)



### 3.7.2 Die doel van die NPVO

Die statute van die NPVO (NPVO, 1948) bepaal dat die *doel* van die NPVO die bevordering en aanmoediging van al die komponente van "padveiligheid" in Suid-Afrika is.

Om hierdie doel te verwesenlik, is, onder andere, die volgende bevoegdhede, wat as sy *doelwitte* beskou kan word, in die statute (NPVO, 1948) aan die NPVO voorgeskryf:

- \* Die formulering van 'n omvattende nasionale verkeersveiligheidsbeleid in Suid-Afrika.
- \* Die koördinering van alle verkeersveiligheidsbedrywighede in Suid-Afrika.
- \* Die rig van vertoë tot owerheids- en ander instansies in verband met verkeersveiligheidsaangeleenthede.
- \* Die organisering van skemas vir die veilige bestuur van motorvoertuie.
- \* Die onderneming van navorsing oor die oorsake van en voorkomingsmaatreëls vir verkeersbotsings in samewerking met owerheidsinstansies.
- \* Die ontwerp, produksie en verspreiding van publisiteits- en opvoedkundige materiaal.
- \* Die organisering van openbare geleentheid waartydens verkeersveiligheid voorliggend bevorder sou kon word.

'n Leemte wat by die bestudering van die bevoegdhede en doelwitte van die NPVO na vore kom, is die gebrek aan die pertinente insluiting van verkeersveiligheidsopvoeding in die voorkomingsprogram ten opsigte van verkeersbotsings. Ten spyte van die feit dat die belangrikheid van verkeersveiligheidsopvoeding as voorkomingsmaatreël in die bekamping van verkeersbotsings in die verslag van die oorsese Padveiligheidsending (1947) gerapporteer is, kom dit nie in die statute van die NPVO voor nie.

### 3.7.3 Die funksies van die NPVO met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding

In die Verslag van die Komitee van Ondersoek na Padveiligheid, 1955 - 1957 (Joubert, 1958:48-51), word enersyds gerapporteer oor die voortreflike werk van die NPVO met betrekking tot "padveiligheidsonderrig vir die jeug". Opsommend het die NPVO onder leiding van die Opvoedkundige subkomitee -

waarop die onderwysdepartemente verteenwoordig was - die volgende take ver-  
rig:

- \* 'n Kurrikulum en handleiding is vir die onderrig van verkeersveiligheid in die primêre skole in 1951 opgestel en versprei.
- \* 'n Plakkaat met aantekeninge vir gebruik tydens verkeersveiligheidslesse is kwartaalliks na skole uitgestuur.
- \* Verskillende onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding is ontwerp en aan skole beskikbaar gestel.
- \* 'n Verskeidenheid verkeersveiligheidskompetisies is beplan en uitgeskryf.
- \* Reëls is vir verkeersveiligheidsklubs by skole opgestel.
- \* Reëls, diplomas en toetse is vir fietsryers opgestel en aan plaaslike verkeersveiligheidsverenigings beskikbaar gestel.
- \* 'n Skema is vir die instelling van skolierpatrollies ontwerp en geïmplementeer.

Andersyds word in dieselfde komiteeverslag gerapporteer dat, afgesien van die genoemde werk wat in verband met die onderrig in verkeersveiligheid gedoen is, verkeersveiligheidsopvoeding geïntensiveer en daarop verbeter behoort te word (Joubert, 1958:49). Die rede hiervoor was dat slegs sporadiese aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding geskenk is en dat nie veel in die klaskamer ten opsigte van verkeersveiligheid vermag is nie. Die NPVO het, trouens, meer aandag aan die tegniese aangeleenthede van verkeersveiligheidsmaatreëls geskenk as aan opvoedende onderrig en opleiding in veilige padgebruik. Dit kon nêrens gevind word dat die NPVO of die Opvoedkundige subkomitee of die plaaslike verkeersveiligheidskomitees op doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding aangedring het nie.

Alhoewel die onderwysdepartemente op die Opvoedkundige subkomitee verteenwoordig en die saak van verkeersveiligheid goedgesind was, asook elementêre verkeersreëls in sekere vormende primêre skoolvakke geïntegreer het, het doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding nie tot sy reg gekom nie. Geen verkeersveiligheidsopvoeding het gedurende hierdie sesde fase van verkeersveiligheid in die sekondêre skole plaasgevind nie (Joubert, 1958:50). Dit blyk uit verslae wat deur die Opvoedkundige subkomitee aan die Uitvoerende Komitee gelewer is, dat daar 'n moontlike wanbegrip of onkunde ten opsigte van die aard en wese van verkeersveiligheidsopvoeding tydens hierdie fase bestaan het. Slegs korttermyn-doelwitte was vir die bevordering van verkeersveiligheid deur die opvoedende

onderwys gestel. Gevolglik is volstaan met beroepe op skole en kinders om verkeersreëls te gehoorsaam. Van werklike deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding was daar geen sprake nie. Sover vasgestel kon word, is daar ook geen leiding aan ouers gegee om hul taak en verantwoordelikheid met betrekking tot die verkeersveiligheidsopvoedingshandeling na te kom en uit te voer nie. Die eenmalige besoeke aan opleidingskolleges wat gerapporteer is, het bloot die bekendstelling van die NPVO en sy werk behels.

'n Opvoedkundige projek wat wel suksesvol geloods is, was die instelling van die skolierpatrolie. Alhoewel met skolierpatrolies in Suid-Afrika reeds in 1947 in Pretoria - as aksie van die Pretoriase Verkeersafdeling - begin is, was 95 skolierpatrolies in 1951 amptelik deur die NPVO, in samewerking met die onderwysdepartemente, geregistreer. Die instelling van skolierpatrolies was gewild en suksesvol, en dit het vinnig toegeneem. Teen 1963 was daar reeds 733 skolierpatrolies in Suid-Afrikaanse skole (hoofsaaklik primêre skole) operasioneel gewees (Raubenheimer, 1967:23). Skolierpatrolies moet egter - al is dit 'n komponent van 'n opvoedkundige verkeersveiligheidsmaatreël - as 'n fisiese beskermingsmaatreël beskou word om die veiligheid van kinders tydens straatkruising te verseker. Skolierpatrolies is dus hulpdienste vir die gemeenskap (ouers, onderwysers en verkeersbeamptes), en is nie 'n algemene verkeersveiligheidsopvoedingshandeling nie.

Verdere opvoedkundige projekte wat tydens hierdie sede fase van verkeersveiligheid suksesvol aangepak is, was, onder andere: die opstel en verspreiding van 'n Padkode, die vertaling van die verkeersveiligheidshandleiding in Zoeloe en Sotho, die veiligbestuurskema asook verskeie publisiteitsveldtogte, soos dié ten opsigte van hoflikheid, voetgangers, spoed en dié ter ondersteuning van verkeerswetstoepassing (Joubert, 1958:51-55). Dié publisiteitsprojekte was periodieke inligting en voorligting wat deur middel van die massakommunikasiemedia aan die volwasse padgebruikers gegee is. Dit was dus informele onderwys in verkeersveiligheid.

### **3.7.4 *Bevindings en aanbevelings van die Komitee van Onderzoek na Padveiligheid (1955 tot 1957)***

#### **3.7.4.1 *Inleiding***

Die stigting van die NPVO in 1948 was die eerste daadwerklike maatreël van Regeringskant om die toenemende verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afri-

ka landwyd te probeer oplos. Ten spyte van die waardevolle pogings van die kant van die NPVO en al sy subkomitees en verkeersveiligheidsverenigings, het die verkeersbotsings, -beserings en -sterftes jaar na jaar toegeneem (vgl. bylae A). Die gevolg hiervan was die aanstelling van 'n Komitee van Ondersoek na Padveiligheid in 1955, onder die voorsitterskap van die Sekretaris van die Departement van Vervoer (Joubert, 1958:1). Die opdrag aan dié Komitee was om ondersoek in te stel, verslag te lewer en aanbevelings te doen oor die doeltreffendheid van die NPVO.

Die aanstelling van die Komitee van Ondersoek (1955 - 1957) kom vreemd voor omdat die NPVO in hierdie stadium slegs ses jaar lank bestaan het. Doelmatige verkeersveiligheidsmaatreëls, veral verkeersveiligheidsopvoeding, neem 'n veel langer tydperk om positiewe resultate te lewer. Verkeersveiligheidsmaatreëls in ontwikkelde oorsese lande het oor termyne van tien jaar of langer eers bepaalde doelwitte bereik (vgl. Nilles, 1984). Verder skep die vroeë aanstelling van die Komitee van Ondersoek by 'n mens die indruk dat daar besef is dat foute met die instelling van die NPVO in 1948 begaan is deur nie aan die volledige aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) gehoor te gee nie (vgl. par. 3.6).

#### 3.7.4.2 *Bevindings*

Die vernaamste bevinding van die Komitee van Ondersoek, 1955 - 1957 (Joubert, 1958:11) was dat verkeersveiligheid 'n komplekse aangeleentheid is waarvoor 'n algehele oplossing waarskynlik nie gou en maklik te vinde is nie. Dié Komitee van Ondersoek het ook bevind dat die bekamping van verkeersbotsings hoofsaaklik langs die weg van opvoeding en voorligting lê.

#### 3.7.4.3 *Aanbevelings*

Die Komitee van Ondersoek (Joubert, 1958:48-56) het die volgende aanbevelings ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding gedoen:

- \* Die NPVO moes afgeskaf en met 'n nuwe nasionale verkeersveiligheidsorganisasie vervang word met die oog op groter doeltreffendheid in die bevordering van verkeersveiligheid.
- \* "Padveiligheids onderrig" moes geïntensiveer en in alle primêre skole verpligtend gemaak word.
- \* Verkeersveiligheidsopvoeding, wat elementêre bestuurderopleiding insluit, moes ook in alle sekondêre skole aangebied word.

- \* Die bestaande kurrikulum en handleiding vir verkeersveiligheidsopvoeding moes hersien en uitgebrei word.
- \* Teoretiese verkeersveiligheidsopvoeding moes 'n praktiese komponent insluit wat op verkeersveiligheidsopleidingsterreine aangebied sou kon word.
- \* By alle onderwysopleidingsinrigtings moes voorsiening vir die opleiding van onderwysstudente in verkeersveiligheidsopvoeding gemaak word.
- \* Die beheer en finansiering van skolierpatrollies moes deur plaaslike owerhede oorgeneem word.
- \* Volwasse padgebruikers moes ingelig word oor en voorligting ontvang in: die erns van die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika; die noodsaaklikheid om kennis oor en vaardigheid in veilige padgebruik te verhoog; die gesondheidsprobleem by die algemene padgebruikerspubliek wat, met betrekking tot hoflikheid, bedagsaamheid en eerbiediging van verkeersreëls, verander sou moes word.

Na ontleding van die aanbevelings met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding - in vergelyking met die geheel van die aanbevelings van die onderhawige verslag - kan 'n mens moeilik anders as om tot die gevolgtrekking te kom dat verkeersveiligheidsopvoeding nie voldoende uitgelig en as noodsaaklik beklemtoon is nie. Die aanbeveling dat verkeersveiligheidsopvoeding ook na die sekondêre skole uitgebrei moes word, is, byvoorbeeld, huiwerend en apologeties aan die onderwysowerhede gestel. Die aanbeveling dat plaaslike owerhede die beheer en finansiering van skolierpatrollies moes oorneem, kan nie gesteun word nie. Die sentrale beleid en koördinerende funksionering, wat bepalend is ten opsigte van die doelmatige funksionering van die skolierpatrollies, sou met sodanige oordrag verlore gaan.

Op grond van die aanbevelings van die Komitee van Ondersoek (1955 - 1957), is die NPVO afgeskaf en met die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR) vervang. Hiermee is die sesde fase van verkeersveiligheid afgesluit en die sewende fase is ingelui.

### 3.8 Die sewende fase van verkeersveiligheid, 1960 tot 1972

#### 3.8.1 Die stigting en organisasiestruktuur van die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR)

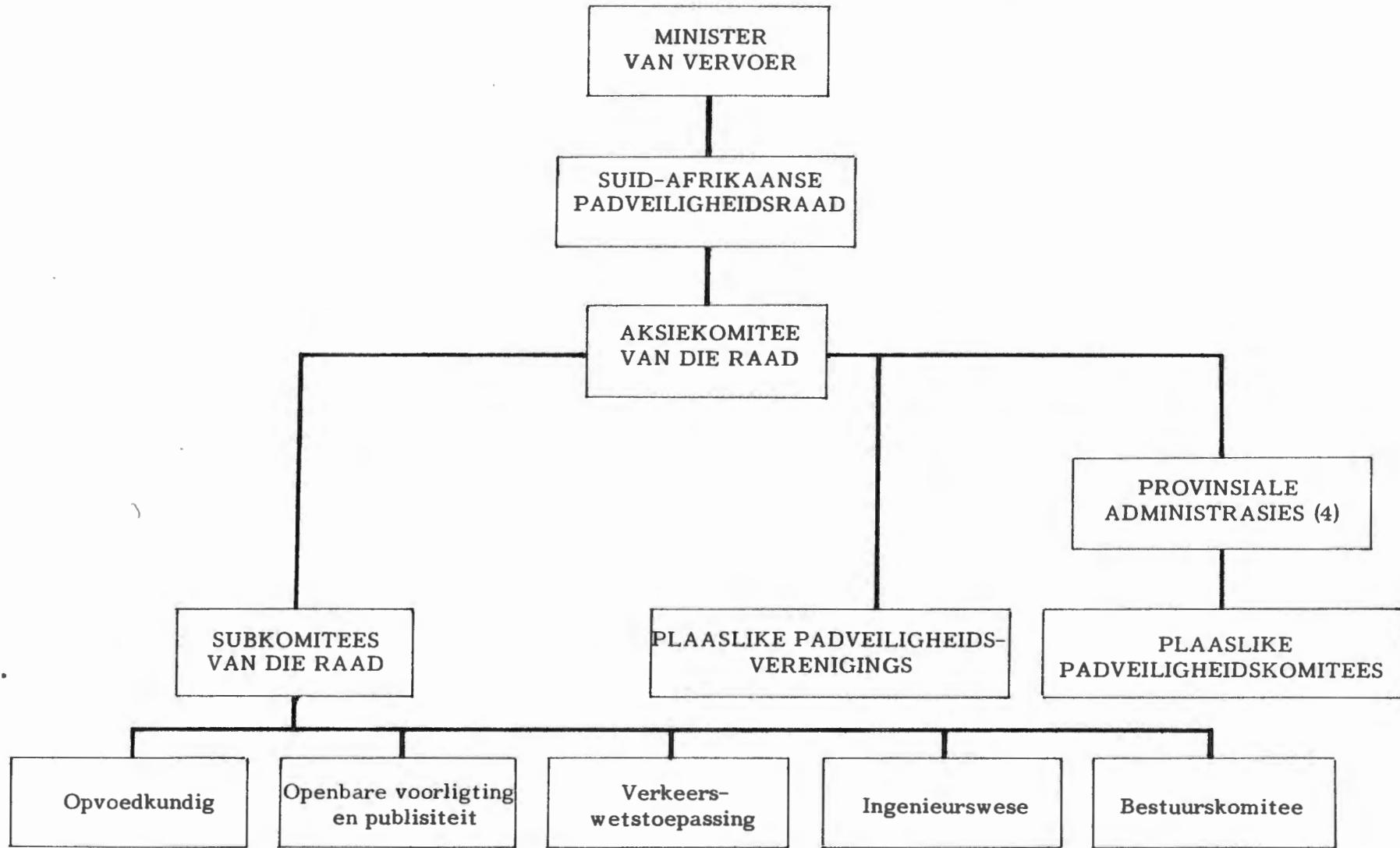
Die SAPVR is op 5 Februarie 1960 gepromulgeer toe Wet 1 van 1960 goedgekeur is (Suid-Afrika, 1960:2). Hiermee het die sewende fase in die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika 'n aanvang geneem. Dié Wet het die afskaffing van die NPVO, die instelling van die SAPVR en 'n sentrale verkeersveiligheidsfonds bepaal. Dit het ook die organisasiestruktuur, werksaamhede (funksies) en bevoegdhede van die SAPVR voorgeskryf.

In Artikel 3 van Wet 1 van 1960 word bepaal dat die SAPVR uit hoogstens 70 lede, wat deur die Minister van Vervoer aangestel word, bestaan. Die Sekretaris van Vervoer is ex officio-voorsitter. Die ander lede van die Raad moes verteenwoordigers van die provinsiale administrasies, plaaslike besture van elke provinsie, ander staatsdepartemente, plaaslike verkeersveiligheidsverenigings en -komitees wees, en een of meer verkeersveiligheidskundiges insluit.

Dié organisasiestruktuur van die SAPVR is op grond van die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending van 1947 en die Komitee van Ondersoek (1955 - 1957) bepaal. Hulle het, onder andere, aanbeveel dat die struktuur van 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie vir die bekamping van verkeersbotsings tweeledig van aard moet wees om verteenwoordiging uit sowel die openbare as die owerheidsektor in te sluit. Die kompleksiteit van padverkeer en verkeersveiligheid noodsaak 'n koördinerende funksie wat sodoende voorsien kan word (Steyn, 1972:1). Die bepaling van die samestelling van die Raad van die SAPVR het dus 'n nasionale organisasie beoog wat daadwerklik kon optree met betrekking tot verkeersveiligheidsnavorsing en die bepaling van maatreëls om verkeersbotsings te voorkom. Dié maatreëls moes dan ook deur middel van opvoeding, voorligting, verkeerswetstoepassing en die ingenieurswese uitgevoer word.

Die Aksiekomitee van die SAPVR het, onder andere, uit 'n voorsitter, adjunkvoorsitter en verteenwoordigers van die vier Administrateurs en die Verenigde Munisipale Bestuur, asook drie verteenwoordigers van plaaslike verkeersveiligheidskomitees en die voorsitters van die vyf subkomitees, bestaan. Die organisasiestruktuur van die SAPVR word in organigram 3.2 uitgebeeld.

**Organigram 3.2 ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE SUID-AFRIKAANSE PADVEILIGHEIDSRAAD (SAPVR)**  
 (Saamgestel uit: Joubert, 1958; Schoeman, 1959 en Steyn, 1972.)



In organigram 3.2 word getoon dat die organisasiestruktuur van die SAPVR in wese nie veel van die NPVO verskil het nie. Die vernaamste verskille lê in die aantal lede van die Raad (70 in plaas van 125), in die Aksiekomitee (in plaas van 'n Uitvoerende Bestuur) en die feit dat die SAPVR 'n Raad en nie 'n Vereniging, soos die NPVO, was nie. Die SAPVR kon gevolglik op 'n hoër en wyer vlak van die samelewing en padverkeersowerhede funksioneer. Wat die subkomitees (ook hulpkomitees genoem) betref, toon organigram 3.2 dat die SAPVR ook oor vyf beskik het (SAPVR-notule, 23 Maart 1960:5).

Om die funksionering van die SAPVR - veral dié van die Opvoedkundige Komitee en die Komitee vir Openbare Voorligting en Publisiteit - in perspektief te plaas, word die doel van die SAPVR eers kortliks aangedui.

### 3.8.2 Die doel van die SAPVR

Artikel 5 van Wet 1 van 1960 bepaal die *doel* van die SAPVR, naamlik, om verkeersveiligheid in Suid-Afrika in al sy komponente te bevorder en aan te moedig. Dit is opvallend dat die bewoording van die doel van die SAPVR feitlik woordeliks met die doel van die NPVO ooreenkom (vgl. par. 3.7.2).

Om sy doel te bereik, is die werksaamhede, pligte en bevoegdhede van die SAPVR in Artikel 6 van Wet 1 van 1960 voorgeskryf. Vir die doel van hierdie navorsing, word die werksaamhede van die SAPVR as die doelwitte van sy taakopdrag beskou. Die *doelwitte* van die SAPVR, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, word vervolgens samevattend weergegee:

- \* Die formulering van 'n gekoördineerde nasionale verkeersveiligheidsbeleid.
- \* Skakeling met plaaslike verkeersveiligheidsverenigings en -komitees ten einde hulp en voorligting met betrekking tot gemeenskaplike aktiwiteite ter bevordering van verkeersveiligheid gekoördineerd te verleen.
- \* Die beskikbaarstelling van navorsingsinligting aangaande die verbetering van verkeersveiligheidsmaatreëls aan padverkeersowerhede.
- \* Die opleiding van alle persone wat by verkeersveiligheid betrokke is en die voorsiening van gepaardgaande opleidingsfasiliteite.
- \* Die vervaardiging en verspreiding van publisiteitsmateriaal.
- \* Die onderneming en finansiering van verkeersveiligheidsnavorsing.
- \* Die bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding (in die Wet word dit "padveiligheids onderrig" genoem), die vervaardiging van onderrigmedia in dié

verband en die beskikbaarstelling daarvan aan onderwysowerhede en skole.

- \* Die reël van verkeersveiligheidskongresse op nasionale, provinsiale en streekbasis.

Alhoewel die doelwitte vir die bevordering van verkeersveiligheid deur die SAPVR 'n wye terrein dek, gaan dit mank aan dieselfde leemtes wat die NPVO onsuksesvol gemaak het. Die leemtes kom hoofsaaklik daarop neer dat die belangrikste maatreëls vir die oplossing van die verkeersveiligheidsprobleem nie daadwerklik uitgelig is of afgedwing kon word nie. Wet 1 van 1960 maak geen voorsiening dat bepaalde voorkomingsmaatreëls vir verkeersbotsings vir enige instansie - hetsy plaaslike, provinsiale of sentrale owerhede - verpligtend gemaak kon word nie. Dit kan as die vernaamste rede beskou word waarom die SAPVR na 'n bestaan van slegs tien jaar ook onsuksesvol blyk te gewees het (vgl. par. 3.8.4).

Voorts word die funksies van die SAPVR in die nastreef van sy doelwitte, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, onder die loep geneem.

### **3.8.3 Funksies van die SAPVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding**

Blykens die literatuur (vgl. SAPVR-notule, 23 Maart 1960; SAPVR-notule, 21 Januarie 1965; Steyn, 1972) het die SAPVR grootliks voortgebou op die verkeersveiligheidsprogramme van die NPVO. Die SAPVR het hom daarop toegelê om 'n bydrae ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding te lewer. Die SAPVR se bydrae op die terrein van verkeersveiligheidsopvoeding word soos volg saamgevat:

- \* Opvoedkundige verkeersveiligheidsprogramme is opgestel om in die behoeftes van die verskillende afsonderlike padgebruikersklasse/-kategorieë te voorsien.
- \* Onderrigmedia is vir dié verkeersveiligheidsprogramme geskep, vervaardig en aan skole versprei.
- \* Opvoedkundiges (onderwyskundiges) is aangemoedig om aan opvoedkundige bedrywighede/handelinge, wat dit ten doel gehad het om die publiek veilige padgebruikers te maak, deel te neem.
- \* Enkele navorsingsprojekte is oor die probleme van verkeersveiligheidsopvoeding onderneem.
- \* Massavorligtingsprojekte is deur middel van algemene publisiteit, publikasies en spesiale verkeersveiligheidsprojekte geloods waarmee voorligting en inlig-

ting oor verkeersveiligheidsmaatreëls aan padgebruikers gegee is.

Een van die SAPVR se vernaamste verkeersveiligheidsprojekte was die navorsingsprojek wat gedurende 1964 in die Junior Afdeling van die Onderwyskollege Pretoria en ses primêre skole in verband met die didaktiek van verkeersveiligheids onderrig uitgevoer is. Volgens Olivier (1965:1-20) was die vernaamste bevindings van dié navorsingsprojek die volgende:

- \* Die "integrasie-korrelasie-metode" van onderrig in verkeersveiligheid is nie die aangewese metode vir verkeersveiligheidsopvoeding nie.
- \* Alhoewel die integrasie en korrelasie van verkeersveiligheidsopvoeding in die algemene opvoedingshandeling 'n nuttige doel kan dien, moes verkeersveiligheidsopvoeding 'n komponent van Gesondheidsleer in die primêre skool uitmaak. Hierdeur sou 'n bepaalde tyd aan verkeersveiligheidsopvoeding bestee kon word. In dié verband het Olivier (1965) aangetoon dat 'n noue verband tussen verkeersveiligheidsopvoeding en persoonlikheidsvorming bestaan wat in 'n deurlopende opvoedingshandeling aandag behoort te geniet. Dit sluit aan by die omvattende doel (vgl. par. 2.3.2) en doelwitte (vgl. par. 2.3.3) van verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Onderwysstudente moes in verkeersveiligheidsopvoeding opgelei word, en verkeersveiligheids onderrig moes tydens proefonderwys deur die onderwysstudente aangebied kon word.

Alhoewel dié bevindings positiewe elemente insluit en 'n wetenskaplik-gegronde basis vorm waarop verkeersveiligheidsopvoeding daadwerklik verbeter kon word, is die bevindings en aanbevelings nie opgevolg en geïmplementeer nie.

In Februarie 1964 het die Minister van Vervoer 'n Komitee van Ondersoek insake padveiligheid, padverkeer en padverkeerswetgewing aangestel (Du Plessis, 1964). Die opdrag aan dié Komitee van Ondersoek (1964) was, onder andere, om die wyse waarop die SAPVR meer doelmatig en effektief kan funksioneer, te bepaal ten einde verkeersbotsings te bekamp. Die Komitee moes ook aandui watter stappe gedoen kan word om te verseker dat aanbevelings van die SAPVR uitgevoer en padverkeerswetswysigings bespoedig kan word. Hulle moes ook enige ander tersaaklike aspekte van verkeersveiligheid ondersoek (Du Plessis, 1964:3).

Dié Komitee van Ondersoek (1964) het bevind dat verkeersveiligheid die verantwoordelikheid van die Regering is. Aangesien verkeersveiligheid in hoofsaak met verkeersveiligheidswetgewing en die toepassing daarvan, asook met die im-

plementering van verkeersveiligheidsnavorsing en -opvoeding en die ingenieurswese te maak het, impliseer dit dat verkeersveiligheid nie op 'n basis van verdeelde beheer en verdeelde verantwoordelikhede doelmatig bevorder kan word nie. Wat die SAPVR betref, behoort dit - soos in die geval van die provinsiale en plaaslike owerhede - oor volle uitvoerende gesag, met betrekking tot verkeersveiligheidsnavorsing, -opvoeding en -massavorligting, te beskik (Du Plessis, 1964:5-6).

Die Komitee van Onderzoek (1964) se bevindings impliseer dus, onder andere, dat verkeersveiligheid - as 'n nasionale prioriteit - tot die beste voordeel van die gemeenskap gehanteer behoort te word - veral in die lig van die snelle ontwikkeling van en toename in padverkeer, die verband tussen padverkeer en ekonomies-maatskaplike ontwikkeling en die toename in verkeersonveiligheid.

Op grond van 'n ontleding van die aanbevelings, kan die gevolgtrekking gemaak word dat die Komitee van Onderzoek (1964) die bevindings en aanbevelings in verband met verkeersveiligheidsaangeleenthede, wat in 1948 en in 1958 oorweeg was maar nie volledig uitgevoer is nie, onderskryf het. Die struktuur van die SAPVR en die wyse waarop hy gefunksioneer het, was gevolglik nie doelmatig genoeg om die toenemende verkeersveiligheidsprobleem die hoof te bied nie.

Gedurende 1968 het Van Kerken, voltydse Adjunk-voorsitter van die SAPVR, 'n reis na Europa onderneem om verkeersveiligheidsaangeleenthede te bestudeer. Dit was die tweede oorsese sending in verband met verkeersveiligheid in Suid-Afrika (vgl. par. 3.6). Van Kerken het met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, onder andere, die volgende aanbeveel:

- \* Die SAPVR moes sy beleid ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding voortsit deur onderwysstudente en hul dosente vir die saak van verkeersveiligheid te inspireer, goeie gesindhede met onderwysdepartemente te bevorder, konsepkurrikulums vir verkeersveiligheidsopvoeding op te stel en aan onderwysowerhede voor te lê, en hulpdienste met betrekking tot verkeersveiligheidsvoorligting aan skole aan te bied.
- \* Daar word toegegee dat verkeersveiligheidsopvoeding nie in die sekondêre skole aangebied kon word nie, maar dat met redenaars-, vasvra- en ander kompetisies om verkeersveiligheid te bevorder, volstaan moes word.

Na 'n ontleding van die aanbevelings met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding in die Van Kerken-verslag (Van Kerken, 1969), kan 'n mens nie anders

as om dit as teleurstellend te beskou nie. Die aanbevelings toon duidelik dat die aard en wese van verkeersveiligheidsopvoeding, as integrale deel van die algemene opvoedingshandeling, toe nog nie ingesien is nie.

Aangesien die SAPVR in die bevordering van verkeersveiligheid gedurende 'n termyn van tien jaar (1960 tot 1969) nie die verwagte doelwit - die bekamping en vermindering van verkeersbotsings - bereik het nie, is 'n verdere Komitee van Onderzoek in 1969 aangestel (Steyn, 1972). Die bevindings en aanbevelings van dié Komitee van Onderzoek word vervolgens bespreek.

#### **3.8.4 *Bevindings van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972)***

'n Komitee van Onderzoek na die SAPVR (1970 - 1972) is in Desember 1969 deur die Minister van Vervoer aangestel om ondersoek in te stel na en verslag en aanbevelings te doen oor:

- \* of die uitgawes om die SAPVR in stand te hou en te laat funksioneer, in 'n gesonde verhouding tot die resultate wat behaal word, staan;
- \* hoe so 'n nasionale verkeersveiligheidsorganisasie saamgestel behoort te wees, en met watter funksies en gesag dit beklee behoort te word om verkeersveiligheid doelmatig in al sy komponente te bevorder, en
- \* enige ander aangeleentheid rakende verkeersveiligheid (Steyn, 1972:1).

Dit is opvallend dat die opdrag van dié Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) in wese met die opdrag van die Komitee van Onderzoek (1955 - 1957) ooreenkom. Die ooreenkoms was dat beide komitees ondersoek na die doelmatigheid van die nasionale verkeersveiligheidsorganisasies moes doen. In die geval van eersgenoemde Komitee (1970-1972), het sy opdrag onder meer ook 'n ondersoek na die verhouding tussen staatsuitgawe en rendement ingesluit. Vanuit die werklikheid van die omvang van verkeersbotsings en wat dit reeds in 1970 die landse ekonomie gekos het, moet dié opdrag as sinvol beskou word indien die implikasie sou wees dat meer fondse beskikbaar gestel behoort te word om die probleem van verkeersbotsings meer doelmatig te bekamp.

Die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) het eerstens bevind dat verkeersbotsings, -beserings en -sterftes drasties toegeneem het (Steyn, 1972:3). Dié verswakte toestand word in tabel 3.2 uitgebeeld.

**Tabel 3.2 Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Suid-Afrika in 1950, 1960 en 1970**  
(vgl. bylae A)

Jaar	Getal motorvoertuie	Getal verkeersbotsings	Getal ongevallen	
			Beseer	Gedood
1950	636 292	51 966	16 545	952
1960	1 236 570	116 688	39 365	3 051
1970	2 121 227	205 267	62 233	7 948

Tabel 3.2 toon dat die getal verkeersbotsings vanaf 1950 tot 1970 vervierdubbel het. Dié vermeerdering staan in die verhouding tot dieselfde toename in die getal motorvoertuie. Verder toon die tabel dat die getal padsterftes egter veragtdubbel het: van 952 in 1950 tot 7 948 in 1970. Na beraming het verkeersbotsings gedurende 1970 die landseconomie meer as R130 miljoen gekos (Steyn, 1972:3).

In 'n ontleding van dié styging in verkeersbotsings en -sterftes, het die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) bevind dat Swartvoetgangers 40 persent van die getal padsterftes in 1970 uitgemaak het en dat passasiers die tweede grootste kategoriegroep verteenwoordig. Verder is tot die gevolgtrekking gekom dat hoofsaaklik motorvoertuigbestuurders vir verkeersbotsings en -sterftes verantwoordelik gehou moes word (Steyn, 1972:12).

Tweedens het die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) bevind dat daar 'n duidelike onderskeid tussen verkeersveiligheidsopvoeding in skoolverband (formele onderwys) en verkeersveiligheidsopvoeding buite skoolverband (informele en nie-formele onderwys) bestaan<sup>4</sup>) (Steyn, 1972:13-43). Dit kom daarop neer dat die ouers primêr vir die opvoeding van die kind, veral die voorskoolse kind, in veilige padgebruik verantwoordelik is. Die skool is egter, aanvullend tot die ouerlike opvoeding, ook vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik. Daar is bevind dat die taak van die "massavorligter" eerstens is om die ouer vir hierdie taak toe te rus en, tweedens, om met behulp van die massakommunikasiemedia die algemene volwasse padgebruikerspubliek deur middel van inligting, voorligting en kort kursusse in veilige padgebruik op te voed. Dié taak van die massavorligter is as die verantwoordelikheid van die SAPVR uitgewys.

4) In bylae B word in 'n volledige tabel aangedui hoe verkeersveiligheidsopvoeding in die verkeersveiligheidsprogram inpas.

Hierdie bevindings en verantwoordelikhede met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding (kyk bylae B) vorm derhalwe die basis waarop die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) die doelmatige funksionering van die SAPVR geëvalueer het. Dit vorm ook die basis waarop die NVVR se taak en verantwoordelikheid ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding ondersoek word (kyk hoofstuk 4).

Derdens word die bevindings van die Komitee na die doelmatige funksionering van die SAPVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding soos volg saamgevat:

- \* Die SAPVR was nie voldoende toegerus om massavorligting professioneel en doelmatig toe te pas nie. Die gevolg was dat die ouers nie bereik, ingelig en voorgelig kon word ten opsigte van hulle taak en verantwoordelikhede met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding nie. Verder was die volwasse padgebruikers, veral die motorvoertuigbestuurders en voetgangers, nie in so 'n mate deur middel van die massakommunikasiemedia bereik dat dit enige positiewe uitwerking op hulle betrokkenheid by verkeersbotsings gehad het en dit verminder kon word nie.
- \* Alhoewel onderwysowerhede hulle bereid verklaar het om voldoende leerinhoud in die verkeersveiligheidskurrikulums in die primêre skole in te sluit en om meer tyd aan verkeersveiligheidsopvoeding af te staan, is bevind dat dit wisselvallig aangebied was en gevolglik nie tot sy reg kon kom nie. Geen aanduiding kon gevind word dat daar met kleuterskole geskakel was om verkeersveiligheidsopvoeding in hulle onderwysprogram in te sluit nie. In die skole van bevolkingsgroepe anders as Blank, het verkeersveiligheidsopvoeding min aandag geniet.
- \* Alhoewel die voornemens van die SAPVR en sy Opvoedkundige Komitee besonder positief ingestel was om verkeersveiligheidsopvoeding in alle skole doelmatig gevestig te kry, is bevind dat die SAPVR nie toegerus was om onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding, wat opvoedkundig verantwoordbaar was, te skep en aan die onderwysowerhede beskikbaar te stel nie. Verkeersveiligheidsopvoeding was nie in die opleiding van onderwysstudente ingesluit nie, en minimale skakeling is met universiteite bewerkstellig om voorsiening vir die opleiding van verkeersveiligheidskundiges te maak of met verkeersveiligheidsnavorsing behulpsaam te kon wees.
- \* Laastens is deur die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) bevind dat die SAPVR daarin gefaal het om die opleiding van motorvoertuigbestuurders

deur òf 'n staatsorganisasie, òf die privaatsektor doelmatig te beplan, te organiseer en te vestig. Die gebrek aan bestuurderopleiding is as een van die primêre oorsake van die stygende verkeersbotsings en gevolglike mislukking van die SAPVR toegeskryf (Steyn, 1972:101-106).

Op grond van dié bevindings, het die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) 'n wye reeks aanbevelings aan die Regering voorgelê waarmee die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika die hoof gebied sou kon word. Dié aanbevelings word vervolgens kortliks uiteengesit.

### **3.8.5 Aanbevelings van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972)**

Die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) het oor 'n wye spektrum van padverkeer en verkeersveiligheid bepaalde aanbevelings oor die wyses waarop verkeersveiligheid in Suid-Afrika doelmatig bevorder en verkeersbotsings, -beseerings en -sterftes grootliks verminder en beperk sou kon word, gedoen.

Die vernaamste algemene aanbevelings was dat 'n nasionale verkeersveiligheidsbeleid by wyse van die neerlê van nasionale verkeersveiligheidsstandaarde gepromulgeer moes word. Dié aanbevelings impliseer dat 'n verkeersveiligheidstelsel by wyse van sentrale wetgewing ingestel moes word; dat die verkeersveiligheidsbeleid, waarvolgens die komponente van die verkeersveiligheidstelsel uitgevoer sou word, op alle padverkeersowerhede en -instansies bindend gemaak en landswyd eenvormig toegepas moes word ten einde bepaalde standaarde te kan handhaaf; dat jaarliks, via die verantwoordelike Minister, aan die Parlement verslag oor die doelmatige toepassing van bogenoemde verkeersveiligheidstelsel, -beleid en -standaarde gedoen moes word.

Voorts het die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) aanbeveel dat die SAPVR ontbind en met 'n nuwe nasionale verkeersveiligheidsorganisasie, die Nasionale Verkeersveiligheidsraad, vervang moes word. Dié aanbeveling het ingesluit dat die Regering volle beheer in die NVVR moes behou. Die funksie van verkeersveiligheid behoort ook nie onder een bepaalde staatsdepartement te ressorteer nie, tensy 'n volwaardige staatsdepartement - wat alle komponente van padverkeer en verkeersveiligheid (ook wetstoepassing) - gestig kon word (Steyn, 1972:125-129).

Met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, het die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) die volgende aanbevelings gedoen (Steyn, 1972:27, 37, 43):

- \* Onderwysowerhede moes volle verantwoordelikheid vir verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in alle skole (ook sekondêre skole) en in onderwysersopleiding aanvaar en dit ooreenkomstig die neergelegde verkeersveiligheidsbeleid en -standaarde implementeer.
- \* Die NVVR moes, in verband met verkeersveiligheidsopvoeding, hom tot skakeling met onderwysowerhede beperk ten einde 'n gesamentlike en nasionale beleid en standaard ten opsigte van verkeersveiligheid, as verpligte deel van die opvoedende onderwys, te kon bepaal. Die NVVR moes ook behulpsaam wees met die aanpassings aan verkeersveiligheidskurrikulums en die skep en beskikbaarstelling van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding. Verder moes fasiliteite vir praktiese bestuurderopleiding by skole/gemeenskappe voorsien word, verkeersveiligheidskompetisies moes gereël word en voorsiening vir verkeersveiligheidsopvoeding moes in alle kleuterskole gemaak word.
- \* Die verantwoordelikheid vir die instelling en beheer van skolierpatrollies moes aan plaaslike owerhede oorgedra word, maar die NVVR sou steeds 'n nasionale beleid en standaard, waarvolgens die skolierpatrollies moes funksioneer, voorskryf.
- \* Die NVVR moes met universiteite op 'n vaste grondslag skakel ten opsigte van die opleiding van verkeersveiligheidskundiges op alle relevante vakgebiede van verkeersveiligheid.

Op grond van 'n ontleding van dié aanbevelings, kan die volgende gevolgtrekkings gemaak word:

- \* Dit is opvallend dat die aanbevelings van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) wesenlik ooreengestem het met die aanbevelings van die Komitee van Ondersoek van 1955 tot 1957 (vgl. par. 3.7.4.3).
- \* Die aanbeveling dat 'n nasionale verkeersveiligheidstelsel, -beleid en -standaarde, wat afdwingbaar moes wees, ingestel moes word, was beslis 'n stap in die regte rigting. Aangesien daar in die verslag van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) heelwat plek aan verkeersveiligheidsopvoeding en massavorligting afgestaan is, word by implikasie aanvaar dat die aanbevole verpligte verkeersveiligheidstelsel ook verpligte verkeersveiligheidsopvoeding ingesluit het.
- \* Die enigste aanbeveling wat nie ondersteun kan word nie, is die aanbeveling dat die instelling van en volle beheer oor die skolierpatrolliestelsel na plaas-

like owerhede afgewentel moes word. Die bestaande driehoekige verantwoordelikheid van en betrokkenheid by die skolierpatrolliestelsel het besonder effektief gefunksioneer, soos wat trouens met navorsing (Raubenheimer, 1967) bepaal is<sup>5</sup>).

- \* Vierdens is die aanbeveling dat verkeersveiligheidsopvoeding as 'n verpligte en afsonderlike skoolvak in primêre en sekondêre skole ingestel en 'n minimum van een halfuurlesperiode per week daaraan afgestaan moes word, 'n besonder prominente beklemtoning van die belangrikheid van die opvoedingshandeling in die voorkoming van verkeersbotsings.

Met die ontbinding van die SAPVR in 1972, is die sewende fase in die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika beëindig.

Ten spyte van al die aanbevelings sedert 1948 dat verkeersveiligheidsopvoeding verpligtend in die formele onderwys ingesluit moes word, het dit om bepaalde redes nie plaasgevind nie. Dié problematiek word vervolgens behandel.

### **3.9 Die problematiek ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding gedurende die tydperk 1948 tot 1972**

Die belangrikheid van verkeersveiligheidsopvoeding in die bekampings van verkeersbotsings, -beserings en -sterftes was reeds in die laat veertigerjare in Suid-Afrika besef. Die Komitee van Ondersoek (1955 - 1957) het, na aanleiding van verslae, bevindings en aanbevelings in verband met verkeersveiligheidsopvoeding, soos volg gerapporteer:

"Uit watter oogpunt ook al beskou, is dit verkwistend om die kind 'n deeglike skoolopleiding as voorbereiding van sy lewenstaak te laat geniet, indien hy nie terselfdertyd minstens die fundamentele veiligheidsreëls geleer word ten einde sy eie lewe en die lewe van andere ... teen padongelukke, te beskerm nie" (Joubert, 1958:48).

Blykens die literatuur oor verkeersveiligheid (Loftus, 1948; Joubert, 1958; Schoeman, 1959; Du Plessis, 1964; Olivier, 1965; Van Kerken, 1969; Steyn, 1972;

- 5) Die primêre skole (ook enkele sekondêre skole) sluit vrywillig by die skolierpatrolliestelsel aan wat, in samewerking met die plaaslike verkeersafdelings, deur die nasionale verkeersveiligheidsorganisasie ingestel en beheer word. Verkeersbeamptes gee die nodige opleiding aan die onderwysers en leerlinge en ondersteun hulle in die uitvoering van hul daaglikse verkeersbeheer by straattoorgange wat deur skoliere gebruik word. Die plaaslike owerhede is dus wel by die skolierpatrolliestelsel betrokke, maar nie in volle beheer daarvan nie.

Du Plooy, 1983; Steyn, 1985; Taute, 1985) het daar in Suid-Afrika, as gevolg van die werklikheid van verkeersonveiligheid, 'n samelewingsbehoefte ontwikkel waarin slegs deur middel van verkeersveiligheidsopvoeding voorsien kon word. Aangesien die opvoedingshandeling ook situasie-gebonde is (Taute, 1985:2), vereis die verkeerssituasie opvoedende onderwys (onderrig-leer) in veilige padgebruik. Dié behoefte om verkeersonveiligheid te verbeter, het die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding geïntensiveer. Die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding was die eerste keer in Suid-Afrika in 1947 voorgestel en beklemtoon (vgl. par. 3.6). Dit was hierna gereeld in verslae van komitees van ondersoek na verkeersveiligheid herhaal.

Die vernaamste probleem met verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika was dat *geen doelstelling en doelwitte* aanvanklik daarvoor bepaal is nie. Gevolglik het 'n wanbegrip by die voorstanders van verkeersveiligheidsopvoeding en diegene wat dit ten uitvoer moes bring, bestaan. Die bepaling van 'n duidelike doelstelling en doelwitte vir verkeersveiligheidsopvoeding is onontbeerlik vir die beplanning, ontwikkeling en uitvoering van enige verkeersveiligheidsopvoedingsprogram (Rothengatter, 1981:78). Die doelstelling en die doelwitte dui eksplisiet aan wat die kind van verkeersveiligheid moet weet, hoe die kind in die verkeerssituasie moet optree en met watter gesindheid die pad gebruik moet word. Dié gebrek aan doelstellings met verkeersveiligheidsopvoeding, het tot gevolg gehad dat daar gedurende die vyftiger- en sestigerjare volstaan is met onderrig in basiese verkeersreëls, met aanmoediging om dié verkeersreëls te gehoorsaam en met die verskaffing van massavorligting deur middel van die kommunikasiemedie. Die kinders was derhalwe nie in die ware sin van die woord in veilige padgebruik doelmatig opgevoed nie.

'n Tweede probleem in die bevordering van verkeersveiligheid deur verkeersveiligheidsopvoeding, was dat die *taak en verantwoordelikheid van die ouer* nie hierin besef is nie. Gevolglik was die ouers - wat self nie in veilige padgebruik opgevoed en opgelei is nie - nie intensief en doelgerig met leerinhoude en didaktiek toegerus om hul kinders, veral gedurende die kleuterfase, in korrekte en veilige padgebruik te kon opvoed nie. Rothengatter (1981:82) het in sy navorsing oor die verkeersveiligheidsopvoeding van die kleuter bevind dat verkeersveiligheidsopvoedingsprogramme waarin die ouer prominent figureer, 'n veel groter trefkrag op die kind se gesindheid en gedrag in padverkeer uitoefen as wanneer die ouer nie by die opvoedingshandeling betrokke is nie. Om dié rede word in oorsese lande, soos Wes-Duitsland, reeds vir langer as dertig jaar landwyd

opleidingsprogramme in verkeersveiligheidsopvoeding aan ouers aangebied (vgl. par. 5.3.5.2). Die feit dat geen daadwerklike verkeersveiligheidsopvoeding tuis en tydens padgebruik deur die ouers aan hul jong kinders gegee is nie, was een van die redes waarom daar nie in Suid-Afrika daarin geslaag is om verkeersveiligheidsopvoeding tot sy reg te laat kom nie.

'n Derde probleem met verkeersveiligheidsopvoeding, was dat die opvoedingshandeling *te sporadies en te klaskamergebonde* was en *in die primêre skool doodgeloop het*. Aangesien die formele opvoedende onderwys 'n noodsaaklike aanvullende opvoedingstaak tot die oueropvoeding verrig, moes dit ten opsigte van verkeersveiligheid deurlopend, voortdurend en praktykgerig plaasgevind het. Die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding gedurende standerd 3 en standerd 5, asook in die sekondêre skool, nie plaasgevind het nie, het - in aansluiting by die hoër op genoemde gebrek aan verkeersveiligheidsopvoeding deur die ouers - tot gevolg gehad dat kinders en volwassenes (as onopgevoede padgebruikers) 'n groter risiko-faktor vir verkeersbotsings in Suid-Afrika was en die probleem van stygende verkeersbotsings nie effektief verminder en bekamp kon word nie.

'n Vierde probleem blyk die *gebrek aan die opleiding van onderwysers en onderwysstudente in verkeersveiligheidsopvoeding* te gewees het. Aangesien die verkeerssituasie gedifferensieerd en kompleks van aard is, verg dit goed opgeleide en gemotiveerde onderwysers om verkeersveiligheid - as 'n opvoedkundige deel-perspektief - in al sy komponente en stadia doelmatig in die opvoedingshandeling te akkommodeer. As gevolg van die gebrek aan ten volle opgeleide onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding, het laasgenoemde in Suid-Afrika nie tot sy reg gekom nie en kon die verkeersveiligheidsprobleem nie doelmatig opgelos word nie.

'n Vyfde probleem in die implementering van verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys, blyk die *gebrek aan verkeersveiligheidskundiges* binne die onderwysowerhede te gewees het. Die gevolg van dié tekort aan, en selfs totale afwesigheid van verkeersveiligheidskundiges in die opvoedende onderwys, was dat - alhoewel enkele opvoedkundiges en onderwysowerhede die implementering van verkeersveiligheidsopvoeding goedgesind was - laasgenoemde nie tot sy reg gekom het nie, en dat geen nasionale beleid en standaard ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding geformuleer kon word nie.

Die aanbeveling van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) dat 'n verpligte afdwingbare nasionale verkeersveiligheidstelsel, -beleid en -standaarde ten opsig-

te van al die komponente van verkeersveiligheid - en wat dus verkeersveiligheidsopvoeding insluit - geformuleer en uitgevoer moes word, bied die grondslag en potensiaal dat die problematiek van verkeersveiligheidsopvoeding op alle opvoedende onderwysvlakke en -terreine in al die fasette daarvan, grootliks opgelos en verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika wel verpligtend geïmplementeer sal kan word.

### 3.10 Samevatting

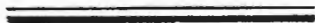
Die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika het ontstaan as gevolg van die jaarlikse toename in verkeersbotsings, -beserings en sterftes. Gevolglik het 'n samelewingsbehoefte ontwikkel om dié hoë uitgawe-werklikheid te bekamp.

In hierdie hoofstuk is aangetoon hoe dié probleem ontstaan en ontwikkel het en hoe daar vanuit samelewingsverband en van owerheidsweë in verskillende fases gepoog is om dié probleem die hoof te bied.

Die onderskeie verkeersveiligheidsorganisasies wat gestig was om verkeersveiligheid te bevorder se samestelling en funksies is kortliks aangedui, asook die redes vir hul ondoelmatigheid.

Die bevindings en aanbevelings van die vernaamste komitees van ondersoek na verkeersveiligheid is kortliks evaluerend beskryf en die problematiek ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding is ook onder woorde gebring. Die bevindings en aanbevelings kan gevolglik as grondslag vir die bepaling van die taak van die NVVR in dié verband dien.

In opvolging van die aanbeveling van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) dat die SAPVR afgeskaf word, is die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) in 1972 gepromulgeer. Die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR word vervolgens onder die loep geneem.



# 4

## Die organisasiestruktuur en funksies van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR), met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding

### 4.1 Inleiding

Omdat verkeersveiligheid van nasionale belang en verskeie owerhede en instansies daarby betrokke en daarvoor verantwoordelik is, is sentrale koördinerende maatreëls noodsaaklik. Om dié rede het die Regering reeds in 1948 'n nasionale statutêre organisasie (vgl. par. 3.7) daargestel om verkeersveiligheid in die Republiek van Suid-Afrika te bevorder. In 1960 is dié nasionale verkeersveiligheidsorganisasie (NPVO) met 'n tweede soortgelyke organisasie (SAPVR, vgl. par. 3.8) vervang. Laasgenoemde is vervolgens in 1972 met die NVVR vervang.

Die doelwit van hierdie hoofstuk is om die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR, wat in 1972 gepromulgeer is, van nader te beskou. Met dié stigting van die NVVR in 1972 het die agste fase in die bevordering van verkeersveiligheid 'n aanvang geneem<sup>1)</sup>.

Aangesien verkeersveiligheidsopvoeding een van die vernaamste komponente in die bevordering van verkeersveiligheid is (vgl. parr. 1.6, 2.1), is dit nodig om in die besonder na die taak en verantwoordelikheid van die NVVR ten opsigte hiervan te kyk. Gevolglik word die konstituering, organisasiestruktuur, werksaamhede, bevoegdheide en funksies van die NVVR in hierdie hoofstuk onder die loep geneem.

---

1) Aangesien hoofstuk 4 in sy geheel aan die NVVR, wat die agste fase in die bevordering van verkeersveiligheid verteenwoordig, handel, word dié fase nie met sodanige opskrif aangedui nie.

## 4.2 Konstituering van die NVVR

Die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972 is op 9 Maart 1972 goedgekeur en op 15 Maart 1972 in gebruik geneem (Suid-Afrika, 1981:412). Dié Wet het die instelling van 'n nasionale verkeersveiligheidsraad en 'n sentrale verkeersveiligheidsfonds vir die bevordering van verkeersveiligheid in die Republiek van Suid-Afrika ten doel.

Ten einde dié drieledige doelstelling te bereik, bepaal die Wet die samestelling, werksaamhede en bevoegdhede van die NVVR. Die Wet bepaal verder dat die Departement van Vervoer 'n personeelkorps, wat die NVVR by die uitvoering van sy werksaamhede bystaan, sal voorsien.

Vervolgens word die samestelling en doel van die NVVR bespreek.

## 4.3 Organisasiestruktuur en doel van die NVVR

### 4.3.1 *Organisasiestruktuur van die NVVR*

Artikel 3 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972 (Suid-Afrika, 1981:414), bepaal dat die NVVR uit twaalf lede bestaan, van wie vier deur die Minister aangestel word. Dié vier lede is:

- \* iemand wat oor besondere kennis met betrekking tot verkeersveiligheid op grond van opleiding en ervaring beskik;
- \* iemand wat die Verenigde Munisipale Bestuur van Suid-Afrika verteenwoordig;
- \* 'n voorsitter en
- \* 'n adjunk-voorsitter.

Vyf lede is van die uitvoerende komitees, naamlik, een elk van die vier provinsies en die gebied Suidwes-Afrika wat deur die betrokke uitvoerende komitee aangewys word. Die ander drie lede is onderskeidelik die Direkteur-generaal: Vervoer, die Direkteur-generaal: Justisie en die Kommissaris van die Suid-Afrikaanse Polisie. Verder word in die Wet voorgeskryf dat 'n Bestuurskomitee, wat uit drie lede bestaan (voorsitter, adjunk-voorsitter en die kundige lid), tussen die vier Raadsvergaderings per jaar die funksies van die Raad sal verrig.

Die wetlik voorgeskrewe organisasiestruktuur van die NVVR het dit ten doel om sy werksaamhede en bevoegdhede (vgl. parr. 4.5, 4.6) uit te voer ten einde

verkeersveiligheid in Suid-Afrika doelmatig te bevorder. Dié doel word vervolgens behandel.

#### **4.3.2 Doel van die organisasiestruktuur van die NVVR**

Volgens die Komitee van Onderzoek na die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (1970 - 1972), is die doel van die organisasiestruktuur van die NVVR om deskundiges op die gebied van verkeersveiligheid, wat al die vernaamste vakgebiede daarvan insluit, saam te voeg om die verantwoordelike Minister behulpsaam te wees met die koördinering van die verkeersveiligheidstelsel en -maatreëls met die oog op die bekamping van verkeersbotsings (Steyn, 1972:125). Volgens dié Komiteeverslag sal die Raad alleen sy doel kan bereik indien hy voldoende toegerus word om:

- \* doelwitte vir 'n omvattende nasionale verkeersveiligheidsprogram te kan bepaal;
- \* nasionale standaarde in verband met die toepassing van verkeersveiligheidsmaatreëls te kan ontwikkel;
- \* resultate te kan meet en te kan evalueer en
- \* aanpassings aan aksieprogramme en maatreëls te kan maak, indien nodig, om leemtes uit te skakel.

Ten einde dié doelwitte te bereik, het die genoemde Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) aanbeveel dat nege kundiges op grond van hul opleiding en ervaring in verkeersveiligheidsverwante vakgebiede (dissiplines) as lede van die Raad aangestel moes word. Die aanstelling moes vir 'n termyn van vyf jaar geld, en hulle moes op 'n voortdurende basis beskikbaar wees om op 'n permanente grondslag te funksioneer waarvoor hulle besoldig moes word. Hierdie aanbevelings was gedoen op grond van geskrewe getuienis dat die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (1960 - 1972) "hoogstens statistiese belang by padongelukke" (Steyn, 1972:125) gehad het en bloot in die algemeen kon help beplan om die toenemende verkeersveiligheidsprobleem die hoof te bied. Die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika vereis kundige kennis ten einde in staat te wees om tot die kern van die verskynsel deur te dring en daadwerklik leiding te kan gee ten opsigte van doelmatige en koste-effektiewe programme en maatreëls om die probleem te kan bekamp.

'n Verdere belangrike aspek van hierdie aanbeveling is dat dié kundiges nie oor-

wegend navorsend en/of opvoedkundig georiënteerd moes wees nie, maar verteenwoordigend van alle dissiplines wat op makrovlak met verkeersveiligheid te maak het. Die verskillende terreine (vakgebiede of dissiplines) van verkeersveiligheid wat tydens die onderhawige ondersoek en aanbevelings geïdentifiseer was, is:

Verkeersveiligheidsnavorsing,  
 verkeersveiligheidsopvoeding (onderwys en opleiding),  
 verkeersbeheer en wetstoepassing,  
 toetsing en lisensiëring,  
 verkeersingenieurswese,  
 massavorligting deur die massakommunikasiemedia en  
 tegniese aangeleenthede soos voertuigstandaarde en padverkeerstekens.

Aangesien artikel 3 van Wet 9 van 1972, in teenstelling met die aanbevelings van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972), slegs een kundige persoon as lid van die NVVR voorskryf (vgl. par. 4.3.1), word die organisasiestruktuur van die NVVR vervolgens krities geëvalueer.

#### **4.3.3 Kritiese evaluering van die organisasiestruktuur van die NVVR**

In artikel 3 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972 (Suid-Afrika, 1981:414), is daar nie aan die aanbevelings van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) gevolg gegee nie (vgl. par. 3.8.5). Agt van die twaalf lede van die Raad van die NVVR is ampshalwe aangewys om die verskillende administrasies en departemente ter wille van koördinerings te verteenwoordig. Alhoewel die Minister vier lede van die NVVR termynliks benoem, word slegs een kundige lid ten opsigte van sy kennis en ervaring met betrekking tot verkeersveiligheid wetlik as lid van die NVVR voorgeskryf<sup>2)</sup>.

Die eerste opvallende leemte in die organisasiestruktuur van die NVVR is die feit dat daar nie vir die verteenwoordiging van 'n opvoedkundige (onderwyskundige) voorsiening gemaak is nie. Dié feit kan as vernaamste rede voorgelê word waarom die NVVR nie met die vestiging van intensiewe verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in die formele onderwys geslaag het nie. Dit kan ook die rede wees dat tot en met 1981 geen navorsing oor verkeersveiligheidsopvoeding deur die NVVR onderneem is nie (vgl. par. 4.7.2; bylae C).

---

2) Die name van die lede van die NVVR sedert 1972, word in bylae E aangetoon.

'n Tweede leemte in die organisasiestruktuur van die NVVR is dat artikel 3 slegs een lid voorskryf wat oor besondere kennis met betrekking tot verkeersveiligheid moet beskik, terwyl agt verskillende verkeersveiligheidsfunksie terreine onderskei word (vgl. par. 4.3.2).

'n Derde tekortkoming wat by die bestudering van die naamlys en dienstermyne van die lede van die NVVR (vgl. bylae E) duidelik na vore kom, is dat daar 'n groot wisseling van lede plaasgevind het. Hierdeur is kontinue beplanning en uitvoering van langtermynprogramme benadeel. Slegs een lid is sedert die samestelling van die NVVR in 1972 ononderbroke lid. Alhoewel die eerste voorsitter tot aan die begin van 1980 ononderbroke in die amp gedien het, het die NVVR sedertdien reeds sy vierde voorsitter. Terwyl Wet 9 van 1972 voorsiening daarvoor maak dat lede en die voorsitter vir termyne van vyf jaar benoem kan word, is dié voortdurende wisseling nie vir doelmatige bevordering van verkeersveiligheid bevorderlik nie.

'n Laaste opvallende leemte in die samestelling van die NVVR is die gebrek aan kundige verteenwoordiging van ander bevolkingsgroepe as die Blankes. Aangesien alle bevolkingsgroepe padgebruikers is en die Swartes en Kleurlinge as voetgangers in verhouding hoog verteenwoordig in verkeersbotsings is, word die insluiting van kundige verteenwoordigers uit die Indiër-, Kleurling- en Swartbevolkingsgroepe as 'n vereiste gesien om die NVVR in staat te stel om deeglike en verantwoorde beplanning van aanvaarbare en doelmatige verkeersveiligheidsprogramme en -maatreëls te kan doen.

Om dié leemtes in die organisasiestruktuur van die NVVR reg te stel, word die organisasiestruktuur van 'n voorgestelde funksionele Raad vir verkeersveiligheid in oënskou geneem.

#### **4.3.4 Die organisasiestruktuur van 'n voorgestelde funksionele NVVR**

Om gevolg te gee aan die bevindings en aanbevelings van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) (vgl. parr. 3.8.4; 3.8.5), ten einde verkeersveiligheid maksimaal doelmatig te bevorder, behoort die NVVR soos volg saamgestel te word:

- \* Die vier lede wat deur die Minister benoem word, moet almal kundiges uit die onderskeie vakgebiede van verkeersveiligheid wees, byvoorbeeld, uit die navorsings-, opvoedings- (onderwys), kommunikasie-, verkeersingenieurs- en tegniese terreine.

- \* Die agt lede wat ampshalwe hul administrasies en departemente verteenwoordig, behoort senior persone in hulle onderskeie instansies te wees wat oor relevante kundigheid en verantwoordelikheid beskik ten einde die betrokke departementshoofde en die verantwoordelike Ministers te adviseer ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsprogramme en -maatreëls wat deur elk van die onderskeie instansies gekoördineerd uitgevoer behoort te word.
- \* Minstens nege lede wat as verkeersveiligheidskundiges die drie Huise van die Parlement, die departemente wat die Swartbevolkingsgroepe administreer en relevante padvervoer- en versekeringsinstansies verteenwoordig.

Die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) het bevind dat die nasionale verkeersveiligheidsorganisasie nie slegs 'n statistiese belang by verkeersbotsings en die bevordering van verkeersveiligheid behoort te hê nie (Steyn, 1972:125). Dit moet deur middel van kundige kennis en ervaring tot die kern van die oorsake van verkeersbotsings en toepaslike voorkomingsmaatreëls deurdring en dienoreenkomsstig daadwerklik gesaghebbende leiding gee. Dit moet ook toesien dat dié maatreëls uitgevoer word. Om aan hierdie vereistes te kan voldoen, behoort die NVVR sodanig saamgestel te word dat dit op die hoogste vlak met die verkeersinstansies oorleg kan pleeg en besluite kan uitvoer. Verder word dit aanbeveel dat lede van die NVVR, of hul verteenwoordigers, nie Raadsvergaderings ampshalwe bywoon nie, maar op 'n redelik permanente grondslag ten einde 'n sleutelrol in eie geledere te vervul om die verkeersveiligheidsprobleem as nasionale prioriteit op 'n gesonde grondslag die hoof te kan bied.

Die behoefte aan en noodsaaklikheid van een of meer opvoedkundiges (onderwyskundiges) as lede van die NVVR, is ook geïdentifiseer. Deur middel van 'n senior verteenwoordiger van onderwysdepartemente sal die implementering van verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys bespoedig kan word en meer doelmatig kan plaasvind. Teen die agtergrond van die algemeen aanvaarde feit dat doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in die lang termyn 'n primêre oplossing vir die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika is (vgl. Meyer en Dreyer, 1986), is die bevinding en aanbeveling ten opsigte van die insluiting van opvoedkundiges as lede van die NVVR 'n noodsaaklikheid wat nie langer uitgestel behoort te word nie.

Aangesien die NVVR deur 'n personeelkorps bygestaan word om sy funksies uit te voer, word die organisasiestruktuur van die Direktoraat Verkeersveiligheid en sy funksies vervolgens behandel.

#### **4.4 Die organisasiestruktuur en funksies van die Direkoraat Verkeersveiligheid**

##### **4.4.1 Inleiding**

Die Departement van Vervoer is vir alle uitvoerende en administratiewe werk wat uit die uitvoering van die NVVR se werksaamhede voortspruit, verantwoordelik. Artikel 4 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972 (Suid-Afrika, 1981:414) bepaal dat die Direkteur-generaal: Vervoer so veel beamptes en werknemers van sy departement aanwys as wat nodig is om die NVVR in die uitvoering van sy werksaamhede (vgl. par. 4.5) by te staan en namens die NVVR uit te voer. Verder bepaal artikel 15 (5) (c) dat alle uitgawes wat die Staat ingevolge die werksaamhede van die NVVR mag aangaan, uit die Sentrale Verkeersveiligheidsfonds verhaal en as 'n inkomste in die Staatsinkomstefonds gestort word (Suid-Afrika, 1981:420).

Dié wetlike bepaling dat die personeelkorps, wat die bevordering van verkeersveiligheid namens die NVVR uitvoer, deur die Departement van Vervoer voorsien word, is by wyse van 'n wetswysiging, Wet 59 van 1981, sedert 1 Oktober 1981 van toepassing. Dié wetswysiging was die resultaat van 'n Regeringsbesluit ten gunste van die rasionalisasie van statutêre rade. Die rasionalisasie het op grond van die Kommissie vir Administrasie se verslag, Interne Rasionalisering van die Departement van Vervoer van 18 September 1980, en die goedkeuring daarvan deur die Minister van Vervoerwese, op 27 Oktober 1980 plaasgevind (Departement van Vervoer, 1981:1-13). Tot en met 30 September 1981 het die NVVR sy eie personeel na behoefte gewerf, aangestel, besoldig en beheer. Sedert Oktober 1981 voorsien die Departement van Vervoer die personeel en het die NVVR by implikasie nie meer beheer en seggenskap oor hulle nie. Aangesien die samestelling van die organisasiestruktuur na rasionalisasie nie wesenlik verander het nie, word die jongste goedgekeurde struktuur van die Direkoraat Verkeersveiligheid vervolgens behandel.

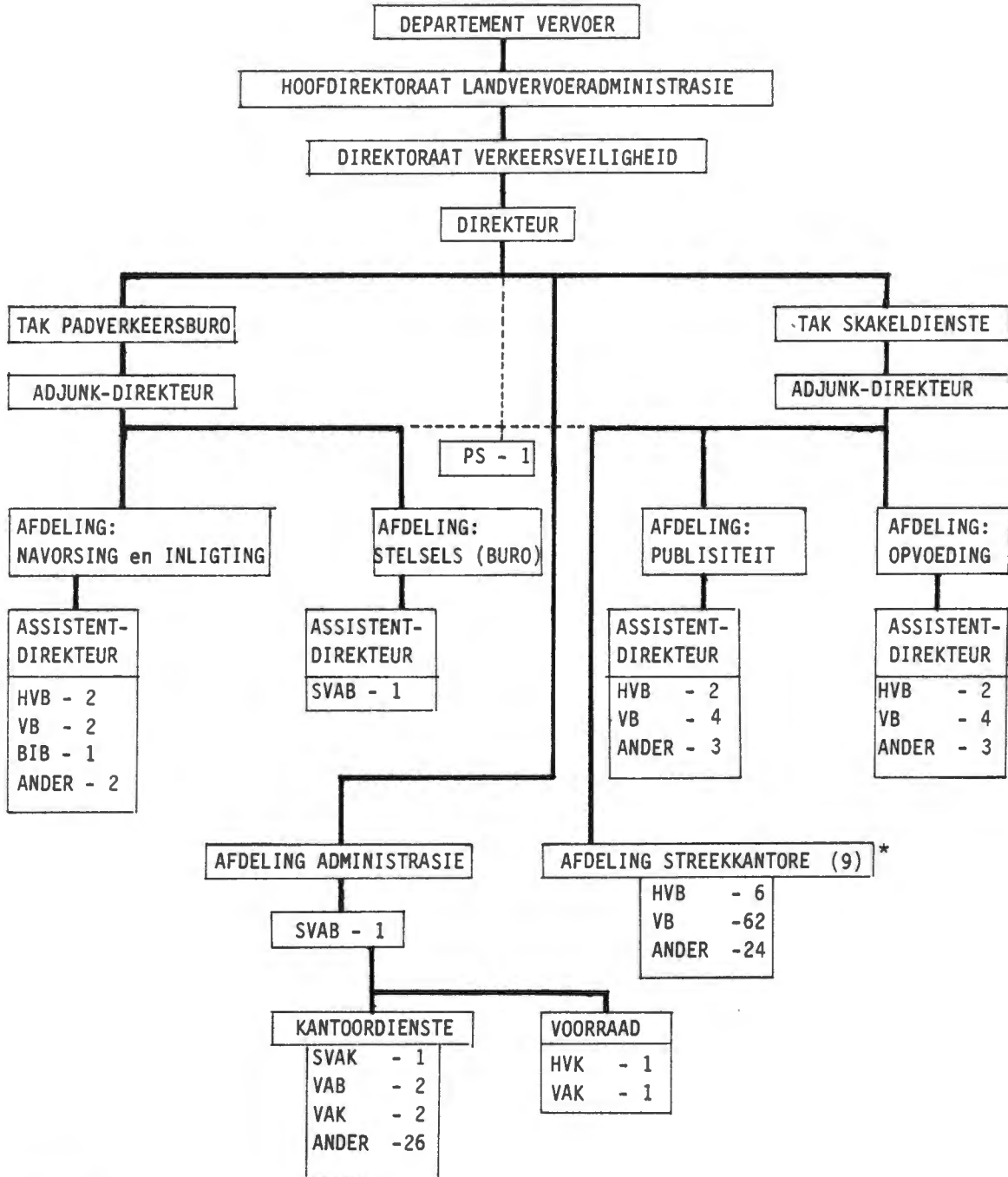
##### **4.4.2 Die organisasiestruktuur van die Direkoraat Verkeersveiligheid**

Die inskakeling van die uitvoerende funksie van die NVVR by die Departement van Vervoer het tot gevolg gehad dat die personeel, wat sy funksie behartig, ingevolge die Staatsdienswet, Wet 54 van 1957, aangestel word.

Die organisasiestruktuur van die Direkoraat Verkeersveiligheid, wat met die aanvang van rasionalisasie goedgekeur is en sedertdien geringe aanpassings ondergaan het, word in organigram 4.1 uitgebeeld.

**Organigram 4.1 DIE ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE DIREKTORAAT VERKEERSVEILIGHEID**

(Kommissie vir Administrasie, 1981:1-3)



**SLEUTEL:**

- HVB - Hoofverkeersveiligheidsbeampte
- VB - Verkeersveiligheidsbeampte
- SVAB - Seniorvervoeradministrasiebeampte
- HVK - Hoofvoorsieningsklerk
- VAK - Vervoeradministrasieklerk
- PS - Persoonlike sekretaresse
- BIB - Biblioteek
- SVAK - Seniorvervoeradministrasieklerk
- VAB - Vervoeradministrasiebeampte
- ANDER - Alle ander poste saamgevoeg, bv. tikster, telefoniste, sekerheidsbeamptes, opsigter, magasynmeester, algemene assistente, drywers

\* Let wel: SWA is uitgesluit

Die organisasiestruktuur in organigram 4.1 is in verhouding tot die werksaamhede van die NVVR (vgl. par. 4.3) besonder funksioneel saamgestel. Alhoewel die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) (Steyn, 1972:126), teen te veel afdelings in die organisasiestruktuur gewaarsku het, is die afdelings in dié organisasiestruktuur, op een uitsondering na, doelmatig verteenwoordigend van die primêre funksieterreine en verpligtinge van die NVVR (vgl. parr. 4.5, 4.6). Aangesien bestuurderopleiding so 'n belangrike komponent van verkeersveiligheidsopvoeding uitmaak, behoort 'n afsonderlike en selfstandige afdeling hiervoor voorsien te word.

Die poste van verkeersveiligheidsbeamptes in die Afdeling Opvoeding, Afdeling Publisiteit, Afdeling Navorsing en Inligting en in die Streekkantore is as vakkundig geklassifiseer. Die minimum vereiste vir aanstelling in dié poste is 'n baccalareusgraad of 'n toepaslike driejarige diploma (op die RWK 13 standaard)<sup>3</sup>). Die minimum vereiste vir bekleding van vakkundige poste is in ooreenstemming met die aanbevelings van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) dat die beamptes wat die werksaamhede van die NVVR uitvoer, aan besondere hoë standaarde moet voldoen ten einde verkeersveiligheidsprogramme en -maatreëls wetenskaplik te beplan en uit te voer (Steyn, 1972:126). Aangesien die personeelvoorsiening die realiteit van die uitvoerende funksies van die NVVR bepaal, word die funksies binne die Direktooraat Verkeersveiligheid vervolgens behandel.

#### **4.4.3 Funksies van die Direktooraat Verkeersveiligheid**

##### **4.4.3.1 Inleiding**

Om die doel van die NVVR na te streef en sy werksaamhede in die nastrewing van die doelwitte te verrig, is die Direktooraat Verkeersveiligheid in die Departement van Vervoer geskep. Die doelwitte en funksies van die verskillende afdelings van die Direktooraat, soos dit in organigram 4.1 uitgebeeld word, word in organigram 4.2 aangetoon.

Uit organigram 4.2 blyk dit dat die funksies van die afdelings van die Direktooraat, wat die werksaamhede van die NVVR uitvoer, uiteenlopend van aard is. Dit bestaan uit die volgende verskillende funksieterreine:

opvoedende onderwys en opleiding,  
massakommunikasie,  
gemeenskapsdiens,  
navorsing,

---

3) Die RWK is die Relatiewe Waardekoëffisiënt waarvolgens opleidingstandaarde gemeet en aangedui word. RWK 13 beteken 3 jaar opleiding na matriek.

Organigram 4.2 DOELWITTE EN FUNKSIES VAN DIE AFDELINGS VAN DIE DIREKTORAAT VERKEERSVEILIGHEID<sup>4)</sup>

OMVATTENDE DOEL

STRATEGIESE DOEL

OPERASIONELE DOEL

**OPVOEDING**

Die daarstel van kurrikulums, handleidings en onderrig-media vir alle vlakke van die onderwys en opleiding in verkeersveiligheid.

Die daarstel van kurrikulums op preprimêre, primêre, sekondêre en tersiêre vlak.

Die daarstel van kurrikulums vir bestuurderopleiding en instruktors van alle motorvoertuie.

Die opstel van handleidings en onderrig-media na aanleiding van die kurrikulums vir verskillende onderwysvlakke.

Die opstel van handleidings en onderrig-media na aanleiding van die kurrikulums vir bestuurders van alle motorvoertuie.

Opstel van toetse na aanleiding van daargestelde kurrikulums.

Skakel met onderwys- en opleidingsinstansies vir koördinerende standaarde.

Reël van promosies, seminare en kursusse ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding en -opleiding.

**PUBLISITEIT**

Om deur middel van alle skakel-, promosie-, publisi-teits- en reklamemetodes inligting ten opsigte van verkeersveiligheid aan die publiek oor te dra.

Om d.m.v. PUBLISITEIT (gratis mediadekking) oor alle fasette van die NVVR en sy werksaamhede, verkeersveiligheidsinligting en dienste te bewerkstellig.

Om d.m.v. REKLAME beheerde verkeersveiligheidsinligting aan die media te verskaf.

Om d.m.v. PROMOSIE verkeersveiligheidsinligting oor te dra.

Om d.m.v. SKAKELING gunstige verhoudings met media-instansies en die publiek oor die aard en dienste van die NVVR te bewerkstellig, te handhaaf en uit te bou.

Saamstel en bemarking van 'n tydskrif vir die NVVR.

**STREEKKANTORE**

Die bekendstelling en implementering van nasionale projekte en die inisiëring en deurvoering van streekprojekte ten einde gemeenskapsbetrokkenheid te bewerkstellig.

Die bekendstelling en implementering van publisi-teitsprojekte.

Die distribusie en bekendmaking van opvoedingsprojekte.

Inisiëring en deurvoering van streekprojekte gebaseer op prioriteite.

Daarstel van gemeenskapsbetrokkenheid in verkeersveiligheid.

Administrasie van streekkantore.

**ADMINISTRASIE**

Behartig sekretariële en administratiewe hulpdienste.

Die werwing en opleiding van personeel (in samewerking met die Departement Vervoer en die Kommissie vir Administrasie).

Die hou van 'n sentrale lêerstelsel wat rekord hou van alle kommunikasie.

Distribusie van alle voorraad wat deur die afdelings daargestel is.

Boekhouding t.o.v. alle transaksies soos voorgeskryf deur die finansiële voorskrifte.

**PADVERKEERSBURO**

Die daarstel van 'n sentrale Padverkeersburo wat verantwoordelik is vir die hou van die volgende registers: motorvoertuie, bestuurderslisensies, verkeersoortredings en enige ander inligting.

Daarstel van inligtingstelsels.

Beskikbaarstelling van inligting uit die betrokke stelsels.

Beheer uitoefen oor die bedryf van die stelsel.

Skakeling met departementele instansies t.o.v. die benutting van die inligting.

**NAVORSING en INLIGTING**

Om inligting deur navorsing sistematies in te win, te verwerk en bruikbaar te stel ten einde prioriteite te bepaal vir die beplanning van voorkomingsmaatreëls.

Die versameling van alle primêre en sekondêre inligting wat op verkeersveiligheid betrekking kan hê.

Die verwerking van sodanige inligting, statistieke en andersins.

Bepaling van die prioriteitslys t.o.v. die verkeersveiligheidsprobleem.

Bepaal, reël en evalueer van navorsingsprojekte.

Beskikbaarstelling van verwerkte inligting op aanvraag van alle instansies, afdelings en belanghebbende persone.

Die evaluering van alle bemarkings- en opvoedkundige take wat voltooi is.

Die doel van die NVVR is die bevordering van verkeersveiligheid in die Republiek van Suid-Afrika, met ander woorde, om op nasionale grondslag 'n houdings- en gedragsverandering by die padgebruikerspubliek te bewerkstellig ten einde die koerse van noodlottige en ernstige verkeersbotsings te verminder.

4) Geen bepaalde bron is by die samestelling van organigram 4.2 gebruik nie.

verkeersbeheer,  
ingenieurswese en  
administrasie.

Hierdie funksieterreine waarin die NVVR verkeersveiligheid bevorder, is die resultaat van die geïdentifiseerde komponente van die verkeersituasie in Suid-Afrika. Dié funksieterreine stem ooreen met die verslag van die Komitee van Onderzoek (1970 - 1972) waarin bevind is dat die funksies van die NVVR beperk is tot verkeersveiligheidsnavorsing (dit wil sê die beplanning van navorsing en die versameling van inligting), verkeersveiligheidsvoorligting (dit wil sê die uitdra van die versamelde inligting aan almal wat dit nodig het - dit is dus verkeersveiligheidsopvoeding), asook koördinering van en advisering ten opsigte van verkeersveiligheidsmaatreëls (Steyn, 1972:126).

Binne die konteks van hierdie navorsing word die verdere behandeling van die funksies van die NVVR beperk tot die funksies van die Afdeling Navorsing en Inligting, die Afdeling Opvoeding, die Afdeling Publisiteit en die Streekkantore aangesien dié afdelings verantwoordelik is vir en/of betrokke is by verkeersveiligheidsopvoeding (opvoedende onderwys en opleiding met betrekking tot veilige padgebruik).

#### 4.4.3.2 *Funksies van die Afdeling Navorsing en Inligting*

Die doelwitte van die Afdeling Navorsing en Inligting (vgl. org. 4.2) is om verkeersveiligheidsnavorsing te inisieer en te koördineer (Departement van Vervoer, 1981:3) ten einde die doelstelling van die NVVR te verwesenlik (vgl. par. 4.2).

Om die doelwitte te bereik, word die volgende funksies verrig:

- \* Die opstel van 'n navorsingsprogram ten opsigte van alle fasette van verkeersveiligheid en die stelselmatige uitvoering daarvan deur die navorsingsprojekte aan geskikte navorsingsinstansies toe te ken, vordering te monitor en die resultate te evalueer
- \* Die versameling van inligting betreffende verkeerswerklikhede wat verkeersveiligheid bewerkstellig, en die sinvolle verwerking, sistematiesering en beskikbaarstelling van die inligting.
- \* Die beplanning en formulering van beleidsvoorstelle vir oorweging deur die NVVR ten einde prioriteite te bepaal en voorkomingsmaatreëls en -programme uit te voer.

- \* Skakeling met alle owerheids- en ander instansies wat by padverkeer en verkeersveiligheid betrokke is ten einde koördinerings- en toepassing van navorsingsresultate te bewerkstellig.

Uiteenlopende funksieterreine word hier onderskei wat streek van navorsingsaangeleenthede rakende, onder andere, bevolkingsamestelling, menslike gedrag (wat opvoeding insluit), meganiese veiligheid van motorvoertuie, padkonstruksie en padverkeerstekens, tot wetgewing met die oog op die daarstelling van riglyne vir optrede deur die NVVR. Die optrede kan in die vorm van advies aan die Minister en ander owerheidsinstansies wees of aksies wat geneem sal word ter bevordering van verkeersveiligheid deur middel van reklame, publisiteit, opleiding en voorligting (Departement van Vervoer, 1981:4). Die eenhede (personeel) met hierdie funksies belas, moet dus deur middel van verkreë navorsingsresultate, insameling en verwerking van statistiese gegewens en enige relevante inligting, aanleidende faktore tot verkeersbotsings identifiseer en hieruit beleidsvoorstelle vir die NVVR formuleer en/of bepaalde optrede en voorligting doen.

Die vyf vakkundige eenhede wat blykens organigram 4.1 vir die funksieterrein voorsien word, is beslis onvoldoende aangesien dit nie vir 'n opvoedkundige (onderwyskundige) en vir meganiese en siviele ingenieurs voorsiening maak nie. Vir die funksieterreine van verkeerswetgewing, algemene navorsing en statistiek is wel voorsien. Die leemte ten opsigte van navorsing oor verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 4.7.2) kan direk hieraan toegeskryf word dat dié Afdeling nie oor 'n opvoedkundige beskik nie.

Die werklikheid van die verkeerssituasie in Suid-Afrika en die gevolglike behoefte en vereistes wat dit stel, inagnemende die feitelike van die gedifferensieerde bevolkingssamestelling en gedesentraliseerde verkeersbeheer, noodsaak 'n uitbreiding van dié Afdeling om die funksies van die NVVR op alle terreine van verkeersveiligheid doelmatig te kan uitvoer.

#### 4.4.3.3 *Funksies van die Afdeling Opvoeding*

Die doelwit van die Afdeling Opvoeding (vgl. org. 4.2) is om voorligting ten opsigte van opvoedende verkeersveiligheidsonderwys en -opleiding te verskaf (Departement van Vervoer, 1981:7) ten einde die doelstelling van die NVVR te verwesenlik (vgl. par. 4.2).

Om dié doelwit te bereik, word die volgende funksies verrig:

- \* Die opstel van kurrikulums, handleidings en voorligtingstukke vir gebruik in

die formele en nie-formele onderwys en opleiding. Alle padgebruikers van alle ouderdoms- en bevolkingsgroepe kan hierdeur 'n deeglike kennis van padverkeerstekens, -reëls en -regulasies, maar veral van veiligheidsvaardighede wat landwyd eenvormig is, bekom.

- \* Die daarstelling van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsonderwys en -opleiding op alle onderwys- en opleidingsvlakke.
- \* Direkte skakeling met onderwysowerhede en opleidingsinstansies ten einde die kurrikulums, handleidings, voorligtingstukke en onderrigmedia ten opsigte van verkeersveiligheid in die formele onderwys doelmatig en gekoördineerd te implementeer.
- \* Die beplanning en aanbieding van kursusse, seminare en opleidingsprogramme vir die opleiding van die publiek en onderwysers in verkeersveiligheidsmaat-reëls om dit doelmatig te kan toepas.
- \* Die bedryf van 'n kinderklub ten einde kinders direk te bereik en ten opsigte van veilige padgebruik te beïnvloed.
- \* Direkte skakeling met die Streekkantore van die NVVR ten einde verkeersveiligheid op streekgrondslag eenvormig en doelmatig te bevorder en om in samelewingsverband inligting te verskaf.
- \* Direkte skakeling met lisensiëringsowerhede ten einde met die opstel van eenvormige toetse vir lisensiëring, wat aan die nodige standaarde voldoen, behulpsaam te wees, die toepassing daarvan te koördineer en om leiding oor die uitleg van toetsterreine te gee.
- \* Die standaardisering en koördinerings van teoretiese en praktiese bestuurderopleiding (instrukteurs ingesluit) as onontbeerlike komponent van die formele en nie-formele onderwys en opleiding ten einde die agterstand ten opsigte van die bestuurstandaard van motorvoertuie in Suid-Afrika uit die weg te ruim en om met die voorsiening van opleidingsterreine behulpsaam te wees.

Na aanleiding van dié funksies van die Afdeling Opvoeding, word hoë vereistes ten opsigte van opvoedkundige verantwoordelikheid, taalbedrewendheid, kennis van verkeersreëls en -regulasies, tegniese vaardighede en vakkundige kennis aan die eenhede (personeel) van dié Afdeling gestel (Departement van Vervoer, 1981:7). Die eenhede belas met die funksies moet dus oor onderwyskwalifikasies en ervaring beskik, met 'n verskeidenheid owerheids- en ander instansies skakel, aan streekpersoneel voorligting en leiding verskaf, met die publiek kommunikeer,

onderrigmedia - wat tegniese vaardighede vereis - produseer en oor vele ander aanverwante vermoëns beskik.

Die sewe vakkundige eenhede wat blykens organigram 4.1 vir die bogenoemde funksieterrein voorsien word, is onvoldoende aangesien die funksieterrein van verkeersveiligheidsopvoeding die onderwys en opleiding in veilige padgebruik in sy wydste konsep behels. Dit sluit die formele, nie-formele en informele onderwysterreine, bestuurderopleidingsterreine, hoëvlak skakeling, verkeersreëls en -regulasies, tegniese drukwerk, hantering van tenders, taalversorging, promosies, seminare, kongresse en kursusse in wat 'n multidissiplinêre aangeleentheid soos verkeersveiligheid nie deur slegs sewe vakkundige eenhede doelmatig behartig kan word nie. Omdat die administratiewe eenhede ook beperk en onvoldoende is, moet dié vakkundige eenhede van hierdie afdeling met administratiewe take behulpsaam en daarvoor verantwoordelik wees. Die funksionele verpligtinge van die NVVR binne die gedifferensieerde formele onderwysterrein, vanaf preprimêre tot tersiêre onderwys, is meer as wat die voorsiene eenhede kan behartig. Verkeersveiligheidsvoorligting op die nie-formele en informele onderwysvlakke moet gekoördineerd met en aanvullend tot verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys beplan, georganiseer en aangebied word.

Om hierdie redes bestaan daar 'n dringende behoefte aan 'n afsonderlike afdeling met ten minste vyf eenhede om die belangrike komponent van teoretiese en praktiese bestuurderopleiding vir leerlingbestuurders, instrukteurs en toetsbeamptes te hanteer. Die standaardisering en koördinering van toetse vir lisensiëring en van toetsterreine is nog 'n gespesialiseerde funksie wat verrig moet word. Gesien teen die feitelike werklikheid van beperkte staatsfondse en mannekrag met betrekking tot verkeersbeheer en wetstoepassing, is verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding van groot en kardinale belang in die voorkoming van verkeersbotsings.

#### 4.4.3.4 *Funksies van die Afdeling Publisiteit*

Die doelwit van die Afdeling Publisiteit (vgl. org. 4.2) is om deur middel van die massakommunikasiemedia verkeersveiligheidsvoorligting te reklameer (Departement van Vervoer, 1981:5) ten einde die doelstelling van die NVVR te verwesenlik (vgl. par. 4.2).

Om dié doel te bereik, word die volgende funksies verrig:

\* Massavorligting oor alle fasette van verkeersveiligheid deur middel van

publisiteit<sup>5)</sup> te bewerkstellig ten einde die publiek in te lig oor die oorsake van en voorkomingsmaatreëls vir verkeersbotsings.

- \* Die dienste van professionele reklamepraktisyns te gebruik om deur middel van reklame<sup>6)</sup> (vgl. par. 4.6) massavorligting oor die makro-oorsake van en voorkomingsmaatreëls vir verkeersbotsings te bewerkstellig.
- \* Promosies en ander bemarkingsmetodes op streekgrondslag met die hulp van die Streekkantooreenhede te beplan en te reël ten einde verkeersveiligheidsinligting direk aan die publiek oor te dra.
- \* Skakeling met die massakommunikasiemedie, die publiek en alle instansies om goeie verhoudinge te bevorder ten einde 'n behoefte te skep vir die bemarking van verkeersveiligheid.
- \* Die skep van relevante publisiteitsmateriaal vir verspreiding aan die publiek en plaaslike owerhede.
- \* Die samestelling en verspreiding van die NVVR se amptelike vakkundige tydskrif aan geselekteerde teikengroepe om verkeersveiligheidsinligting en -voorligting oor te dra en bekend te stel.

Na aanleiding van dié funksies van die Afdeling Publisiteit, word ook hoë vereistes ten opsigte van massakommunikasie en publieke verhoudinge aan die eenhede (personeel) van hierdie Afdeling gestel (Departement van Vervoer, 1981:5-6). Die eenhede belas met die funksies moet oor kommunikasie- en joernalistieke kwalifikasies en ervaring beskik, met 'n verskeidenheid mediakundiges en -praktisyns skakel en ook voorligting en leiding aan streekpersoneel ten opsigte van skakeling met die publiek en alle instansies gee ten einde gemeenskapsbetrokkenheid in die bevordering van verkeersveiligheid te bewerkstellig.

Die sewe vakkundige eenhede wat blykens organigram 4.1 vir die funksieterrein van die NVVR voorsien word, is voldoende as in ag geneem word dat van reklamepraktisyns, skakelkonsultante en uitgewersinstansies gebruik gemaak kan word. Die publisiteitsfunksie in die bevordering van verkeersveiligheid stem ooreen met die aanbevelings van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) (Steyn, 1972:28-37). In dié verslag is massavorligting as informele onderwys, aanvullend en ondersteunend tot verkeersveiligheidsopvoeding in die formele en nie-formele onderwys, aanbeveel.

---

5) Publisiteit is gratis mediadekking.

6) Reklame is betaalde tyd en ruimte in die media.

#### 4.4.3.5 Funksies van die Streekkantoreenhede van die NVVR

Die doelwit van die Streekkantoreenhede is om verkeersveiligheid op 'n streegrondslag deur direkte skakeling met die algemene padgebruikerspubliek te bevorder ten einde die doelstelling van die NVVR en doelwitte van die vakkundige afdelings te verwesenlik (Departement van Vervoer, 1982:4-5).

Om dié doelwit te bereik, word die volgende funksies deur die Streekkantoreenhede van die NVVR verrig:

- \* Direkte skakeling met alle onderwys- en opleidingsinrigtings in elke bepaalde streek ten einde (as verlengstuk van die Afdeling Opvoeding) onderrigmedia met betrekking tot verkeersveiligheid te versprei.
- \* Met die opleiding en voorligting in verkeersveiligheid behulpsaam te wees.
- \* Direkte skakeling met streekmedia ten einde publisiteit oor nasionale en streekaangeleenthede ten opsigte van verkeersveiligheidsvoorligting en -inligting te bewerkstellig.
- \* Behulpsaam met die promosie- en bemarkingsaksies en die verspreiding van publisiteitsmateriaal te wees.
- \* Direkte skakeling met plaaslike verkeersowerhede ten einde samewerking ter bevordering van verkeersveiligheid te bevorder en inligting beskikbaar te stel.
- \* Behulpsaam met die versameling van relevante inligting vir die Afdeling Navorsing en Inligting te wees.
- \* Skakeling met gemeenskapsleiers en -organisasies ten einde gemeenskapsbetrokkenheid in elke streek te bewerkstellig.

Na aanleiding van dié funksies wat deur die Streekkantore van die NVVR verrig word, word ook hoë vereistes aan die eenhede (personeel) ten opsigte van skakeling, besoeke, voorligting en opleiding met betrekking tot onderwys- en opleidingsinstansies, massakommunikasiemedia, verkeersowerhede en die publiek gestel (Departement van Vervoer, 1982:4-14). Die eenhede belas met dié funksies moet dus oor onderwys- en kommunikasiekwalifikasies en -ervaring beskik om met die verskeidenheid teikengroepe binne samelewingsverband te kan skakel, te kan kommunikeer en goeie verhoudinge met die publiek en gemeenskapsleiers te kan bewerkstellig ten einde die funksie van die NVVR doelmatig te kan uitvoer.

Om dié doelwit te bereik en die funksies te verrig, is die nege Streekkantore met voldoende eenhede voorsien, wat ook verteenwoordigend van die Blanke-, Indiër-, Kleurling- en Swartbevolkingsgroepe is (Departement van Vervoer, 1982:14-30). Die aantal streekkantore behoort egter uitgebrei te word aangesien in die uitgestrekte streke te veel tyd aan reis afgestaan word.

Aangesien daar in Suid-Afrika geen voorsiening vir tersiêre opleiding van verkeersveiligheidsleiers gemaak is nie, word die behoefte daaraan en wenslikheid daarvan vervolgens kortliks behandel.

#### **4.4.4 Die voorsiening van opleiding vir verkeersveiligheidsleiers**

Die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) het bevind dat universiteite 'n vername skakel in die voorkomingstelsel van verkeersbotsings en die remediërende maatreëls in Suid-Afrika behoort in te neem (Steyn, 1972:25-26). Die taak van die universiteite in verkeersveiligheid is om verkeersveiligheidsleiers op alle vakgebiede wat deur padverkeer geraak word, op te lei. Voorbeelde van verkeersveiligheidsleiers is verkeersingenieurs, verkeersielkundiges, verkeers-ekonome, verkeersbeamptes, verkeersveiligheidsnavorsers, verkeersveiligheids-administrateurs en onderwysers.

Aangesien universiteite en ander tersiêre onderwysinstellings in die ontwikkelde lande wel 'n vername bydrae tot verkeersveiligheid lewer, is die vraag al in Suid-Afrika gestel in watter mate die versuim in die verlede om belangrike medewerkers, soos universiteite en onderwyskolleges, in die bevordering van verkeersveiligheid te betrek, daartoe bygedra het dat weinig vordering met doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding en -opleiding as voorkomingsmaatreël van die hoë verkeersbotsings gemaak is.

Die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) het aanbeveel dat met onderwys- en universiteitsowerhede, met die oog op die instelling van 'n spesiale opleidingskursus in verkeersveiligheid wat as 'n keusevak op universiteit aangebied word, onderhandel moet word (Steyn, 1972:27-28). Die behoefte aan tersiêre opleiding in verkeersveiligheid het sedert 1983, tydens die beplanning van die Verkeersveiligheidsjaarveldtog, weer sterk na vore gekom. Die Universiteit van Suid-Afrika het in 1984 'n vak, VERKEERSKUNDE, vir voor- en nagraadse studie in Verkeerskriminologie ingestel (Cloete en Conradie, 1984:voorw.). Alhoewel hierdie kursus verkeersveiligheid-georiënteerd is, voldoen dit nog nie aan die geïdentifiseerde behoefte aan 'n leerstoel of sentrum vir verkeersveiligheidsopvoeding nie.

Gedurende 1984 het die NVVR navorsing oor die wenslikheid van 'n leerstoel/sentrum in verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre onderwysvlak laat doen. In die navorsingsverslag het Steyn (1985:10-11) die volgende aanbevelings gedoen:

- \* 'n Instelling vir Verkeersveiligheidsopvoeding behoort gestig te word aangesien dit 'n wesentlike bydrae tot die bevordering van verkeersveiligheid kan lewer.
- \* Die instelling behoort as 'n gewone departement aan 'n universiteit gevestig te word om onderrig in en navorsing oor verkeersveiligheid te doen.
- \* Die instelling behoort 'n verskeidenheid kursusse te beplan en aan te bied ten einde in die samelewingsbehoefte ten opsigte van verkeersveiligheidsleiers te voorsien.
- \* Die instelling behoort deur herbesinning en akademiese arbeid
  - die multidissiplinêre aard van verkeersveiligheidsopvoeding (-opvoedkunde) oop te vlek, te struktureer en die wisselwerking tussen hulpwetenskappe te bepaal;
  - die doel van verkeersveiligheidsopvoeding te ontleed;
  - die verhouding tussen verkeersveiligheidsopvoeding en die algemene opvoedende onderwys na te gaan;
  - die verband tussen die teorie en die praktyk van verkeersveiligheidsopvoeding te bepaal;
  - die faktore waarmee die verkeersdeelnemer te doen het te bepaal, asook die invloed daarvan op die aard en inhoud van verkeersveiligheidsopvoeding;
  - die beeld van die verskillende verkeersveiligheidsopvoeders te verbeter en opleidingsfasiliteite en -programme te voorsien, asook die onderrig-leer-gebeure vir toepassing in verkeersveiligheidsopvoeding en
  - die kundighede ten opsigte van kurrikulumontwikkeling en onderrigmediagebruik in verkeersveiligheidsopvoeding te ontwikkel en beskikbaar te stel.

Met hierdie navorsing oor verkeersveiligheidsopvoeding op die formele tersiêre onderwysvlak, het die NVVR in 'n langgevoelde behoefte voorsien en word met groot verwagting uitgesien na die uitvoering van die bevindings en aanbevelings van die onderhawige navorsingsprojek.

Die jongste denkrigting met betrekking tot die opleiding van verkeersveiligheids-

leiers in die funksieterreine van verkeersveiligheid onderskei tussen drie kategorieë van verkeersveiligheidsleiers: verkeersveiligheidsadministrateurs, verkeersveiligheidsnavorsers en verkeersveiligheidspraktisyns (WNNR, 1985:2). Aan al drie die groepe verkeersveiligheidsleiers word akademiese bekwaamhede gestel. Die verskil tussen hulle lê in die praktiese uitvoering van verkeersveiligheidsaangeleenthede. Die verkeersveiligheidsnavorsers doen navorsing in belang van verkeersveiligheid, maar is nie betrokke by die implementering van die navorsingsresultate nie. Die verkeersveiligheidspraktisyn identifiseer verkeersveiligheidsprobleme en remedieer met behulp van die navorsingsresultate deur maatreëls toe te pas, te remedieer en te korrigeer. Die verkeersveiligheidsadministrateur, daarenteen, administreer en beheer personeelkomponente wat verantwoordelik is vir die bevordering van verkeersveiligheid op elke funksieterein (WNNR, 1985:bylae).

Die werklikheid van die verkeersveiligheidsituasie in Suid-Afrika is dat die personeel (vgl. par.4.4.2), wat verkeersveiligheid bevorder, nie daarin en daarvoor opgelei is nie. Die vakkundige personeel beskik in 'n mindere of meerdere mate oor algemene akademiese kwalifikasies in vakke soos Kommunikasiekunde, Psigologie, Sosiologie, Statistiek, Opvoedkunde en dies meer, maar ten opsigte van die wese en leerinhoud van verkeersveiligheid weet niemand by aanstelling in 'n pos wat verkeersveiligheidswerk werklik is en behels nie. Dié situasie is ook op die verkeersveiligheidsnavorsers, onderwyser en dosent van toepassing. Selfs die opleiding wat verkeersbeamptes ontvang, is nie volledig en omvattend genoeg om die verkeersbeampte as verkeersveiligheidsleier, -praktisyn of -administrateur te laat klassifiseer nie.

Dié nuwe denkrigting, wat die vorming van 'n nuwe beroepstruktuur beoog, word verwelkom en behoort 'n positiewe bydrae in die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika te lewer.

Vervolgens word die werksaamhede van die NVVR volledig aangegee aangesien verduidelik by die funksies van die NVVR (vgl. par. 4.7) hierna terugverwys word.

#### **4.5 Werksaamhede van die NVVR**

In artikel 6 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972, word die werksaamhede van die NVVR voorgeskryf (Suid-Afrika, 1981:414-416). Die Raad moet:

\* 'n omvattende navorsingsprogram om verkeersveiligheid te bewerkstellig,

opstel, dit stelselmatig uitvoer deur navorsingsprojekte toe te wys aan persone wat, volgens die oordeel van die Raad, die beste toegerus is om dit uit te voer;

- \* die versameling van inligting in verband met verkeersveiligheid onderneem en dit beskikbaar stel aan belanghebbende owerhede, persone en die publiek;
- \* voorligting betreffende verkeersveiligheid gee deur kongresse, simposia, somerkursusse en studieweke te reël, van massakommunikasiemedia gebruik te maak en op enige ander wyse wat die Raad goedvind;
- \* oorleg pleeg met owerhede en persone wat belang by 'n verkeersveiligheidstelsel het ten einde die Minister behulpsaam te wees met die koördinerings- en aktivering van die bestryding van verkeersbotsings;
- \* op versoek van die Minister ondersoek en verslag en aanbevelings doen oor enige aangeleentheid wat binne die oogmerke van hierdie Wet val en
- \* aanbevelings aan die Minister doen oor die uitvoering van 'n besluit wat die Raad geneem het, maar waaraan daar nie gevolg gegee word of, om die een of ander regsrede, nie gevolg gegee kan word nie.

Dit is opvallend dat die begrippe "verkeersveiligheidsopvoeding", "-onderwys" en "-opleiding" nie spesifiek in die Wet voorkom nie, maar wel die begrip "voorligting". Dit impliseer 'n besonder breë en onafgebakende verkeersveiligheidsopvoedingsterrein, en indien dit teen die bevindings en aanbevelings in die verslag van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) (Steyn, 1972:13-43; parr. 3.8.4, 3.8.5), waarin verkeersveiligheidsopvoeding pertinent beklemtoon is, geëvalueer word, is dit 'n leemte in die Wet dat die taak van die NVVR ten opsigte van dié noodsaaklike komponent van 'n verkeersveiligheidsprogram, nie verkeersveiligheidsopvoeding insluit nie.

Om dié werksaamhede te kan uitvoer, word bepaalde bevoegdhede aan die NVVR en die betrokke Minister gegee. Die bevoegdhede word vervolgens weergegee.

#### **4.6 Bevoegdhede van die NVVR**

##### **4.6.1 Bevoegdhede van die Raad**

In artikel 7 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972, word die bevoegdhede van die NVVR uiteengesit (Suid-Afrika, 1981:416-418). Die Raad kan:

- \* publisiteitsmateriaal, met inbegrip van rolprente, vervaardig of verkry vir verspreiding deur homself of iemand anders;
- \* navorsing in verband met verkeersveiligheid finansier;
- \* deur middel van die perswese en elektroniese media inligting in verband met verkeersveiligheid versprei;
- \* 'n tydskrif ter bevordering van verkeersveiligheid uitgee en vergoeding betaal vir wat daarin opgeneem word;
- \* die dienste van reklame-instellings vir die bevordering van verkeersveiligheid bekom;
- \* plaaslike owerhede wat nie oor die nodige personeel daarvoor beskik nie, help met die uitlê van terreine vir die opleiding van leerlingmotorvoertuigbestuurders;
- \* help met die daarstelling van opleidingsgeriewe vir motorvoertuigbestuurders in die gevalle waar dit nie deur die een of ander owerheid voorsien word nie;
- \* leiding gee aan verenigings of liggame van persone wat doelstellings soortgelyk aan dié van die Raad het;
- \* kongresse, simposia, somerkursusse en studieweke reël en, indien nodig, die koste van die voorbereiding daarvoor betaal en persone wat daarin optree, vergoed en
- \* met die goedkeuring van die Minister enige ander stappe doen wat nodig is om sy doelstelling te verwesenlik.

Alhoewel dié bevoegdhede in artikel 7 die voorligtingstaak van die NVVR in meer besonderhede uiteensit as wat dit in artikel 6 gedoen word, ontbreek die spesifieke vermelding van verkeersveiligheidsopvoeding steeds. Hierdie leemte in die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid laat onwillekeurig die vraag ontstaan of die NVVR wel 'n opvoedingstaak ten opsigte van verkeersveiligheid het en of dit nie bloot tot massavorligting deur middel van die massakommunikasiemedia, wat nie per se opvoeding is nie, beperk is nie. Dié vraag word verderaan behandel.

#### **4.6.2 Bevoegdhede van die Minister van Vervoerwese**

Artikel 26 van die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972 bepaal die bevoegdhede van die verantwoordelike Minister in verband met sekere wetgewing betreffende verkeersveiligheid (Suid-Afrika, 1981:424-426).

Die Minister kan 'n aanbeveling van die NVVR, wat hy aanvaar het, na die uitvoerende komitee van 'n provinsie verwys met die versoek dat, vir sover die aanbeveling betrekking het op 'n aangeleentheid wat binne die bevoegdheid van die betrokke provinsiale raad val, gepaste padverkeersordonnansies gemaak word om aan die aanbeveling uitvoering te gee. Indien so 'n aanbeveling nie vir 'n betrokke uitvoerende komitee aanvaarbaar is nie, moet die Minister, indien sodanige uitvoerende komitee dit versoek, hom 'n geleentheid bied om vertoë tot die Minister in verband met die aangeleentheid te rig. Indien die Minister, na oorweging van genoemde vertoë, oortuig is dat die uitvoering van die aanbeveling verkeersveiligheid sal bevorder, kan hy by die Staatspresident aanbeveel dat regulasies uitgevaardig word om aan die aanbeveling uitvoering te gee. Die Staatspresident kan, op aanbeveling van die Minister en deur middel van 'n proklamasie in die Staatskoerant, regulasies uitvaardig om verkeersveiligheid in die Republiek van Suid-Afrika te bevorder.

Artikel 27 van dié onderhawige Wet (Suid-Afrika, 1981:426). magtig die Minister om, na oorlegpleging met die NVVR, regulasies uit te vaardig betreffende enige aangeleentheid wat ingevolge hierdie Wet per regulasie voorgeskryf kan word. Indien hy dit in die algemeen nodig ag om vir die doeltreffende verrigting van sy werksaamhede deur die NVVR van hierdie bevoegdheid gebruik te maak, kan dit by wyse van 'n proklamasie deur die Staatspresident afgedwing word.

Indien dié bevoegdhede van die verantwoordelike Minister ontleed word, kom 'n mens tot die gevolgtrekking dat verkeersveiligheid 'n nasionale prioriteit is en dat die NVVR die Sentrale Regering ten opsigte van sy beleid en verantwoordelikheid oor verkeersveiligheid en die bevordering daarvan, beliggaam. Dit impliseer dat, alhoewel die verantwoordelikhede ten opsigte van verkeersbeheer, verkeerswetstoepassing en verkeersveiligheidsopvoeding aan bepaalde owerhede toegewys is, die Sentrale Regering hom die bevoegdheid voorbehou om verkeersveiligheidsmaatreëls af te dwing indien dit nodig blyk te wees. Dié bevoegdheid is sedert 1972 slegs eenmaal toegepas. Die Natalse Provinsiale Administrasie is by dié geleentheid gedwing tot die implementering van die verpligte wysiging van artikel 147 van die Padverkeersordonnansie vanaf 1978 (Suid-Afrika, 1977:1).

Na aanleiding van die werksaamhede van die NVVR, die bevoegdhede aan hom verleen en die personeelvoorsiening, word verkeersveiligheid op bepaalde wyses bevorder. Vervolgens word dié wyses, as die funksies van die NVVR, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding en met paslike voor-

beelde, breedvoerig beskryf.

#### **4.7 Funksies van die NVVR, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding**

##### **4.7.1 Inleiding**

By 'n nadere ontleding van die werksaamhede (vgl. par. 4.5) en bevoegdhede (vgl. par. 4.6) van die NVVR, kan hulle soos volg saamgevat word:

- \* Die opstel en uitvoer van 'n omvattende navorsingsprogram om verkeersveiligheid te bewerkstellig.
- \* Die versameling en bekendstelling van inligting in verband met verkeersveiligheid.
- \* Die gee van massavorligting betreffende verkeersveiligheid.
- \* oorlegpleging, koördinerings en aktivering in belang van 'n verkeersveiligheidstelsel ter bestryding van verkeersbotsings.

Om die verskillende komponente van verkeersveiligheid te identifiseer en te definieer, ten einde verkeersveiligheidsmaatreëls op te stel, laat 'n mens tot die gevolgtrekking kom dat die opstel en uitvoer van 'n omvattende navorsingsprogram oor verkeersveiligheid die hoof funksie van die NVVR is (vgl. par. 4.5). Derhalwe word dit vervolgens onder die loep geneem.

##### **4.7.2 Navorsingsprogram oor verkeersveiligheid**

Om verkeersveiligheid doelmatig te kan bevorder, is dit nodig dat die verskillende vakgebiede (funksieterreine) van verkeersveiligheid vasgestel word, 'n verkeersveiligheidsbeleid geformuleer en 'n verkeersveiligheidstelsel opgestel word. Om hierdie take te kon uitvoer, is die verkeersveiligheidsnavorsingsprogram van die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (1960 - 1972) in 1972 deur die NVVR oorgeneem. Dié navorsingsprogram het die volgende projekte behels (SAPVR-Jaarverslag, 1971:6-7):

- \* 'n Ondersoek na die algemene verkeersituasies in Suid-Afrika.
- \* 'n Ondersoek na die kenmerke van die pad en padverkeer wat veiligheid beïnvloed.
- \* 'n Ondersoek na die menslike faktor in die veroorsaking van verkeersbotsings.

\* Gevallestudies van verkeersbotsings, dit wil sê 'n geselekteerde aantal verkeersbotsings wat in diepte nagevors is.

Die persentasie geld wat vanaf 1972 tot 1985 deur die NVVR aan verkeersveiligheidsnavorsing bestee is, is 'n aanduiding van die aandag wat oor dié tydperk aan verkeersveiligheidsnavorsing gewy is en dit word in tabel 4.1 aangetoon<sup>7)</sup>.

**Tabel 4.1 Geld aan verkeersveiligheidsnavorsing bestee, 1971 tot 1985**  
(Saamgestel uit NVVR-Jaarverslae, 1972 - 1985)

Jaar <sup>8)</sup>	Bedrae aan kontraknavorsing bestee <sup>9)</sup>	Besteding aan navorsing as persentasie van die totale besteding van die NVVR
1971/72 <sup>10)</sup>	R 17 000	2,3%
1972/73	R 90 000	10,8%
1973/74	R332 562	30,0%
1974/75	R337 175	22,7%
1975/76	R261 302	15,4%
1976/77	R395 971	18,5%
1977/78	R462 153	20,4%
1978/79	R511 172	19,2%
1979/80	R423 797	17,8%
1980/81	R636 289	21,3%
1981/82	R649 372	18,5%
1982/83	R704 540	16,4%
1983/84	R921 784	13,0%
1984/85	R757 775	7,6%
<b>Totaal oor 14 jaar:</b>	<b>R6 500 892</b>	<b>Gemiddelde jaarlikse besteding: 15,1%</b>

7) 'n Volledige tematiiese opgawe van alle verkeersveiligheidsnavorsing wat sedert 1972 tot en met 1984 deur die NVVR onderneem is, verskyn in bylae F.

8) Die finansiële jaar strek vanaf 1 April tot einde Maart.

9) Die bedrag aan kontraknavorsing bestee, sluit nie salarisse van personeel wat vir die navorsingsprogram verantwoordelik is, in nie, asook geen administratiewe uitgawes nie. Die totale besteding van die NVVR oor dieselfde tydperk was R43 053 018.

10) Die besteding in die 1971/72-boekjaar word aangetoon om die toename in die besteding aan te toon.

Dit is duidelik uit tabel 4.1 dat die NVVR van meet af aan besondere aandag aan verkeersveiligheidsnavorsing geskenk het. Die geld wat daaraan bestee is, het van 'n skrale 2,3 persent binne twee jaar na 30,0 persent verhoog, terwyl 'n gemiddeld van 15,1 persent oor die veertien jaar van die funksionering van die NVVR aan navorsing bestee is.

In 'n ontleding van die verkeersveiligheidsnavorsingsprojekte (vgl. bylae F) blyk dit dat die navorsingsprogram die makrofaktore wat verkeersbotsings veroorsaak, bepaal het, asook bepaalde teikengroepe waarop verkeersveiligheid betrekking het en aandag behoort te geniet. Die grootste deel van die navorsingsprogram oor verkeersveiligheid is aan die menslike faktor gewy wat vir 77 persent van alle verkeersbotsings verantwoordelik gehou word (vgl. par. 2.4.6.4). Die temas waaroor die meeste navorsing gedoen is, is:

die bestuur van motorvoertuie,  
voetgangers en fietsryers,  
die invloed van alkohol by verkeersbotsings,  
verkeersbeheer en verkeerswetstoepassing en  
die dra van sitplekgordels.

'n Belangrike komponent van die navorsingsprogram is die gevallestudies waarin geselekteerde verkeersbotsings in diepte nagevors word en waarna die data in die Verkeersveiligheidsdatabank<sup>11)</sup> opgeneem word.

Die doel van die Verkeersveiligheidsdatabank is om met die verkeersdata wat daarin opgeneem word, bepaalde verkeerstendense en -probleme uit te wys op grond waarvan verkeersveiligheidsstrategieë, -programme, -maatreëls en -projekte beplan en uitgevoer behoort te word (Pretorius, 1982:2). Tussen 1972 en 1981 is 526 verkeersbotsings in diepte ondersoek en dié inligting (data - wat aanvanklik op kaarte gehou is) word as 'n deel van die databasis in die rekenaarstelsel - bekend as die Verkeersveiligheidsdatabank - opgeneem en gestoor. Die Verkeersveiligheidsdatabank sal, as dit volledig ontwikkel is, uit 'n aantal substelsels bestaan waarvan die vernaamste die volgende is:

---

11) Aangesien die tegniese samestelling en funksies van die Verkeersveiligheidsdatabank nie relevant tot hierdie studie is nie, word die detail daarvan slegs baie kortliks beskryf. Die Databank sal egter in die toekoms 'n al belangriker rol in opvoedings- en opleidingsprogramme speel. 'n Skematiese voorstelling van die struktuur en funksies van dié Databank word as bylae D aangeheg.

- \* die Nasionale Ongeluksteekproefstelsel (NOSS),
- \* die Nasionale Ongeluksrapporteringstelsel (NORS),
- \* die Sentrale Motorvoertuig- en Verkeersregister,
- \* sitplekgordeldrakoers,
- \* alkoholpadopnames,
- \* verkeerstellings,
- \* spoedopnames,
- \* volgafstandopnames,
- \* publiseitsprojekte en -materiaal,
- \* opvoedingsprogramme met onderrigmedia,
- \* voetgangerdata,
- \* vervoerdata,
- \* ekonomiese data (ongelukskostes) en
- \* bevolkingsdata (Pretorius, 1983: 5-14).

Met die ontwikkeling en bedryf van die Verkeersveiligheidsdatabank, gee die NVVR uitvoering aan Wet 9 van 1972, naamlik, om inligting oor verkeersveiligheid te versamel, sinvol te verwerk en te bewaar vir identifiserings- en beplanningsdoeleindes. Die Verkeersveiligheidsdatabank is 'n onontbeerlike komponent van enige verkeersveiligheidstelsel. Hierdeur word die verkeersituasie gemoniteer en word opvoedings-, opleidings- en voorligtingsprojekte en -programme op grond van dié data beplan en geëvalueer.

'n Leemte in die verkeersveiligheidsnavorsingsprogram van die NVVR is dat geen navorsing oor die noodsaaklikheid, die inhoudelike en die didaktiek van verkeersveiligheidsopvoeding gedoen is nie. Gemeet teen die werklikheid van die samelewingsbehoefte vir intensiewe en doelgerigte opvoeding en opleiding in veilige padgebruik in Suid-Afrika, behoort 'n gebalanseerde navorsingsprogram oor verkeersveiligheid veel meer relevante navorsingsprojekte oor onderwys en opleiding in te sluit. Alhoewel daar gedurende die afgelope vyf jaar enkele evalueringprojekte oor die geslaagdheid van publiseitsmateriaal en onderrigmedia, asook publiseitsprojekte en verkeersveiligheidskompetisies uitgevoer is, is geen navorsing oor kurrikulums, skoolopvoeding opleidingsprogramme en tersiêre opleiding in verkeersveiligheid gedoen nie.

Die vernaamste navorsing, ondersoek en versameling van inligting wat direk

oor verkeersveiligheidsopvoeding handel en sedert 1972 deur die NVVR onderneem is (vg. bylae C), is die volgende:

- \* In 1981 is die gebruikskoers van verkeersveiligheidsonderrigmedia in skole landwyd bepaal (Deppe, 1981). Dit is in 1984 met 'n evaluasie van onderrigmedia in primêre skole opgevolg (Hoffman, 1984).
- \* Gedurende 1981/82 het 'n ad hoc-komitee die kurrikulum vir verkeersveiligheidsopvoeding in preprimêre, primêre en sekondêre skole as komponente van vakkurrikulums hersien (NVVR-Jaarverslag, 1982).
- \* In 1982 is 'n oorsese ondersoek in ontwikkelde lande oor die stand van verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys gedoen (Du Plooy, 1983).
- \* In 1984 is 'n navorsingsprojek oor die wenslikheid van die instelling van 'n leerstoel/sentrum/buro vir verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre onderwysvlak uitgevoer (Steyn, 1985).

Die bevindings en aanbevelings in die verslae van bogenoemde navorsingsprojekte, word verderaan volledig behandel. Hiermee word oor navorsing, as funksie van die NVVR, volstaan.

Die navorsing wat die afgelope jare oor verkeersveiligheid uitgevoer is, het die versameling van belangrike inligting tot gevolg gehad. Die bekendstelling van dié inligting aan alle moontlike betrokke instansies en persone, is 'n verdere funksie van die NVVR (vgl. par. 4.5) en word vervolgens behandel.

#### **4.7.3 Die bekendstelling van verkeersveiligheidsinligting**

Die doel met die versameling, evaluering en verwerking van relevante verkeersveiligheidsinligting is om 'n wetenskaplike grondslag te lê vir die bepaling van teenmaatreëls om die oorsake van verkeersbotsings teen te werk, te verminder en uit te skakel (Steyn, 1972:56).

Die betroubaarheid van verkeersveiligheidsinligting is voor 1972 bevraagteken. Dit is nie doelmatig verwerk en vir beleidsbepaling in die bevordering van verkeersveiligheid benut nie (Steyn, 1972:33). Sedert 1972 is dié inligting ook slegs op 'n beperkte wyse vrygestel. Sedert 1982 is die inligting deur die afdelings van die NVVR, wat vir dié doel herstruktureer is, meer doelmatig aangepak.

'n Groot verskeidenheid inligting word deur verkeersveiligheidsnavorsing versamel en beskikbaar gestel (vgl. bylae F). Dit bestaan hoofsaaklik uit die volgende

inligting:

- \* Statistiek oor motorvoertuie, bestuurderslisensies, verkeersbotsings en verkeersoortredings soos alkoholbetrokkenheid, nie-dra van sitplekgordels, te hoë spoed en ander faktore.
- \* Gehaltebeheermodelle vir doelmatige verkeersbeheer en wetstoepassing.
- \* Voetgangerveiligheidsprogramme.
- \* Opleidingstandaarde vir motorvoertuigbestuurders, instrukteurs en toetsbeamptes.
- \* Gebruikskoers en doelmatigheid van opvoedingsprogramme en onderrigmedia en publiseitsmateriaal en -projekte.
- \* Internasionale verkeersveiligheidsprobleme, -maatreëls en -programme.

Volgens die NVVR-Jaarverslae is die vernaamste metodes wat deur die NVVR met die vrystelling van verkeersveiligheidsinligting gevolg word, die volgende:

- \* Die verlening van toestemming aan die navorsingsinstansies om navorsingsverslae vry te stel en te publiseer.
- \* Beskikbaarstelling van navorsingsverslae aan owerhede en instansies wat daarby belang sou hê.
- \* Publikasie van navorsingsresultate in die verkeersveiligheidstydskrif *Robot* en in ander verkeersgerigte tydskrifte.
- \* Bekendstelling van resultate en bevindings deur middel van die elektroniese media en geskrewe media.
- \* Verskaffing van inligting tydens kongresse, simposia en werkseminare.
- \* Persoonlike skakeling deur die verkeersveiligheidsbeamptes in die Streekkantore van die NVVR.

As gevolg van die verskeidenheid inligting en metodes van vrystelling, word bepaalde beperkende probleme ondervind. Die vernaamste probleme wat met die vrystelling en aanwending van verkeersveiligheidsinligting ervaar word, is die volgende:

- \* Die navorsingsverslae kan nie uitgestuur of vrygestel word sonder dat die resultate en aanbevelings vooraf sistematies verwerk en geïnterpreteer word nie.

- \* Indien die inligting nie sensasioneel is nie, toon die gewone massamedia nie veel belangstelling daarin nie en wil dit nie graag publiseer nie.
- \* Die blote vrystelling van navorsingsinligting verhoog nie bewustheid nie en verander nog minder negatiewe gesindhede en houdings omdat dit nie 'n wesenlike deel van 'n opvoedings- en opleidingsprogram is nie.
- \* Die vernaamste probleem is die feit dat dit nie vir verkeersowerhede en ander instansies verpligtend is om die inligting (resultate en aanbevelings) te implementeer nie.

Behalwe vir die vrystelling van verkeersveiligheidsinligting aan verkeersowerhede, ander instansies en die padgebruikerspubliek, behels die aanwending daarvan ook massavorligting deur middel van publisiteit, reklame, promosies en skakelwerk, wat vervolgens in detail behandel word.

#### **4.7.4 Massavorligting in verband met verkeersveiligheid**

##### **4.7.4.1 Inleiding**

Naas navorsing, is massavorligting (publisiteit) in verkeersveiligheid deur middel van die massakommunikasiemedie ook een van die NVVR se primêre verpligte werksaamhede (vgl. par. 4.5). Massavorligting is, blykens die bevindings in die verslag van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972), die enigste vakkundige terrein waarop die NVVR onafhanklik van ander owerhede en instansies (behalwe die media self) kan optree en funksioneer (Steyn, 1972:28). Daar is egter bepaalde voorvereistes om die funksie van massavorligting doelmatig te kan uitvoer. Dié voorvereiste is dat die verkeersveiligheidsorganisasie (in hierdie geval die NVVR) finansieel en andersins voldoende toegerus moet wees om die massakommunikasiemedie onafhanklik aan te wend en nie op toevallige, gratis en geborgde publisiteit moet reken om die verskillende doelwitte en teikengroepe te kan bereik nie.

Verdere riglyne in dié verslag (Steyn, 1972:36-38), met betrekking tot massavorligting, is dat bestaande kommunikasiekanale van staatsdepartemente, ander owerhede, handels- en nywerheidsorganisasies en alle instansies wat oor amptelike publikasies beskik landwyd benut behoort te word ten einde die verskeidenheid teikengroepe van die publiek te kon bereik; dat werkgewers betrek behoort te word ten einde interne opleidingsprogramme in alle afdelings van padverkeer aan hul werknemers te kan aanbied en dat voldoende professionele personeel,

fondse en 'n goed georganiseerde skakeldiens ter beskikking behoort te wees om funksioneel en effektief te kan wees.

Blykens die literatuur (Joubert, 1958; Steyn, 1972; NVVR-Raadsnotule, 19 Mrt. 1986) bestaan die massavorligtingsfunksie in die bevordering van verkeersveiligheid uit die volgende komponente:

- \* 'n Algemene massavorligtingsprogram wat deur vakkundige personeel ontwikkel word en waarin alle massakommunikasiemedia en -kanale benut word; 'n redaksie vir die tydskrif *Robot* aangestel word; van die dienste van skakel- en reklamekonsultante gebruik gemaak word en rolprente en videobande vir voorligtingsdiens vervaardig word.
- \* 'n Voorligtingsfunksie wat as 'n langtermyntaak ontwikkel, geprogrammeer en gaandeweg geïntensiveer word.
- \* Gereelde simposia, kongresse, konferensies en seminare waaraan die publiek ook kan deelneem.
- \* Voortdurende ondersoeke (evaluering) na die doelmatigheid van die massavorligtingsprogram, en met aanpassings waar nodig.
- \* 'n Nasionale beplanningspaneel vir die ontwikkeling van voorligtings- en ander verkeersveiligheidsveldtogte (projekte).
- \* 'n Aanvaarbare wetenskaplike formule om die koste-effektiwiteit van voorligtings- en ander verkeersveiligheidsprojekte te kan bereken.
- \* 'n Vakkundige tydskrif (*Robot*) waarin inligting aan verkeersgerigte instansies en verkeersbetrokke persone verskaf word.
- \* Streeknuusbriewe en bykomende publikasies volgens behoefte.
- \* Die bevordering van openbare verhoudinge om groter samewerking en betrokkenheid in die bevordering van verkeersveiligheid te bewerkstellig.

Ten einde 'n aanduiding te gee van die massavorligtingsprogramme waardeur uitvoering aan bogenoemde take gegee word, word die vernaamste makrovoorligtingsmetodes en -projekte van die NVVR behandel.

#### 4.7.4.2 Die NVVR se korporatiewe beeld en verkeersveiligheidsembleem

Aangesien 'n positiewe korporatiewe beeld 'n belangrike vereiste vir suksesvolle reklame-, skakel- en voorligtingsprogramme is, word die korporatiewe beeld van die NVVR van nader bekyk. Op die eerste vergadering van die Be-

stuurskomitee van die NVVR op 20 Maart 1972 is besluit om die Sprinbokembleem van die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad met 'n nuwe verkeersveiligheids-  
embleem te vervang. Na 'n meningsopname, is op die embleem in figuur 4.1 besluit.

**Figuur 4.1 EMBLEEM VAN DIE NVVR, 1972 tot 1984**  
(NVVR-Jaarverslag, 1972:14)



Die simboliek van die verkeersveiligheidsembleem in figuur 4.1, is die volgende:

- \* Die blou-driehoek simboliseer padverkeerstekens in die algemeen, asook gevaar in die besonder.
- \* Die blou-sirkel simboliseer 'n wiel wat padverkeer aandui, terwyl die ingevlegtheid van die sirkel met die driehoek op die wisselwerking tussen padverkeer en padverkeerstekens dui.
- \* Die oranje-middelstuk stel 'n padstelsel voor, asook 'n stuurwiel wat op die rol van die motorvoertuigbestuurder en dus van die NVVR ten opsigte van bestuurderopleiding dui (NVVR-Jaarverslag, 1972:2).

Die embleem in figuur 4.1 is nie doelbewus bemark nie, maar slegs op alle publikasies gebruik. Gevolglik het 'n korporatiewe beeld vir die NVVR nie gerealiseer nie. In 'n studie gedurende 1978 is ook gevind dat daar weinig rede bestaan vir 'n afleiding dat die NVVR 'n sterk korporatiewe identiteitsbeeld het wat 'n nadelige invloed op die doeltreffendheid van sy publikasies kan uitoefen (Fourie, 1979:36). Dit was derhalwe vir die NVVR nodig om te begin en te beplan ten opsigte van 'n korporatiewe identiteitsbeeld<sup>12)</sup> ten einde 'n eenheidsbeeld te kon opbou om as basis vir groter aanvaarbaarheid van die voorligtingsprogramme by die padgebruikerspubliek te dien.

12) 'n **Beeld** is soos ander jou sien, 'n **selfbeeld** is soos jy jouself sien, **identiteit** is wat jy is en 'n **identiteitsbeeld** is daarop gerig om die verskillende komponente (mense, aksies, produkte, ens.) van die **self** op 'n eenvormige standaard en voorkoms te bring en te hou ten einde dit te projekteer.

In 1983 is 'n tweede navorsingsprojek uitgevoer om die bewustheid, kennis en houding ten opsigte van die korporatiewe beeld van die NVVR onder meningsvormers te bepaal. Uit die bevindings van die opnames is afleidings gemaak dat die respondente nie heeltemal op die hoogte van sake is van die NVVR en die presiese aard en rol van sy funksies nie (KMP-Compton, 1983:13-16). Om hierdie probleem enigszins te verbeter, is met die beplanning van die Verkeersveiligheidsjaar '84-veldtog gedurende 1983 'n landwye embleem- en plakkaatkompetisie vir die ontwerp van 'n verkeersveiligheidsveldtogembleem en toepaslike plakkaate uitgeskryf. Uit honderde inskrywings is die embleem gekies wat in figuur 4.2 uitgebeeld word.

**Figuur 4.2 DIE NUWE EMBLEEM VAN DIE NVVR VANAF 1984<sup>13)</sup>**  
(NVVR-Jaarverslag, 1984:5)



Die simboliek van die embleem in figuur 4.2 afgebeeld, is die volgende:

- \* Die rooi-driehoek is die bekendste en algemeen gebruikte padverkeersteken en versinnebeeld die veiligheidsbegrip deurdat dit moontlike gevaar aandui en maan tot versigtigheid.
- \* Die drie grys-chevrons verteenwoordig die driewoordslagspreuk van die Verkeersveiligheidsjaarveldtog: Voorbereid, Vriendelik en Verdraagsaam, wat die veiligheidsbegrip ondersteun en beklemtoon. "Die embleem is eenvoudig, tydloos, toon beweging aan en trek aandag" (NVVR-Jaarverslag, 1984:5).

Rondom en met die embleem in figuur 4.2 is gepoog om 'n korporatiewe beeld vir die Nasionale Verkeersveiligheidsjaarveldtog gedurende 1984 te bou. Dié veldtog word in 'n latere paragraaf volledig behandel en daar word hiermee oor die embleem en korporatiewe beeldbou volstaan.

---

13) Die nuwe embleem is ontwerp deur Linda Hirst, 'n student van die Kaapstadse Technikon.

#### 4.7.4.3 Benutting van die massakommunikasiemedia

Die NVVR geniet sedert 1972 die voortdurende steun van twee belangrike massakommunikasiemedia, naamlik, die Pers en die Suid-Afrikaanse Uitsaaikorporasie (SAUK). Uit verslae geraadpleeg, is dit duidelik dat inligting wat tydens onderhoude, perskonferensies en met periodieke persvrystellings verstrekk word, op lofwaardige wyse deur die nuusdiens, aktualiteitsprogramme en die pers aan die publiek oorgedra word. Die plattelandse streekmedia verleen veral besonder gereeld prominensie aan verkeersinligting en massavorligting in verband met verkeersveiligheid.

Telesie<sup>14)</sup> is van meet af aan benut en dit was gou duidelik dat dit ook in Suid-Afrika die belangrikste massakommunikasiemedium is (NVVR-Jaarverslag, 1977:9). Tydens die Verkeersveiligheidsjaarveldtog gedurende 1984 is op groot skaal van al die televisiekanale gebruik gemaak om inligting en voorligting aan die padgebruikerspubliek oor te dra (NVVR-Jaarverslag, 1984:4)

Om 'n aanduiding te gee van die mate van mediabenutting in massavorligting, word die hoeveelheid geld wat aan die massamedia bestee is, in tabel 4.2 aange-  
toon.

Uit die geld wat blykens tabel 4.2 aan massavorligting bestee is, kan enkele gevolgtrekkings gemaak word:

- \* Die geld wat aan massavorligting tydens die eerste elf jaar van die NVVR se bestaan (tot Maart 1983) bestee is, het redelik konstant gebly, behalwe vir 'n beduidende daling in 1973/74.
- \* Die intensivering van die massavorligting, soos dit deur die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972) aanbeveel is (Steyn, 1972:38), het eers tydens die Verkeersveiligheidsjaarveldtog in 1984 gerealiseer.
- \* Eenderde van die totale uitgawes van die NVVR is gedurende 1983/84 - 1984/85 aan massavorligting bestee.

Indien die hoë blootstellingstariewe van televisie<sup>17)</sup>, die radio en ander media in aanmerking geneem word, is dit duidelik dat die geld wat aan massakommuni-

14) Telesie is eers in 1977 in Suid-Afrika as massakommunikasiemedium in gebruik geneem.

17) Die blootstelling van een 30 sekonde televisie-advertensie kos gemiddeld R10 000, algemene verkoopsbelasting uitgesluit.

**Tabel 4.2 Geld deur die NVVR aan massavoorligting (publisiteit) bestee, 1972 tot 1985**

(Saamgestel uit NVVR-Jaarverslae, 1972 - 1985)

Jaar <sup>15)</sup>	Bedrag bestee <sup>16)</sup>	Besteding aan publisiteit as persentasie van die totale besteding deur die NVVR
1972/73	R 115 479	13,9%
1973/74	R 65 617	5,9%
1974/75	R 216 162	14,5%
1975/76	R 250 599	14,8%
1976/77	R 242 866	11,4%
1977/78	R 299 752	13,2%
1978/79	R 383 348	14,4%
1979/80	R 385 263	16,2%
1980/81	R 540 736	18,0%
1981/82	R 698 151	19,9%
1982/83	R 722 195	16,8%
1983/84	R 2 258 020	31,9%
1984/85	R 3 936 006	39,8%
<b>Totaal oor 13 jaar:</b>	<b>R10 114 194</b>	<b>Gemiddelde jaarlikse besteding: 23,8%</b>

kasiemedia bestee word om massavoorligting oor verkeersveiligheid te verskaf, totaal ontoereikend is. In 1983 het Del Mistro (1983:14) aangedui dat die NVVR minstens R20 miljoen jaarliks behoort te bestee om enigsins kompetierend met ander publisiteit 'n houdingsverandering by die publiek oor padgebruik te bewerkstellig.

Voorts word een van die suksesvolle publisiteitsprojekte van die NVVR, naamlik, die veldtog teen drink- en dronkbestuur, behandel.

15) Die finansiële jaar strek vanaf April tot Maart.

16) Die bedrag aan massavoorligting bestee, sluit nie die salarisse van personeel en administratiewe uitgawes in nie. Die totale besteding van die NVVR oor dieselfde tydperk was R42 328 547.

#### 4.7.4.4 Die veldtog teen drink- en dronkbestuur

Die veldtog teen drink- en dronkbestuur het in 1981 'n aanvang geneem, en dit is een van die bekende en geslaagde publiseitsprojekte wat die NVVR sedert 1972 geloods het. Die korttermyn doelwit van dié massavorligtingsprojek is om die bewustheidsvlak en kennis ten opsigte van alkoholbetrokkenheid as 'n makrofaktor by die veroorsaking van verkeersbotsings by die bestuurders van motorvoertuie te verhoog. Die teikengroep van die projek is agtien- tot veertigjarige Blanke mans. Die langtermyn doelwit met die projek is om 'n gesindheids- en houdingsverandering teweeg te bring ten einde bestuur onder die invloed van alkohol te beperk. Dié projek het swaar op effektiewe verkeerswetstoepassing gesteun (NVVR-Jaarverslag, 1981:7).

Die geslaagdheid van die eerste fase van die projek teen drink- en dronkbestuur is in 1982 deur die RGN geëvalueer (Rocha-Silva, 1982:53-55). Daar is bevind dat die meerderheid publiek, maar veral die teikengroep, bereik is en dat die boodskap van die voorligting motiverend ontvang is. Na die derde fase van dié projek, is dit deur die WNNR geëvalueer (Pieterse, 1984:24-26). Daar is toe bevind dat die bewustheidsvlak veel hoër is as die kennisvlak oor die invloed van alkoholbetrokkenheid as oorsaaklike faktor van verkeersbotsings en dat houdingsverandering slegs sporadies en tydelik van aard is.

Alhoewel verskeie reklametoekennings<sup>18)</sup> vir hoogstaande voorligtingsmateriaal (wat vir dié massamedia geskep en blootgestel is) ontvang is (NVVR-Raadsnotule, 21 Jun. 1985:8), is die bevindings dat die geslaagde massavorligtingsprojek slegs tydelike houdingsverandering tot gevolg het, 'n bewys dat voorligting deur middel van die massamedia nie dieselfde resultaat lewer as deurlopende en doelgerigte opvoeding in verkeersveiligheid nie.

---

18) Die volgende toekennings is vir die voorligtingsmateriaal en -program ontvang:

Drie Loerie-toekennings deur die Suid-Afrikaanse vereniging van Bemarkers vir die beste televisie-advertensies wat oor 'n bepaalde tydperk gebeeldsaai is.

Die Impact 500-prys deur die bemarkingsnavorsingsmaatskappy Impact Research, toegeken vir die grootste invloed wat 'n media-advertensie op die bewustheidsvlak van die publiek oor 'n bepaalde periode uitoefen.

Die Clio-prys wat 'n internasionale toekenning is wat jaarliks aan die vortreflikste reklameveldtog gemaak word.

#### 4.7.4.5 Die Verkeersveiligheidsjaar '84-veldtog

'n Nasionale jaarveldtog bied een van die geskikste forums om 'n bepaalde aangeleentheid onder die aandag van 'n land se bevolking te bring. Om Suid-Afrika se onaanvaarbare hoë verkeersbotsings- en sterftekoers te verlaag, het die Regering 1984 as verkeersveiligheidsjaar verklaar (NVVR-Jaarverslag, 1983:2). Die doelwitte van Verkeersveiligheidsjaar '84 was die volgende:

- \* Die verhoging van die bewustheidsvlak oor die verkeersveiligheidsprobleem.
- \* Die verbetering van kennis oor die oorsake, omvang en gevolge van verkeersbotsings.
- \* Die nastreef van groter gemeenskapsbetrokkenheid by verkeersveiligheid.
- \* 'n Vermindering in die padsterftekoers.

Die massavorligting van dié veldtog het uit ses veldtogtemas bestaan: voetgangers, spoed, volgfafstande, alkohol, sitplekgordels en bestuurderopleiding. Dié veldtogtemas was op die makrofaktore, wat verkeersbotsings veroorsaak, gebaseer. 'n Goed verspreide blootstelling in die massakommunikasiemedia is geloods. Deur middel van ses Nasionale Werkkomitees en ses loodsingfunksies in die vernameeste streke van Suid-Afrika, is gemeenskapsbetrokkenheid bewerkstellig (NVVR-Jaarverslag, 1983:3).

Deur dié veldtog het verkeersveiligheid 'n nasionale prioriteit geword en die begin van 'n nuwe era in die bevordering van verkeersveiligheid ingelui. Deur die loodsing van die jaarveldtog, het die NVVR grootliks aan 'n kombinasie van sy werksaamhede (vgl. par. 4.5) en bevoegdhede (vgl. par. 4.6) voldoen.

Die geslaagdheid van Verkeersveiligheidsjaar '84 is deur die RGN by wyse van 'n vooropname in 1983, 'n tweede opname in 1984 en 'n derde opname in 1985, gemoniteer. Die uitslag van die evaluering toon dat die doelwitte van die veldtog in 'n groot mate bereik is en dat dit met deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding opgevolg behoort te word (Bornman, 1985:127).

#### 4.7.4.6 Gevolgtrekking

Na aanleiding van die massavorligtingstaak van die NVVR, kom 'n mens tot die gevolgtrekking dat die NVVR sy verpligtinge ten opsigte van die benutting van die massakommunikasiemedia - binne sy beskikbare mannekrag- en fondsvoorsiening - doelmatig uitvoer. Massavorligting in verkeersveiligheid deur middel van die massamedia (informele onderwys) kan opvoedkundig van aard

wees, maar is nie opvoeding in die ware sin van die woord nie. Massavorligting kan egter ook by wyse van kongresse, simposia en kort ad hoc-kursusse in verkeersveiligheid (nie-formele onderwys) plaasvind. Aangesien die regering noue skakeling tussen die formele en nie-formele onderwys aanmoedig ten einde bestaande akkommodasiegeriewe vir die onderwys maksimaal te benut en tot die diens van die gemeenskap te plaas (Suid-Afrika, 1983:22), en aangesien die informele onderwys meer georganiseerd en aanvullend tot die formele onderwys opvoedkundige diens behoort te lewer (RGN, 1984:57), bestaan daar gulde geleenthede vir die NVVR om sy massavorligtingstaak baie wyer as die massakommunikasiemedia uit te voer.

Alhoewel formele verkeersveiligheidsopvoeding die verantwoordelikheid van die onderskeie onderwysdepartemente is, het die NVVR hierin 'n waarskynlike verpligting en bevoegdheid (vgl. par. 4.6). Dit word vervolgens behandel.

#### **4.7.5 Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van die NVVR**

##### **4.7.5.1 Inleiding**

Blykens die literatuur (Harley, 1984; Manhardt, 1984; Nilles, 1984; Meyer en Dreyer, 1986) word die belangrikheid van verkeersveiligheidsopvoeding wêreldwyd besef. Die werklikheid dat die blote uitvaardiging van verkeersregulasies en die toepassing daarvan nie die probleem van verkeersveiligheid oplos nie, plaas gevolglik al hoe meer klem op die opvoeding en opleiding van die mens in veilige padgebruik.

Dit word verder algemeen aanvaar dat verkeersveiligheidsopvoeding reeds tydens die vroeë kleuterfase deur die ouer begin en behartig behoort te word (Gouws, s.a.:3). Wat meer is, is dat die voorbeeld wat die ouer in veilige padgebruik stel ewe belangrik in die vorming van die korrekte en positiewe gesindheid en houding by die ontwikkelende kind ten opsigte van verkeersveiligheid is (Taute, 1985:62).

Volgens Barkhuizen (1967:118) kan die vorming van gesindheid deur opvoeding en opleiding nie net aan die gesin as die natuurlike opvoeders oorgelaat word nie. Die skool het in hierdie verband as samelewingstruktuur 'n sosio-pedagogiese taak. Harley (1984:5) stel dit onomwonde dat onderwysowerhede 'n verantwoordelikheid het om toe te sien dat die leerinhoud relevant tot die gemeenskapsbehoefte moet wees. Dit sluit verkeersveiligheid in en plaas gevolglik 'n besondere

taak en verantwoordelikheid op die onderwyser om nie net ten volle ingelig te wees oor verkeersveiligheid nie, maar om die opvoeding van die ouer ondersteunend en aanvullend voort te sit, te bevestig en af te rond. Sodoende kan 'n opgevoede en verantwoordelike volwasse padgebruiker vir die samelewingswerklikheid gevorm word. Om die onderwyser vir hierdie taak in die formele tersiêre onderwysterrein volledig toe te rus, is ook die verantwoordelikheid van die onderwysowerhede.

Aangesien verkeersveiligheid 'n multidissiplinêre aangeleentheid is, is 'n groot verskeidenheid owerhede en instansies daarby betrokke, soos sentrale staatsdepartemente, provinsiale administrasies, onderwysdepartemente, plaaslike owerhede, opleidingsentrums, die NVVR en 'n verskeidenheid padvervoermaatskappye. Ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, is die onderwysdepartemente en die NVVR, op grond van hul werksaamhede en verpligtinge, hoofsaaklik hiervoor verantwoordelik. Vervolgens word die verantwoordelikheid van hierdie twee instansies, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, van nader beskou.

#### *4.7.5.2 Die stand van verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika, met besondere verwysing na die betrokkenheid van die NVVR*

Die NVVR bestee jaarliks 'n aansienlike hoeveelheid geld aan die opstel, druk en verspreiding van 'n verskeidenheid opvoedkundige verkeersveiligheidspublikasies, soos handleidings, brosjures en pamflette en aan ander onderrigmedia, soos plakkate, plakkers, transparante, skyfiereekse, verkeersveiligheidspele, toetse en kompetisies vir gebruik in skole. In tabel 4.3 word die hoeveelheid geld wat deur die NVVR aan die bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding bestee word, aangetoon.

Uit die persentasie geld wat volgens tabel 4.3 deur die NVVR aan die bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding bestee is, is dit duidelik dat dit van 1972 tot 1976, in teenstelling met die persentasie geld wat aan massavoorligting bestee is (vgl. tabel 4.2), besonder laag is. Dit kan waarskynlik daaraan toegeskryf word dat die NVVR met sy beskikbare personeelkorps gedurende die eerste jare van sy bestaan, hoofsaaklik aandag aan die beplanning en skepping van onderrigmedia geskenk het en dat die werklike uitgawe eers daarna, vanaf 1977, met drukkoste 'n aanvang geneem het. In 1984 het die besteding aan onderrigmedia persentasie-gewys verdubbel.

Navorsing wat deur die NVVR oor verkeersveiligheidsopvoedingsaangeleenthede

**Tabel 4.3** Hoeveelheid geld wat deur die NVVR aan verkeersveiligheidsopvoeding gedurende 1972 tot 1985 bestee is  
(Saamgestel uit NVVR-Jaarverslae, 1972 - 1985)

Jaar <sup>19)</sup>	Bedrag aan opvoeding bestee <sup>20)</sup>	Besteding as persentasie van die totale besteding deur die NVVR
1972/73	R 18 788	2,3%
1973/74	R 21 778	2,0%
1974/75	R 64 342	4,3%
1975/76	R 158 916	9,4%
1976/77	R 324 760	15,2%
1977/78	R 204 919	9,0%
1978/79	R 445 325	16,7%
1979/80	R 287 681	12,1%
1980/81	R 319 021	10,7%
1981/82	R 351 866	10,1%
1982/83	R 598 032	13,9%
1983/84	R 895 622	12,6%
1984/85	R1 230 351	25,0%
<b>Totaal oor 13 jaar:</b>	<b>R4 921 401</b>	<b>Gemiddelde jaarlikse besteding: 11,6%</b>

ter evaluering laat uitvoer is, het aangetoon dat die leemtes in verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in Suid-Afrika, wat oor die afgelope dekades geïdentifiseer is, wesenlik nog bestaan (vgl. Deppe, 1981; Pretorius, 1981 (b); Hoffman, 1984; Bornman, 1985; Palm, 1985; Taute, 1985). Ten spyte van vakkurrikulums, werksprogramme en handleidings wat opgestel is om verkeersveiligheid in die formele onderwys doelmatig uitgevoer te kry en die noue skakeling

19) Die finansiële jaar strek vanaf begin April tot einde Maart.

20) Die bedrag wat aan verkeersveiligheidsopvoeding bestee is, sluit nie die salarisse van personeel en administratiewe uitgawes in nie. Die totale besteding van die NVVR oor dieselfde tydperk was R42 328 547.

deur die NVVR met onderwysdepartemente, is gevind dat Verkeersveiligheidsopvoeding nòg as vak, nòg as onderafdeling van 'n vormende vak sy regmatige plek, tyd en aandag in skole en tydens onderwysersopleiding geniet. Die bevindings in 'n landwye opname (onderhoude met 1 567 Blanke skoolgaande kinders) oor 1980 se bekendheids- en gebruikskoerse van NVVR-onderrigmedia en oor verkeersveiligheidsonderrig in skole, word in tabelle 4.4. en 4.5 aangetoon.

**Tabel 4.4 Persentasie herkenning van verkeersveiligheidsopvoedkundige onderrigmedia in Blanke skole gebruik (per provinsie) in 1980 in Suid-Afrika**  
(Deppe, 1981:7)

Aard van media <sup>21)</sup>	Kaap	Transvaal	OVS	Natal	Gemiddeld
Foto's	24,4	23,6	19,8	31,8	24,7
Debatmateriaal	31,9	16,1	29,1	24,1	21,8
Mini-verkeer	22,0	20,5	20,9	16,5	20,4
Legkaarte	7,8	18,2	18,6	14,7	15,3
Kompetisies en toetse	3,1	4,8	1,2	2,4	3,8
Boeke	3,7	4,7	-	0,6	3,6
Filmstrokies	0,7	2,7	1,2	1,2	1,9
Plakkate	2,0	1,4	5,8	1,2	1,8
Demonstrasies	0,7	1,4	-	4,7	1,6
Modellesse	0,7	2,4	-	-	1,5
Alle ander media	3,0	4,2	3,4	2,8	3,6
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

21) Die verskil in hoeveelhede tussen die verskillende soorte materiaalgroepe (items) wat voorsien is, soos die filmskyfies wat baie beperk is, is nie in berekening gebring nie.

Tabel 4.5 Verkeersveiligheidsonderrig gedurende skoolure (per provinsie en per standerd) in 1980 in Suid-Afrika ontvang

(Deppe, 1981:5)

Stand- derd	Kaap			Transvaal			OVS			Natal			Totaal		
	Ja	Nee	Weet nie	Ja	Nee	Weet nie	Ja	Nee	Weet nie	Ja	Nee	Weet nie	Ja	Nee	Weet nie
1	58,5	29,2	12,3	82,8	14,1	3,1	57,1	28,6	14,3	52,4	42,9	4,8	67,1	25,0	7,9
2	82,6	6,5	10,9	87,1	12,9	-	57,6	42,4	-	67,6	32,4	-	77,0	20,2	27,3
3	69,6	26,2	4,3	78,1	20,8	1,0	40,0	50,0	10,0	54,5	45,5	-	67,5	30,1	2,4
4	41,7	52,1	6,3	69,0	26,2	4,8	66,7	33,3	-	37,5	57,5	5,0	55,3	40,0	4,7
5	28,3	66,0	5,7	45,3	54,7	-	30,8	53,8	15,4	27,8	72,2	-	35,8	60,8	3,4
6	19,2	75,0	5,8	45,2	51,0	3,8	31,6	63,2	5,3	14,6	83,3	2,1	31,4	64,6	4,0
7	14,3	71,4	14,3	42,9	54,5	2,6	13,3	86,7	-	2,9	94,2	2,9	25,3	69,8	4,9
8	37,9	48,3	13,8	41,5	56,9	1,5	5,9	94,1	-	16,7	83,3	-	30,6	66,0	3,4
9	20,5	74,4	5,1	17,9	80,4	1,8	-	93,8	6,2	19,2	76,9	3,8	16,8	79,6	3,6
10	-	-	100,0	-	-	100,0	-	-	-	-	-	-	14,3	85,7	-
Ge- mid- deld	42,3	49,3	8,4	57,7	40,1	2,2	36,7	58,4	4,8	32,1	65,9	2,0	46,5	49,4	4,1
Totaal	100,0			100,0			100,0			100,0			100,0		

Uit tabel 4.4 is dit duidelik dat die fotomateriaal die beste herken is, alhoewel 24,7 persent nie as hoog beskou kan word nie. Die lae herkenningkoerse van die NVVR se onderrigmedia dui daarop dat verkeersveiligheidsopvoeding gedurende 1980 nie in die klaskamers van Blanke skole tot sy reg gekom het nie.

Uit tabel 4.5 is dit duidelik dat minder as die helfte (46,5 persent) van die Blanke skoolkinders in standerds 1 tot 10 van mening is dat hulle gedurende 1980 onderrig in verkeersveiligheid gedurende skoolure ontvang het. Alhoewel die bevindings by die standerd 3-, 5- en 10-leerlinge bevraagteken word aangesien geen onderrig in dié standerds gegee word nie, is in die Transvaal die hoogste (57,7 persent) en in Natal die laagste (32,1 persent) positiewe antwoorde ontvang. 'n Leemte in die ondersoek deur Deppe (1981) is dat die kwaliteit van verkeersveiligheidsonderrig nie geëvalueer is nie. Die evaluering het tot gevolg gehad dat die aard en verspreidingsmetodes van die onderrigmedia deur die NVVR ondersoek is. Groter mate van skakeling en samewerking is ook met die onderskeie onderwydepartemente bewerkstellig.

'n Tweede opvolgevaluering is gedurende 1983 in primêre skole gedoen om die bewustheids- en gebruikskoerse van verkeersveiligheidsonderrigmedia, en die mate van onderrig in verkeersveiligheid, te bepaal. Die resultate van dié ondersoek word in tabelle 4.6 en 4.7 onderskeidelik aangedui.

**Tabel 4.6 Onderrig in verkeersveiligheid gedurende 1983 ontvang, volgens skoolstanderd en bevolkingsgroep**  
(Hoffman, 1984:10)

Skoolstanderd	Bevolkingsgroep				Gemiddeld
	Blankes	Swartes	Kleurlinge	Indiërs	
Sub A/Graad 1	20,4	21,9	19,7	18,6	20,2
Sub B/Graad 2	17,0	22,9	17,4	18,3	18,7
Standerd 1	19,9	25,0	17,7	16,7	19,9
Standerd 2	15,0	24,8	17,4	17,0	18,1
Standerd 3	10,6	2,7	15,3	13,8	10,5
Standerd 4	13,9	2,7	12,5	15,6	11,6
Spesiale klas	2,4	-	-	-	0,8
Skolierpatrollie	0,8	-	-	-	0,2
<b>Totaal</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Tabel 4.7 Geen onderrig in verkeersveiligheid gedurende 1983 ontvang nie, volgens skoolstander en bevolkingsgroep**  
(Hoffman, 1984:9)

Skoolstander	Bevolkingsgroep				Gemiddeld
	Blank	Swart	Kleurling	Indiër	
Sub A/Graad1	3,5	13,7	3,1	2,5	6,1
Sub B/Graad 2	1,6	11,8	6,2	3,3	5,3
Standerd 1	9,1	16,6	9,5	10,7	11,7
Standerd 2	18,2	13,9	14,0	22,3	17,4
Standerd 3	31,1	16,6	37,5	28,1	27,6
Standerd 4	36,5	27,4	29,7	33,1	32,1
<b>Totaal</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Volgens tabel 4.6 is daar 'n ooreenstemming tussen die skoolstander en die vermeende onderrig van verkeersveiligheid: die vermeende onderrig neem van graad 1 na stander 4 af. Dit korreleer met die tendens in tabel 4.7 wat aandui dat die vermeende gebrek aan onderrig in verkeersveiligheid van graad 1 na stander 4 toeneem. Hierdie resultate stem grootliks ooreen met die bevindings van Deppe (1981).

Op die vraag of die respondente (onderwysers verantwoordelik vir verkeersveiligheids onderrig) bewus is van die onderrigmedia vir verkeersveiligheids onderrig wat die NVVR gratis aan skole beskikbaar stel, het 68,9 persent positief geantwoord. Die resultate word in tabel 4.8 aangetoon.

**Tabel 4.8 Bewustheid van verkeersveiligheids onderrigmedia by onderwysers per bevolkingsgroep** (Hoffman, 1984:20)

Respos	Bevolkingsgroep				Gemiddeld
	Blank	Swart	Kleurling	Indiër	
Ja	78,2	71,2	50,0	68,7	68,9
Nee	21,8	28,8	50,0	31,3	31,3
<b>Totaal</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Na aanleiding van die relatief lae bewustheidsvlak van verkeersveiligheidsonderrigmedia by onderwysers wat vir verkeersveiligheidsonderrig verantwoordelik is, soos aangetoon in tabel 4.9, ontstaan die vraag onwillekeurig of dit as gevolg van 'n gebrek aan goeie bemerking of verspreiding van die onderhawige onderrigmedia deur die NVVR is, en of die probleem in die formele onderwys gesetel is.

Dit blyk dus uit die ondersoeke of meningsopnames (vgl. Deppe, 1981; Hoffman, 1984; Bornman, 1985) dat die vermeende gebruikskoers van verkeersveiligheidsonderrigmedia in skole en die vermeende onderrig van verkeersveiligheid, 'n indiepte-ondersoek na die werklike doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrikaanse skole in die navorsingsprogram van die NVVR, in samewerking met die onderskeie onderwysdepartemente, 'n noodsaaklikheid is. Die problematiek ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding tot 1972 is in paragraaf 3.9 aangetoon.

Die direkte aandeel van die onderskeie onderwysdepartemente in Suid-Afrika met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, het sedertdien nie veel verbeter nie (vgl. Roux, 1982; Nel, 1983; Harley, 1984; Bornman, 1985; Steyn, 1985; Taute, 1985). Na 'n ontleding van die uitsprake van dié genoemde navorsers en onderwyskundiges, kan 'n mens moeilik tot 'n ander gevolgtrekking kom as dat weinig vernuwing en aanpassings aan die verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum op grond van die inisiatief van die onderskeie onderwysowerhede gemaak is.

Gedurende 1981 en 1982 het 'n ad hoc-komitee van die Transvaalse Onderwysdepartement en die NVVR gedeeltes van die kurrikulums vir Verkeersveiligheidsopvoeding in die primêre en sekondêre skole hersien en 'n nuwe kurrikulum vir die pre-primêre skool opgestel. Die konsepkurrikulums is aan die Komitee vir Onderwyshoofde (KOH) en die onderskeie onderwysdepartemente vir evaluering en implementering voorgelê. Enkele onderwysdepartemente, byvoorbeeld die Natalse Onderwysdepartement (1984), het die kurrikulums gunstig oorweeg en begin implementeer.

Navorsing wat Nel (1983:15) in 'n woongebied vir Swartes uitgevoer het, toon aan dat verkeersveiligheidsopvoeding in Swartskole totaal ontoereikend is. Hy voer aan dat dit die hoofrede is vir die mislukking van 'n loodsprojek om groter voetgangerveiligheidsmaatreëls in Swartwoongebiede aanvaarbaar te kry. Die resultate van 'n opname deur Bornman (1985:125-127) onder Blanke-, Indiër-

en Kleurlingkinders landwyd en Swartkinders in die Pretoria-Witwatersrand-Vaaldriehoekgebied, toon aan dat die kinders (tien- tot sewentienjariges) in die ondersoekgroep wel oor beperkte algemene verkeersveiligheidskennis beskik. In vrae oor die praktiese toepassing van veilige verkeersmaatreëls het hulle egter swak gevaar. Dit is verder gevind dat die Swartkinders deurgaans swakker as die kinders van die ander drie bevolkingsgroepe gevaar het. Dit stem met Nel (1983) se bevindings ooreen. Dit is ook in die ondersoek deur Bornman (1985) bevind dat die verkeersveiligheidsveldtogte wat buite skoolverband geloods is, nog nie Swartkinders bereik het nie. As gevolg van die afwesigheid van teoretiese en praktiese bestuurderopleiding in die sekondêre skole (en buite skoolverband), is 'n duidelike gebrek aan die nodige kennis van en insig in veilige padgebruik gevind. Die belangrikheid van deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding - vanaf die kleuterfase - aan ouerhuis en in die primêre en sekondêre skoolfasies, word deur die bevindings van die navorsing beklemtoon. Bornman (1985:127) kom tot die belangrike gevolgtrekking: "Dit is belangrik dat die kind se kennis omtrent 'n wye spektrum van verkeersake sal toeneem tesame met sy vordering op skool. As daar toegelaat word dat hierdie kennis stagneer, is die kans goed dat negatiewe houdings kan ontstaan."

#### 4.7.5.3 Gevolgtrekking

Die gevolgtrekking waartoe ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in Suid-Afrika gekom word, is dat die jongmens<sup>22)</sup> wat aanmeld vir die leerlingbestuurderslisensietoets, aangewys is op eie voorbereiding deur middel van 'n handleiding wat deur die NVVR beskikbaar gestel word. Die vraag ontstaan dus of die NVVR aan die eenkant en die onderwysowerhede aan die anderkant hulle taak en verantwoordelikheid ten opsigte van formele, nie-formele en informele verkeersveiligheidsonderwys en -opleiding doelmatig verrig. Hierdie vraag word verderaan in hoofstukke 6 en 7 behandel.

#### 4.8 Samevatting

Die NVVR het in 1972 tot stand gekom omrede sy voorganger, die SAPVR (vgl. par. 3.8.4) nie doelmatig gefunksioneer het nie. Die algemene doel van die NVVR is, soos in die geval van beide die NPVO (1948 - 1960) en die SAPVR (1960 - 1972), om verkeersveiligheid in Suid-Afrika te bevorder. Die besondere doel is om verkeersbotsings, -beserings en -sterftes voorkomend te verminder.

---

22) Met jongmens word die vyftien- tot agtienjarige bedoel wat aanmeld vir bestuurderslisensies ten opsigte van motorfietse en/of ligte motorvoertuie.

Om dié doel te kan bereik, bepaal die Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, Wet 9 van 1972, die samestelling, werksaamhede en bevoegdhede van die NVVR, en dit is in hierdie hoofstuk behandel. Verder is die organisasiestruktuur en funksies van die Direkoraat Verkeersveiligheid van die Departement van Vervoer, wat die funksies van die NVVR uitvoer, beskryf, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding.

Hieruit blyk dit dat die primêre funksies van die NVVR verkeersveiligheidsnavorsing, massavoorligting ten opsigte van verkeersveiligheid en koördinering van verkeersveiligheidsaangeleenthede te wees. Die werklike taak en verantwoordelikheid van die NVVR, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, blyk dusver nog 'n ope vraag te wees. Die organisasiestruktuur en funksies van enkele buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies word vervolgens van nader bekyk ten einde die taak en verantwoordelikheid van die NVVR, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 1.3), nog noukeuriger te kan bepaal.



# 5

## Die organisasiestrukture en funksies van enkele buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding

### 5.1 Inleiding

Blykens die literatuur (Dekker, 1983; Du Plooy, 1983; Monteith, 1983) is dit 'n algemene, bekende en aanvaarde feit dat mense nie almal eenders is nie; dat mense van mekaar verskil. Elke mens het 'n eie identiteit en beskik oor 'n eie gedifferensieerde persoonlikheid. Hierdie persoonsandersheid word in die wyse waarop elke mens gestalte aan sy persoonstruktuur binne sy leefwêreld gee, geopenbaar en word toegeskryf aan die mens se geskiedenis na die beeld van God (vgl. par. 2.2.2). As beeld van God, is die mens ook beeld van die ryke verskeidenheid van God se openbaringe. Op grond van dié verskeidenheid van God se openbaringe, is dit, volgens Monteith (1983:129), moontlik om mense in groepe, gemeenskappe en volke te onderskei. Voorts is dié verskeidenheid (andersheid) van mense, gemeenskappe en volke hoofsaaklik op verskille in etnisiteit, sosio-ekonomiese status en lewensbeskouing gegrond. As gevolg van dié verskille, word bepaalde gemeenskapsfunksies en volksdienste verskillend aangepak en uitgevoer.

Bogenoemde verskille vind ook neerslag in die opvoedingshandeling op grond waarvan 'n gedifferensieerde benadering ten opsigte van opvoeding in die algemeen deur ouers en onderwysers gevolg word. Verkeersveiligheidsopvoeding is 'n integrale deel van gemeenskapstrukture, soos die huisgesin en die skool, en dié andersheid van mense, gemeenskappe en volke bepaal die doel, leerinhoud

en didaktiek van verkeersveiligheidsopvoeding.

Die doel van hierdie hoofstuk is om die organisasiestruktuur en funksies van nasionale verkeersveiligheidsorganisasies in enkele oorsese lande na te vors met die oog daarop om hulle teenoor die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) in Suid-Afrika te stel ten einde punte van ooreenkomste en verskille te soek en te verklaar. Deur ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en ander verkeersveiligheidsorganisasies te vind, kan die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding in perspektief gestel word (vgl. par. 1.3).

Vir die doel van hierdie navorsing word volstaan deur drie eweknie nasionale verkeersveiligheidsorganisasies van die NVVR te behandel. Die drie ewesoortige verkeersveiligheidsorganisasies wat verderaan behandel word, is die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies. Die vernaamste rede vir die seleksie van hierdie verkeersveiligheidsorganisasies lê daarin dat hulle in lande funksioneer wat grootliks ooreenstemmende eienskappe met die gemeenskappe (behalwe vir die Swartes), sosio-ekonomiese omstandighede en lewensbeskouings in die Republiek van Suid-Afrika vertoon.

Die Britse en Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies is, wat die Eerste Wêreldfaset betref, in 'n groot mate met die NVVR vergelykbaar aangesien die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR se voorgangerorganisasies, die Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika in 1948 (vgl. par. 3.7.1) en die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad van 1960 (vgl. par. 3.8.1), op die lees van, onder andere, die Britse en Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies geskoei was en gevolglik op die NVVR oorgedra is. Daar bestaan fundamentele ooreenkomste en verskille tussen hierdie organisasies. Dit impliseer dat daar in Suid-Afrika ten opsigte van die bevordering van verkeersveiligheid in Groot-Brittanje en Wes-Duitsland, van hulle geleer is. Aangesien dié verkeersveiligheidsorganisasies oor die afgelope paar dekades sukses met hul verkeersveiligheidsopvoedingsprogramme gehad het (soos wat verderaan aangetoon word), kan die NVVR steeds van hulle leer. Die NVVR het noue kontak met die Britse en Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies behou (vgl. Uken, 1974; Fourie en Toerien, 1981; Dreyer, 1983 (b) ), wat 'n verdere motivering vir dié bepaalde keuse is.

Wat die keuse van Australië betref, bestaan daar, behalwe vir sosio-ekonomiese en lewensbeskoulige ooreenkomste, ook geografiese en staatkundige ooreenkoms-

te met Suid-Afrika. Aangesien die bevordering van verkeersveiligheid in Australië sedert 1980 met rasse skrede gevorder het en positiewe resultate behaal word (soos wat verderaan aangetoon word), is dit wenslik dat Australië (in sy andersheid in die bevordering van verkeersveiligheid in vergelyking met Groot-Brittanje en Wes-Duitsland) in hierdie ondersoek na ooreenkomste en verskille met betrekking tot die organisasiestruktuur en funksies ten opsigte van verkeersveiligheid, ingesluit word. Daar bestaan ook noue kontak tussen die NVVR en die verkeersveiligheidsorganisasies in Australië (vgl. Odendaal, 1977; Meyer en Dreyer, 1986).

Wat die Derde Wêreldfasie van Suid-Afrika betref, is die bevordering van verkeersveiligheid in derdewêreldlande in, byvoorbeeld Afrika, nog van 'n lae standaard waarby Suid-Afrika nie baat kan vind nie. Vir die doel van hierdie navorsing om die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding te omlin, kan slegs na lande met bewese positiewe resultate in dié verband gekyk word. Vir dié doel is die gekose drie lande besonder geskik. Al die gekose lande se verkeersveiligheidsorganisasies is, saam met die NVVR, lede van dieselfde internasionale verkeersveiligheidsorganisasie. 'n Verdere rede vir die bepaalde seleksie is dat in Groot-Brittanje een, in Wes-Duitsland twee en in Australië verskeie organisasies is wat dieselfde funksies as die NVVR het, asook ooreenstemmende doelstellings en doelwitte.

Bogenoemde drie buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies word onder die subhoofde organisasiestruktuur en funksies (werkzaamhede), met besondere verwysing na hul betrokkenheid by en verantwoordelikheid vir verkeersveiligheidsopvoeding, onder die loep geneem.

## **5.2 Die verkeersveiligheidsorganisasie in Groot-Brittanje**

### **5.2.1 Inleiding**

Verkeersveiligheid is sedert 1916 in Groot-Brittanje<sup>1)</sup> deur die Londense Veiligheidsraad op 'n georganiseerde grondslag bevorder. In 1923 is 'n Nasionale Veiligheidsorganisasie gevorm en in 1941 is die *Royal Society for the Prevention of Accidents* (ROSPA), as liefdadigheidsorganisasie sonder winsbejag, gestig (Anon., 1970:874). Die struktuur, samestelling en funksies van die ROSPA, wat die grootste veiligheidsorganisasie in Europa is, het sedertdien konstant gebly.

---

1) Met Groot-Brittanje word die Verenigde Koninkryk bedoel wat Engeland, Noord-Ierland, Skotland en Wallis insluit.

Die inkomste van die ROSPA bestaan uit ledegeld wat deur plaaslike owerhede, plaaslike veiligheidsorganisasies en ander instansies betaal word. Verdere inkomste word verkry uit verkope van veiligheidsmateriaal en onderrigmedia, van inskrywingsgeld wat vir opleidingskursusse gehef word en 'n subsidie van die sentrale regering ten opsigte van dienste (soos opleiding) wat die ROSPA lewer.

### **5.2.2 Die organisasiestruktuur van die ROSPA**

Die ROSPA bestaan en funksioneer onder die beskerming van die Koningin en word deur 'n Uitvoerende Komitee van 30 lede en 'n Bestuurskomitee van 12 lede beheer. Die lede is almal veiligheidskundiges wat hul dienste op 'n vrywillige basis beskikbaar stel, behalwe vir die Direkteur-generaal wat as hoofuitvoerende beampte 'n salaris ontvang (Read, 1983)<sup>2</sup>).

Die ROSPA is 'n veiligheidsorganisasie wat, behalwe verkeersveiligheid, ook beroepsveiligheid, landbouveiligheid, huisveiligheid en waterveiligheid nasionaal bevorder.

Die ROSPA bestaan verder uit verskillende vakkundige komitees en 'n personeelkorps van ongeveer 200 beamptes. Die organisasiestruktuur van die ROSPA word in organigram 5.1 uitgebeeld.

### **5.2.3 Funksies van die ROSPA**

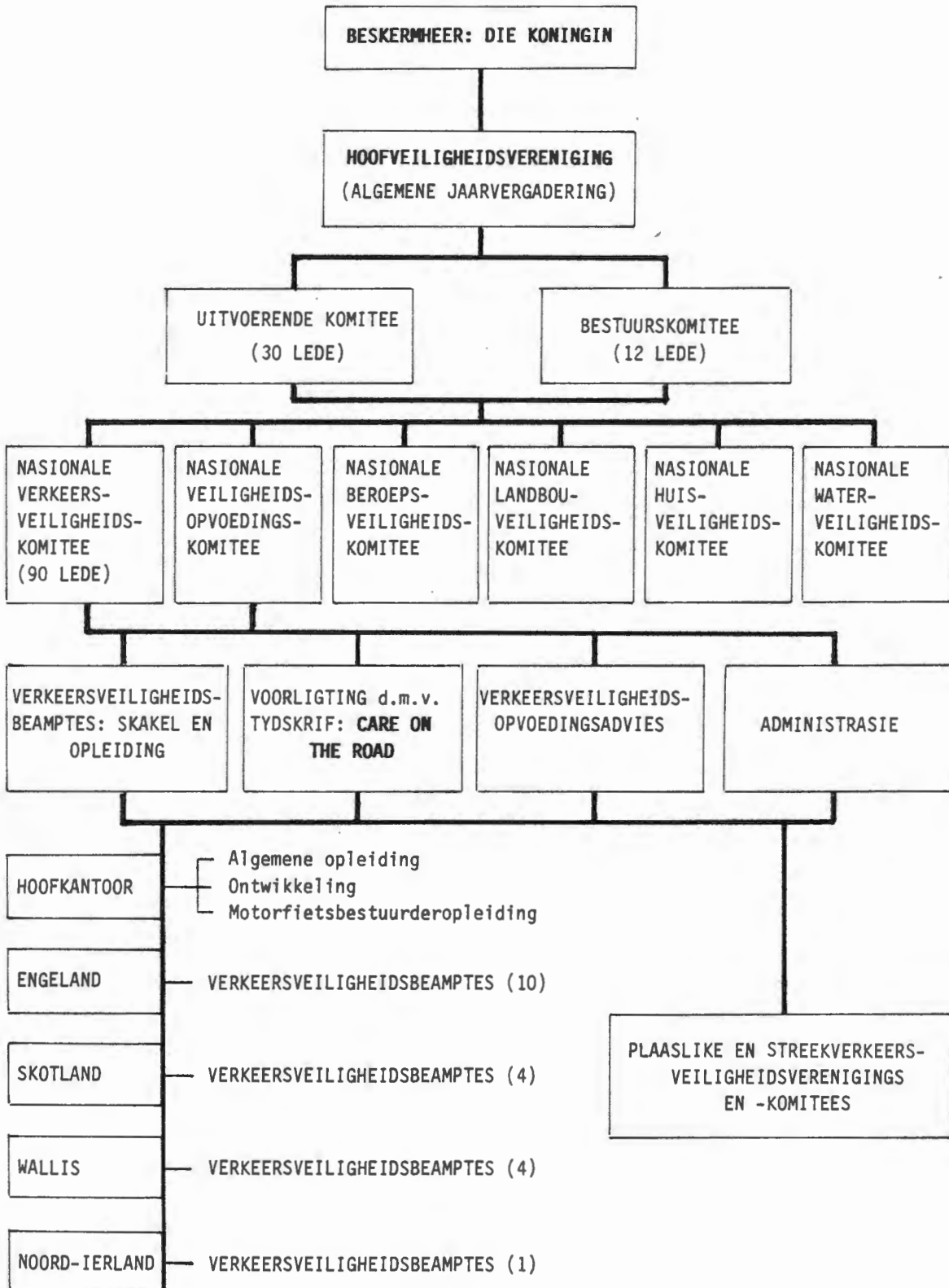
#### **5.2.3.1 Inleiding**

Die funksies (werkzaamhede) van die ROSPA moet teen die agtergrond van die verkeersveiligheidsproblematiek van Groot-Brittanje gesien en geëvalueer word. Die getal verkeersbotsings in Groot-Brittanje het na die Eerste Wêreldoorlog geleidelik toegeneem. Die getal mense wat gedurende 1939 in verkeersbotsings gesterf het, was 6 648, terwyl die getal gedurende 1941 tot 9 169 padsterftes gestyg het. Die Minister van Vervoer het gevolglik, in samewerking met die ROSPA, vanaf 1941 'n landwye veldtog teen verkeersbotsings geloods. Die vernaamste teikengroepe waarop die landwye verkeersveiligheidsveldtog toegespits is, was jong kinders en volwasse voetgangers. Die resultaat van dié nasionale veldtog was dat die getal padsterftes in Brittanje oor 'n tydperk van

---

2) By enkele bronne kan nie paginaverwysings gegee word nie aangesien dit op persoonlike mondelinge mededeling betrekking het, soos Read, 1983; Engels, 1984; Warnke, 1984; Gibb, 1985; Montgomery, 1985.

**Organigram 5.1 DIE ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE ROSPA**  
 (Saamgestel uit Read, 1983)



agt jaar gehalveer is na 4 513 in 1948 (Anon., 1950:179-180). Die verkeersbotsings en -sterftes is sodanig verminder dat die getal in 1948 selfs laer as in 1925 was. Die doel van die ROSPA is om verkeersveiligheid dèrmate te bevorder dat verkeersbotsings voorkom word. Blykens die literatuur en mededelings (Van Kerken, 1969; Dean, 1981; Judd, 1983; Read, 1983) het die ROSPA grootliks daarin geslaag om die daadwerklike samewerking van die sentrale en plaaslike owerhede, instansies en die privaatsektor en die padgebruikerspubliek te verkry in die bevordering van verkeersveiligheid in Groot-Brittanje ten einde die probleem van verkeersonveiligheid die hoof te bied. Die funksies van die ROSPA wat tot hierdie sukses gelei het, word vervolgens kortliks behandel.

### *5.2.3.2 Voorbeelde van funksies van die ROSPA, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding*

Die ROSPA het hom van meet af aan en deurlopend met verkeersveiligheidsopvoeding van die kind bemoei. Daar is byvoorbeeld in 1950 met die vandag-nog-bekende randsteen oefening ("Kerb drill") begin wat landwyd aanvaar en toegepas is. Hierdeur is jong kinders se betrokkenheid by voetgangerverkeersbotsings beduidend verlaag (Read, 1983).

Die ROSPA het in 1959 'n tweede opvoedkundige projek begin wat die opleiding van fietsryers behels het. Die doel van dié projek was om die getal kinders wat met fietse in verkeersbotsings betrokke raak, te verminder. In 1977 het in Groot-Brittanje 23 000 kinders in trapfietsongelukke beseer geraak en/of gesterf, waarvan 40 persent onder die ouderdom van 15 jaar was. Die opleiding van kinders in fietsry is gevolglik as 'n nasionale fietsryopleidingskema ("National Cycling Proficiency Scheme"), waarin 9 tot 14-jarige kinders as teikengroep geselekteer is, geïntensiveer. Ongeveer 250 000 kinders word jaarliks in die skema deur verkeersbeamptes, onderwysers en ouers, wat almal as instrukteurs in fietsryopleiding deur die ROSPA opgelei is, opgelei (Risk, 1981:87). Verder doen die ROSPA gereelde navorsing waarmee die oorsake van fietsryongelukke bepaal en voorkomingsmaatreëls in die fietsryopleidings- en toetsprogram ingesluit word (Read, 1983).

Derdens het die ROSPA in 1974 'n nie-winsgewende verkeersveiligheidsorganisasie, STEP ("School Traffic Education Programme") gestig, wat die ongekoördineerde verkeersveiligheidsopvoeding - wat in daardie stadium deur 18 verskillende maatskappye aangebied is - gestandaardiseer het. Om die nuwe verkeersveiligheidskurrikulums en -handleidings, wat vir die doel van STEP opgestel is, te im-

plementeer, het die ROSPA oor 'n tydperk van 3 jaar 1 200 onderwysers deur middel van oriënteringskursusse opgelei (Toerien, 1978:7-8).

Vierdens is een van die belangrikste projekte van die ROSPA met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, die navorsing wat sedert 1969 gedoen is om te bepaal in watter mate ouers by verkeersveiligheidsopvoeding van hulle kinders betrokke is, en wanneer en hoe dié opvoedingshandeling plaasvind (Judd, 1983:4). Die hoofrede wat aanleiding tot hierdie navorsing gegee het, was die jaarlikse styging in kindervoetgangerpadsterftes in Brittanje wat in grafiek 5.1 uitgebeeld word.

In grafiek 5.1 word aangedui dat die kindervoetgangerbeserings en -sterftes in Groot-Brittanje jaarliks gestyg het tot in 1968, waarna dit afgeplat en sedert 1972 'n konstante daling (behalwe in 1977) toon. Navorsing (Judd, 1983:2-3) in 1969 het aangetoon dat meer as eenderde respondente (ouers) hulle kinders toelaat om in die strate te speel; dat 90 persent van alle driejarige kinders fietse (insluitende driewielfietse) besit en dat 43 persent van die agtjarige kinders met fietse in strate en op paaie ry. Slegs tweederdes van laasgenoemde groep het geringe opleiding in korrekte en veilige fietsry van hul ouers ontvang.

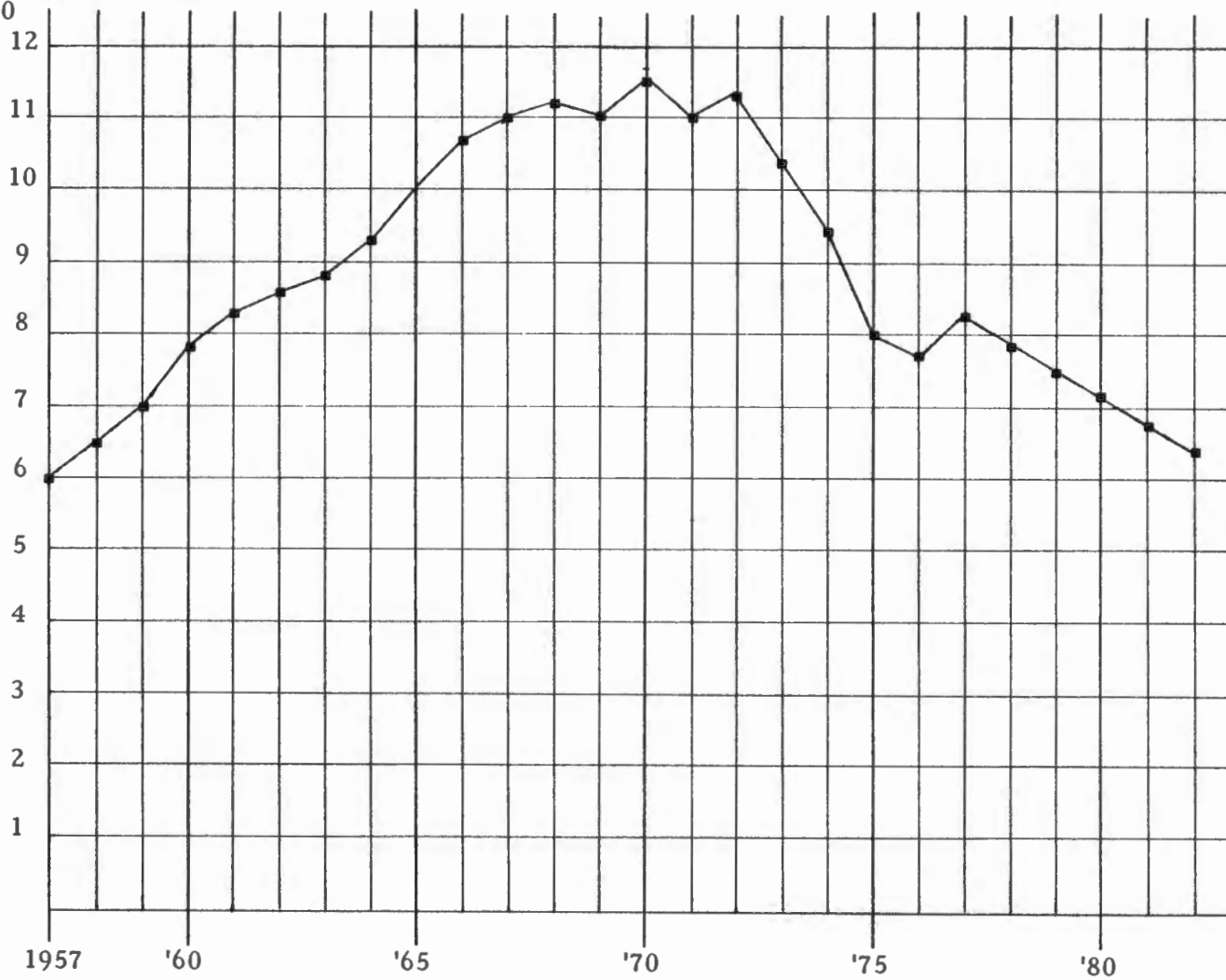
Alhoewel 70 persent van die respondente aangedui het dat hulle 'n verantwoordelikheid ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding van hul kinders voel, het die opvoedende onderwys meesal bestaan uit voorligting om na albei kante te kyk voordat 'n straat oorgesteek word. In 1981 het die ROSPA bevind dat meer as die helfte van die vyfjariges strate alleen kruis; die ouers nie werklik die gevare waaraan hul kinders in padgebruik blootgestel word, begryp nie en dat ouers se kennis oor hul kinders se opvoedbaarheid in veilige padgebruik - en die ouer-verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding - oor 'n termyn van 20 jaar nie veel verander het nie (Downing, 1981:96).

'n Opvolgingsprojek is in 1983 deur die ROSPA uitgevoer om die belangrikheid van verkeersveiligheidsopvoeding teenoor, byvoorbeeld, gesondheidsopvoeding, huisveiligheidsopvoeding en noodhulp, te bepaal. Die navorsing het aangetoon dat verkeersveiligheidsopvoeding nie tydens die voorskoolse en primêre skoolfasies voldoende aandag geniet om doelmatig te wees nie en dat verkeersveiligheidsopvoeding in die sekondêre skoolfase die taak en verantwoordelikheid van die skool is (Judd,1983:7-8).

Na aanleiding van die navorsing oor die betrokkenheid van die ouer by verkeersveiligheidsopvoeding en die besef in Groot-Brittanje dat die eerste vyf jaar in

**Grafiek 5.1 KINDERVOETGANGERBESERINGS EN -STERFTES IN PADVERKEERSBOTSINGS IN GROOT-BRITTANJE, 1957 tot 1981 (West-Oram, 1983: 10)**

Getal X 1000



'n kind se lewe die heel belangrikste fase met betrekking tot die ontvanklikheid vir verkeersveiligheidsopvoeding is, het die ROSPA inligting en voorligting in die vorm van 'n pakket wat handleidings en onderrigmedia ingesluit het, aan ouers beskikbaar gestel. Aanvullend tot hierdie verkeersveiligheidsopleidingspakket aan ouers, is op groot skaal van die massakommunikasiemedia, veral televisie en tydskrifte, gebruik gemaak om bewustheid en kennis te verhoog ten einde ouers in verkeersveiligheid op te lei en te oorreed om hul taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding na te kom (Judd, 1983:7-12).

Vyfdens het die ROSPA sedert 1981 besonder baie aandag aan die opleiding van motorfietsbestuurders geskenk. Volgens Dugmore (1983:2-4) is motorfietsbestuurderopleiding in Groot-Brittanje deur verskillende instansies, en volgens eie standaarde, aangebied. In 1981 is 'n tweefasetoets vir voornemende motorfietsbestuurders ingestel waarmee opleiding in motorfietsbestuur in 'n redelike mate afgedwing is. Die ROSPA het, om in 'n samelewingsbehoefte te voorsien, 'n motorfietsopleidingskema - wat teoretiese en praktiese opleiding behels - ontwikkel wat 'n eenvormige standaard van motorfietsopleiding tot gevolg gehad het. Die ROSPA het vir hierdie doel instrukteurs gratis opgelei om die motorfietsbestuurderopleiding te kon behartig. Read (1983) is die mening toegedaan dat motorfietsbestuurderopleiding wetlik verpligtend gemaak moet word (insluitende die verpligte opleiding van instrukteurs) om enigsins die probleem van hoë motorfietsongelukke werklik doelmatig die hoof te kan bied.

In die sesde plek het die ROSPA die vakkurrikulums vir verkeersveiligheidsopvoeding vir al die skoolfases van die opvoedende onderwys<sup>3)</sup> hersien en gepubliseer. Dié nuwe vakkurrikulums is landwyd deur die sentrale owerhede en opvoedkundiges (resp. onderwyskundiges) verwelkom en vir uitvoering aanvaar. Alhoewel verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum in Groot-Brittanje nie verpligtend is nie, word die verpligte aanbieding daarvan in die nabye toekoms verwag (PRI, 2/1984:30).

Volgens Alexander (1973:17) het die ROSPA in 1973 begin om aan die negatiewe houding van padgebruikers teenoor verkeersveiligheid aandag te skenk. In sy veldtogte is die onderwyskorps, plaaslike verkeersveiligheidsorganisasies en die massakommunikasiemedia betrek.

---

3) Onderwys in Groot-Brittanje is verpligtend vir alle 5 tot 16-jarige kinders.

Hierdeur is 'n totale aanslag op alle teikengroepe gemaak met die doel om die padgebruiker te laat beseef dat, behalwe vir tegniese voorkomingsmaatreëls, die houding, kennis en vaardigheid van elke padgebruiker in die voorkoming van verkeersbotsings en -sterftes bepalend is.

Verdere voorbeelde van opvoedkundige en publiseringsprojekte wat die ROSPA in Groot-Brittanje met sukses uitvoer, is die volgende:

- \* Die uitgee van 'n maandelikse verkeersveiligheidskrif, *Care on the Road*, waarin inligting en voorligting ten opsigte van verkeersveiligheidsmaatreëls aan die padgebruikerspubliek gegee word en waarin verslag gedoen word oor die sukses (al dan nie) van bepaalde projekte (Read, 1983).
- \* 'n Massavorligtingsprogram sedert 1981 - saam met die Departement van Vervoer - waarin die dra van sitplekgordels gepropageer word en die publiek voorberei is op die verpligte dra daarvan wat op 31 Januarie 1983 in werking getree het (Walker, 1983:22).
- \* 'n Veldtog sedert 1980 - in samewerking met alle plaaslike verkeersveiligheidsverenigings, plaaslike owerhede, verkeerspolisie en die Departement van Vervoer - teen drink- en dronkbestuur (Read, 1983).
- \* Deur middel van die Verkeersveiligheidsopvoedingskomitee ontwikkel die ROSPA 'n verskeidenheid onderrigmedia, soos handleidings, werkboeke en toetse wat aan die verskillende verkeersveiligheidsverenigings en -komitees en skole beskikbaar gestel word (Read, 1983).
- \* Deur middel van die "Tufty Club" (kinderklub) bereik die ROSPA duisende kleuters en hul ouers deur wie verkeersveiligheid bevorder word (PRI, 2/1984:30).
- \* Die ROSPA reël verkeersveiligheidskonferensies en -kongresse wat 'n forum vir die uitruil van nuwe inligting oor verkeersveiligheid bied en waar kundige verteenwoordigers uit die verskillende deeldisiplines konsensus oor programme in die bevordering van verkeersveiligheid in Groot-Brittanje bereik. Die nasionale verkeersveiligheidskongresse vind die afgelope 50 jaar plaas en word deur belangstellendes en verantwoordelike persone uit die openbare en privaatsektor bygewoon (vgl. Dreyer, 1983 (b)).

Alhoewel die Departement van Vervoer in Groot-Brittanje vir verkeersveiligheidspublisiteit en -reklame verantwoordelik is, is die ROSPA hoofsaaklik vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik. Die ROSPA het hom veral met

die opleiding van kinders in fietsry en motorfietsbestuur en met die ontwikkeling en beskikbaarstelling van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding in die skole bemoei (Read, 1983). Die ROSPA is lid van die internasionale verkeersveiligheidsorganisasie, PRI<sup>4</sup>), en lewer gereelde bydraes ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding wêreldwyd.

#### **5.2.4 Resultate deur die ROSPA behaal**

Die resultate van die ROSPA word hoofsaaklik in die mate waarin verkeersbotsings in Groot-Brittanje voorkomend verlaag kon word, gemeet. In 1934 het Groot-Brittanje 'n bevolking van 45,5 miljoen mense en 2,4 miljoen motorvoertuie gehad, terwyl 7 343 mense in verkeersbotsings dood is. In 1974 - 40 jaar later - was die bevolking 54,4 miljoen met 16,8 miljoen motorvoertuie en slegs 6 876 padsterftes (Dean, 1981:15), wat op 'n beduidende daling in padsterftes dui.

Die funksies van die ROSPA (saam met ander voorkomingsmaatreëls vir verkeersbotsings) het tot gevolg gehad dat die padsterftekoers vanaf 7,4 in 1966 tot 4,6 in 1980 gedaal het (Ribbens, 1984:28; vgl. tabel 2.4).

#### **5.2.5 Samevattende opmerking**

Volgens Uken (1974:16) was die ROSPA se funksies gedurende die setigerjare hoofsaaklik publisiteitsgeoriënteerd, alhoewel hulle ook heelwat hoë gehalte onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding geskep en versprei het. Die ROSPA het in die vyftigerjare met opleidingsprogramme vir fietsryers begin en aan verkeersveiligheidsopvoeding van die kleuters aandag geskenk. Laasgenoemde is deur die plaaslike verkeersveiligheidsorganisasies uitgevoer.

Die feit dat die gemeenskap gedurende die sewentigerjare op doelmatige bestuurderopleiding en strenger verkeerswetstoepassing aangedring het, het die taak van die ROSPA aansienlik vergemaklik en hul programme by die meerderheid publiek aanvaarbaar gemaak (Read, 1983). Plaaslike verkeersveiligheidsorganisasies met hul vrywillige helpers uit die gemeenskap het grootliks tot die resultate wat die ROSPA behaal het, bygedra.

---

4) PRI is die amptelike afkorting van LA PREVENTION ROUTIERE INTERNATIONALE.

### 5.3 Die verkeersveiligheidsorganisasies in Wes-Duitsland

#### 5.3.1 Inleiding

In Wes-Duitsland bestaan daar twee nasionale verkeersveiligheidsorganisasies: die Duitse Verkeerswag (*Deutsche Verkehrswacht* - DVW) en die Duitse Verkeersveiligheidsraad (*Deutsche Verkehrssicherheitsrat* - DVR). Die DVW is die oudste van dié twee verkeersveiligheidsorganisasies en het as 'n uitvloeisel van die Eerste Wêreldoorlog ontstaan. Ná die Eerste Wêreldoorlog het Duitsland 'n ongekende ekonomiese groei ervaar wat die vervaardiging en verkope van motorvoertuie laat toeneem het (vgl. par. 1.2). Dié toename in motorvoertuie het egter ook 'n styging in die getal verkeersbotsings, -beserings en -sterftes tot gevolg gehad. Motoriste het aanvanklik verkeersveiligheidsassosiasies op plaaslike vlak gevorm waardeur aandag en publisiteit aan, onder andere, spoedbeheer geskenk is<sup>5)</sup>. Daar is egter gou besef dat die toenemende verkeersveiligheidsprobleem nie op plaaslike vlak beheer kan word nie. Daar het dus 'n gemeenskapsbehoefte ontstaan om verkeersveiligheid op nasionale vlak te organiseer. Gevolglik is die DVW op 3 November 1924 in Berlyn gestig (PRI, 1975:15).

Met die koms van die Nasionale Sosialistiese Party in Duitsland, is die DVW in 1938 herstruktureer, waarna dit onveranderd gebly en gefunksioneer het. Sedert 1950 is die DVW in Bonn gehuisves vanwaar dit verkeersveiligheid, veral verkeersveiligheidsopvoeding, landwyd bevorder (PRI, 1975:16).

Die DVR het gedurende 1950 as oorkoepelende verkeersveiligheidsorganisasie ontstaan, en is ook in Bonn gevestig. Die DVW is een van die lede van die DVR. Alhoewel beide organisasies verkeersveiligheid bevorder, het elkeen sy eie funksieterrein (Warnke, 1984).

Die organisasiestrukture en funksies van beide hierdie nasionale verkeersveiligheidsorganisasies word vervolgens behandel.

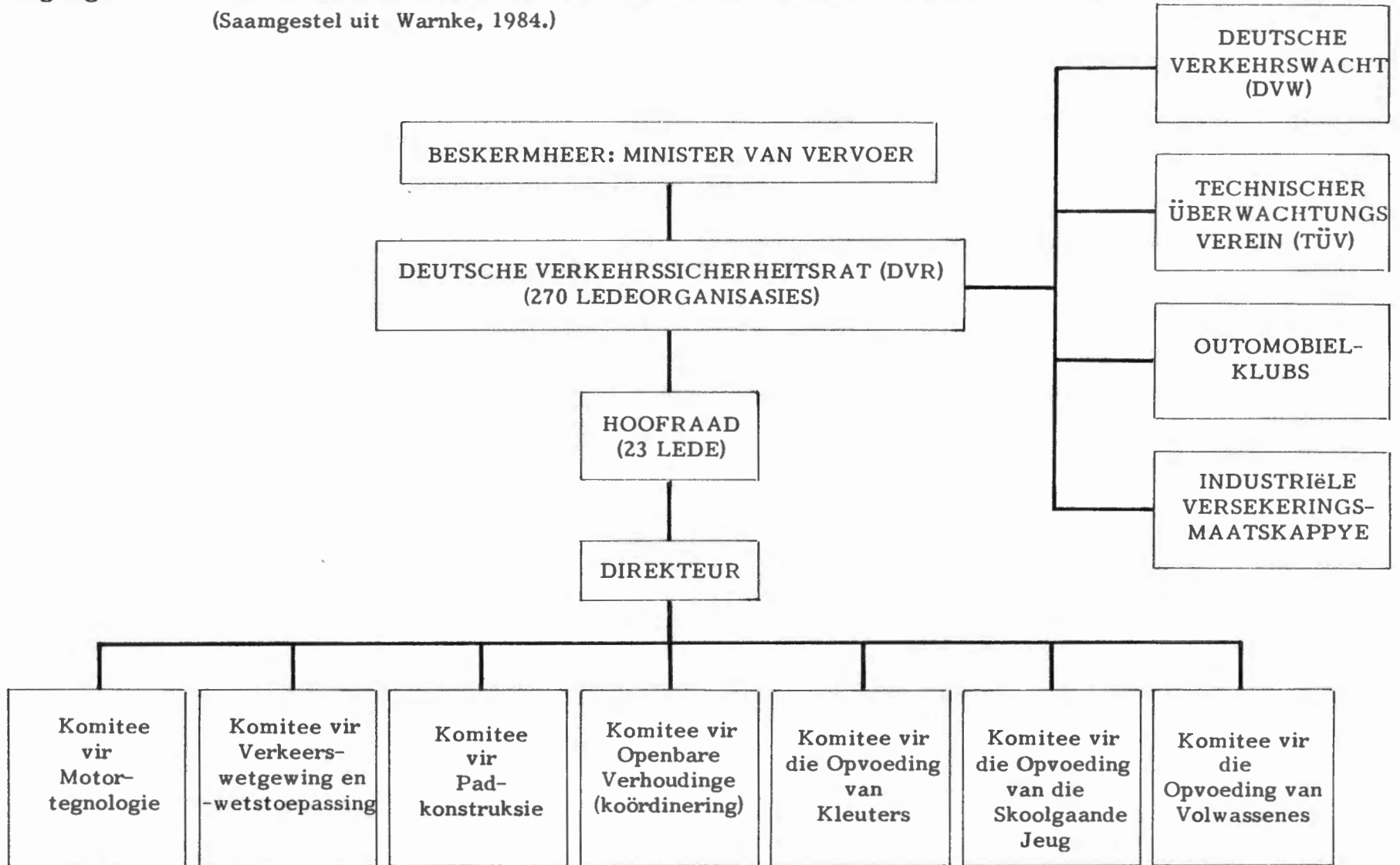
#### 5.3.2 Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR)

Die DVR bestaan uit 270 ledeorganisasies wat vierjaarlik 'n Hoofraad verkies. Die Hoofraad bestaan uit 23 direkteure wat hul voorsitter (president) self verkies en vier maal per jaar vergader.

---

5) Die spoedgrens in Duitsland gedurende die jare na die Eerste Wêreldoorlog was 35 kilometer per uur.

**Organigram 5.2 DIE ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE DEUTSCHE VERKEHRSSICHERHEITSRAT (DVR)**  
 (Saamgestel uit Warnke, 1984.)



Die DVR funksioneer deur middel van sewe subkomitees wat elk op 'n bepaalde terrein van padverkeer spesialiseer. Die organisasiestruktuur van die DVR word in organigram 5.2 uitgebeeld.

Organigram 5.2 dui aan dat die DVR met behulp van sy subkomitees oor die hele terrein van padverkeer funksioneer. Die DVR koördineer die drie hooffunksieterreine van verkeersveiligheid en het dus 'n verantwoordelikheid ten opsigte van die drie hoofelemente waaruit padverkeer bestaan<sup>6)</sup>. Dit is besonder opvallend dat drie van die sewe subkomitees van die DVR vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik is. Die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding van die kleuter 'n selfstandige subkomitee van die DVR uitmaak, beklemtoon die belangrikheid van die kleuterfase in die vestiging van 'n positiewe en veilige padgebruikershouding en -gedrag (vgl. par. 4.7.5).

Die vernaamste ledeorganisasies waaruit die DVR bestaan, is die DVW en die *Technischer Überwachungs Verein (TÜV)*<sup>7)</sup>, asook motoristeklubs, industriële versekeringsmaatskappye en motorvervaardigers. Die ledeorganisasies beskik oor kundiges op die gebied van verkeersveiligheid deur wie die beplanning en loodsing van verkeersveiligheidsprojekte, -programme en -maatreëls doelmatig plaasvind (Warnke, 1984). Die hooffunksies van die DVR word vervolgens kortliks aangedui.

### 5.3.3 Die hooffunksies van die DVR

Die DVR is as oorkoepelende nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Wes-Duitsland vir die beplanning en koördinerings van alle verkeersveiligheidsprojekte, -programme en -maatreëls verantwoordelik (Fourie en Toerien, 1981:2). Die DVR bepaal die beleid waarvolgens verkeersveiligheid bevorder word. Hy stel bepaalde standaarde op die verskillende funksieterreine van verkeersveiligheid vas wat dan deur verkeersveiligheidsbeamptes ("moderatoren") van die DVW aan die streeks- en gemeenskapskomitees (vgl. org. 5.3) vir uitvoering oorgedra word (vgl. Dreyer, 1984 (b):13). Deur dié werkwyse word gemeenskapsbetrokkenheid by verkeersveiligheid bewerkstellig. Die motoristeklubs, waarvan die grootstes tot 8 miljoen lede elk het, lewer deur middel van befondsing en kundigheid beson-

6) Die hoofelemente van padverkeer is die pad, die motorvoertuig en die mens. Die hooffunksieterreine van verkeersveiligheid is ingenieurswese, opvoeding en wetstoepassing (vgl. parr. 1.6; 2.1; 2.4.2).

7) Die TÜV is 'n tegniese vereniging wat vir die toetsstandaarde van motorvoertuie vir padwaardigheid en vir die lisensiëring van aspirant-motorvoertuigbestuurders verantwoordelik is.

der groot bydraes tot die beplanning en loodsing van verkeersveiligheidsprojekte (Warnke, 1984).

Die DVR is verder vir die opleiding van verkeersveiligheidsbeamptes verantwoordelik. Dié beamptes skakel by die DVW in en gee inligting en voorligting aan plaaslike owerhede, gemeenskapskomitees en maatskappye ten opsigte van nasionale beleid, standarde en bepaalde projekte wat aanbeveel en uitgevoer moet word. 'n Voorbeeld van die inligtingsfunksie is die inligting oor die behoeftes en eienskappe van kleuters in padverkeer wat aan padingenieurs van plaaslike owerhede gegee word om beter voorsiening vir die fisiese veiligheid van kinders tydens padgebruik te kan maak. 'n Verdere voorbeeld van inligting en voorligting wat deur die verkeersveiligheidsbeamptes gegee word, is dié aan ouer mense (senior burgers) om aan hulle opvoedende hulp te verleen om veilig by die verkeersituasie in te skakel. Trouens, een van die DVR se belangrikste opvoedingsprojekte is die "kind in verkeer". Die ouers en kleuters is die teikengroep vir hierdie projek. Met dié projek word die ouers voorligting gegee ten opsigte van hul verantwoordelikhede met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding (Warnke, 1984).

Ten opsigte van publisiteit en reklame ter bevordering van verkeersveiligheid, maak die DVR slegs op klein skaal van betaalde reklame in die vorm van media-advertensies gebruik. Daar word meer op redaksionele publisiteit gekonsentreer. Met betrekking tot televisie-advertensies en -programme oor verkeersveiligheid, word die produksiekoste op 'n gelyke basis met die uitsaaikorporasies gedra, dog gratis gebeeldsaai. Verder hou die DVR gereelde persseminare waartydens verkeersprobleme en maatreëls om dit die hoof te bied, met mediaredakteurs bespreek word. Die massakommunikasiemedie doen dan ook op 'n deurlopende basis oor verkeersveiligheid verslag. Die publisiteit met 'n opvoedende strekking speel 'n belangrike rol in die bevordering van verkeersveiligheid in Wes-Duitsland (vgl. Dreyer, 1984 (b):13-14).

Wat verkeersveiligheidsnavorsing betref, word dit deur die DVR beplan, gekoördineer, geëvalueer en word die resultate geïmplementeer. Trouens, alle verkeersveiligheidsprojekte, -programme en -maatreëls is op navorsing gebaseer. Die Departement van Vervoer in Wes-Duitsland finansier alle verkeersveiligheidsnavorsing (Warnke, 1984).

Die DVR word gedeeltelik deur die Departement van Vervoer befonds. Die oorblywende inkomste word uit ledegeld, donasies en borgskappe van ledeorganisasies en verkeersverwante instansies verkry.

#### 5.3.4 Die organisasiestruktuur van die Duitse Verkeerswag (DVW)

Die DVW is, soos die DVR, 'n outonome nasionale verkeersveiligheidsorganisasie en 'n lid van die DVR. Die primêre doelstelling van die DVW is die sistematiese en deurlopende opvoeding en opleiding van alle padgebruikers, maar veral die jong kinders, in veilige padgebruik. Om dié doelstelling te bereik, bestaan die organisasiestruktuur van die DVW uit 'n klein hoofkantoorcomponent van 20 beamptes, met minstens een verkeersveiligheidsbeampte in elk van die 560 gemeenskapskomitees.

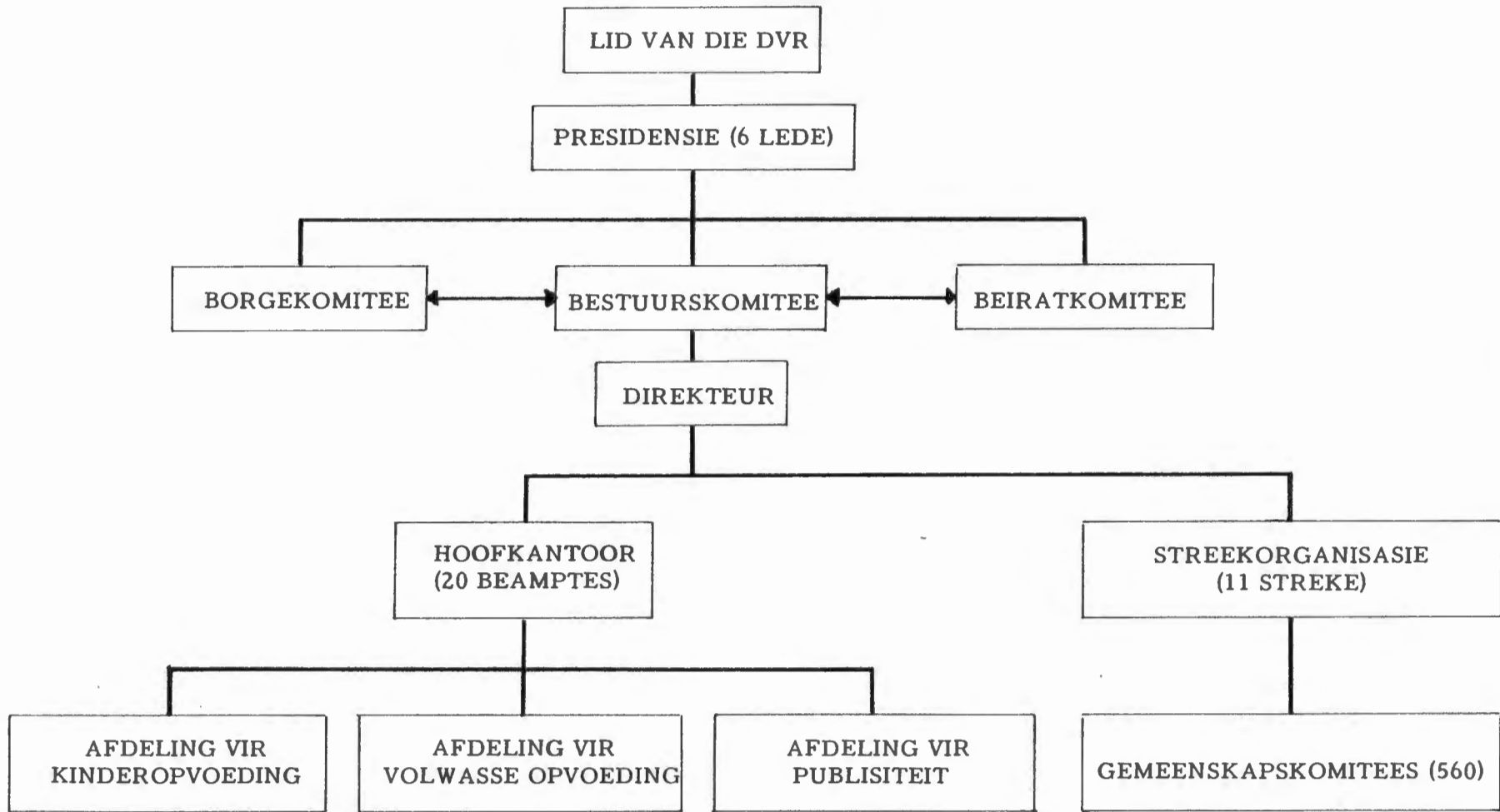
Die organisasiestruktuur van die DVW beantwoord aan die doelwitte daarvan: om inligting oor verkeersveiligheid aan alle instansies en padgebruikers bekend te maak; om vrywillige samewerking van almal te verkry om verkeersbotsings te voorkom en om kennis en vaardigheid met betrekking tot veilige padgebruik te verhoog. Die organisasiestruktuur van die DVW word in organigram 5.3 uitgebeeld.

Organigram 5.3 dui aan dat die DVW funksioneel saamgestel is en met behulp van die drie hoofkantoorafdelings uitsluitlik vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik is. Daar word verder afgelei dat die DVW as lid van die DVR, skakeling met die streekorganisasies en gemeenskapskomitees ten opsigte van verkeersveiligheid bewerkstellig.

Om 'n aanduiding te gee van die mate waarin die DVW daarin geslaag het om vrywillige medewerkers in die bevordering van verkeersveiligheid vanuit die verskillende streeksgemeenskappe te werf, word die aantal medewerkers vir elk van die 11 streke in tabel 5.1 weergegee.

Die DVW word deur 'n "Presidensie" van 6 lede beheer. Die Presidensie word deur 'n Bestuurskomitee, wat die voorsitters van die 11 streekkomitees insluit, bygestaan. Verder word die Presidensie deur 'n "Borgekomitee" en 'n "Beiratkomitee", in 'n adviserende hoedanigheid ten opsigte van verkeersveiligheidsprojekte en die finansiering daarvan, ondersteun (vgl. Dreyer, 1984 (b):11).

**Organigram 5.3 ORGANISASIESTRUKTUUR VAN DIE DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (DVW)**  
 (Saamgestel uit Engels, 1984.)



**Tabel 5.1** Getal verkeersveiligheidsmedewerkers in 1982 in Wes-Duitsland  
(DVW, 1982:28)

Streek	Getal medewerkers
Baden-Württemberg	14 199
Bayern	32 477
Berlin	916
Bremen	706
Hamburg	899
Hessen	3 787
Niedersachsen	11 035
Nordrhein-Westfalen	13 226
Rheinland-Pfalz	3 772
Saar	1 254
Schleswig-Holstein	2 525
<b>Totaal</b>	<b>84 788</b>

### 5.3.5 Die funksies van die DVW

#### 5.3.5.1 Inleiding

Die DVW is een van die 11 stigterslede van die internasionale verkeersveiligheidsorganisasie, PRI<sup>8</sup>), en neem toonaangewende leiding in die beplanning van internasionale verkeersveiligheidsprogramme, veral ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding.

Die DVW het sy eerste verkeersveiligheidsprojekte wat sedert sy stigting geloods is, ná die Tweede Wêreldoorlog voortgesit (PRI, 1975:16). Hierdie projekte en programme het die volgende behels:

- \* Die instelling, beheer en bedryf van 'n landwye skolierpatrolliestelsel.
- \* Die voorsiening van verkeersveiligheidsopleidingsterreine aan plaaslike gemeenskappe (waar die gemeenskappe dit nie kon voorsien nie).

8) Die PRI is in 1959 met 11 ledeorganisasies (-lande) gestig en het in 1985 uit 58 ledeorganisasies bestaan.

- \* Die opstel van bestuursreaksietoetse vir gebruik by toetsentrums.
- \* Deelname aan die Europese sigbaarheidsveldtog as maatreël ter voorkoming van verkeersbotsings.

#### 5.3.5.2 Voorbeelde van die funksies van die DVW

Eerstens word dit in Wes-Duitsland as 'n aksioma aanvaar dat verkeersveiligheidsopvoeding die primêre taak en verantwoordelikheid van die ouer is. Om die ouers vir hierdie taak toe te rus, bedryf die DVW 'n aktiewe kinderverkeersveiligheidsklub wat as die intensiefste verkeersveiligheidsopvoedingsprogram in Wes-Duitsland beskou word (PRI, 3/1983:6). Dié kinderverkeersveiligheidsklub is vir kleuters in die ouderdomsgroep 3 tot 6 jaar en hulle ouers bedoel. Ouers wat deur gemeenskapskomitees gewerf word, sluit by dié kinderklubs aan wanneer hul kinders die ouderdom van 3 jaar bereik, en betaal jaarliks ledegeld. Die ouers word van verkeersveiligheidsopvoedingspakkette voorsien wat elk 'n verskeidenheid onderrigmedia (handleidings, brosjures, modelle en werkboeke) met voorligting in verband met verkeersveiligheidsopvoeding bevat. Dié genoemde pakket word jaarliks aangevul met nuwe inligting wat by die ontwikkelingsfase van die kleuter aanpas. Die voorligting word op die jongste wetenskaplike navorsingsresultate oor die oorsake van verkeersbotsings (veral waarin kleuters betrokke is) gebaseer (PRI, 3/1983:7). Dieselfde verkeersveiligheidsopvoedingspakket word ook aan kleuterskole - waar verkeersveiligheidsopvoeding verpligtend is - voorsien. Die pakket word deur opvoedkundige en sielkundige verkeersveiligheidskundiges saamgestel en het dit ten doel om die ouer op te lei om sy kind in elementêre veilige padgebruik korrek op te voed (Du Plooy, 1982:6). Die verkeersveiligheidsopvoedingsprogram is praktykgerig en sluit 'n onderrig-leerproses deur middel van spel en oefening met betrekking tot die werklike verkeerssituasie in.

Om verder die probleem van kleuteropvoeding in verkeersveiligheid die hoof te bied, het die DVW gedurende 1982 'n nuwe "op-pad-skool-toe-toets" aan 600 000 leerlinge wat vir die eerste keer skool toe is, uitgestuur. Dié toetse is deur primêre skole, kleuterskole en plaaslike verkeersveiligheidsorganisasies gehanteer. Deur middel van dié toets word bepaal of jong kinders gereed is vir die verkeerssituasie, veral op pad skool toe. Die resultaat wat hiermee behaal is, dui op 'n 25 persent daling in die aantal kinders wat in verkeersbotsings op pad skool toe beseer en gedood word (PRI, 2/1982:8).

Tweedens is verkeersveiligheidsopvoeding in primêre skole in Wes-Duitsland verpligtend. Dit vorm deel van die skoolvak Wetenskapsleer. Die vakkurrikulums vir verkeersveiligheidsopvoeding sluit by die kleuteropvoeding van die ouer en kleuterskole aan en handel oor die voetganger, jong fietsryer, motorfietsryer en motorvoertuigbestuurder. Die DVW en verkeerspolisie verleen op 'n gereelde grondslag hulp aan skole, veral ten opsigte van die bedryf van die verkeersveiligheidsopleidingsterreine. Hulle beskik, onder andere, oor 76 mobiele opleidingsterreine wat by skole, waar die plaaslike gemeenskap nie oor die nodige permanente verkeersveiligheidsopleidingsterreine beskik nie, aangewend word. Hierdie deurbraak vir verkeersveiligheidsopvoeding is 'n direkte resultaat van die bemoeienis van die DVW (Du Plooy, 1982:6).

Alhoewel verkeersveiligheidsopvoeding nie in die sekondêre skole verpligtend is nie, word formele opvoedende onderwys en opleiding in motorfietsbestuur en die bestuur van ligte motorvoertuie, aangebied (PRI, 1981/82:11).

Derdens verdien die verkeersveiligheidsopleidingsterrein wat deur die DVW ontwikkel en beskikbaar gestel word, besondere vermelding. Du Plooy (1982:7) rapporteer dat dié opleidingsterrein 'n positiewe trefkrag op die verkeersgedrag van die Duitse jeug het. Die opleidingsterrein bied geleentheid waar teoretiese en praktiese opvoedende onderwys en opleiding in veilige padgebruik aan voetgangers, fietsryers en motorfietsryers tot 'n geheel geïntegreer word. Eksaminering vind ook op die opleidingsterreine plaas en sertifikate word aan suksesvolle kandidate uitgereik.

In die vierde plek word in Wes-Duitsland besonder baie aandag aan bestuurderopleiding geskenk. Die aksiomatiese wêreldwye uitgangspunt dat 'n bestuurderslisensie nie 'n waarborg vir verantwoordelike en veilige motorvoertuigbestuur in die verkeersituasie is nie, geld ook in Wes-Duitsland. Die 18 tot 24-jariges verteenwoordig 15 persent van die gelisensieerde motorvoertuigbestuurders, maar is in 45 persent van alle ernstige en noodlottige verkeersbotsings betrokke. Volgens die DVW (PRI, 1/1982:7) dui die betrokkenheid van die jeugdige motorvoertuigbestuurder by verkeersbotsings op 'n onbetwiste behoefte aan intensiewe verkeersveiligheidsopvoeding wat praktiese bestuurderopleiding insluit. Na aanleiding van dié behoefte, het die DVW - in samewerking met die DVR en ander verkeersveiligheidsinstansies - 'n nuwe gekombineerde verkeersveiligheidsopvoedings- en bestuurderopleidingskursus ontwikkel wat teoretiese en praktiese verkeersverwante komponente insluit. Dié spesiale kursus word by 27 spesiaal toegeruste bestuurderopleidingsterreine in Wes-Duitsland deur 50 spesiaal opgeleide

instrukteurs (moderatoren) aangebied.

'n Belangrike komponent van die bestuurderopleidingskursus, is dat die foute van elke kandidaat ten opsigte van sy bestuurstaak, houding en padgedrag geïdentifiseer en geremedieer word. Verder word veral aandag aan waarneming van verkeersgebeure, besluitneming en handeling geskenk, dit wil sê, aandag word aan persepsie in die verkeersituasie geskenk (PRI, 1/1982:7).

Ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding in sekondêre skole, het die DVW in 1983 die motorfietsbestuurderopleidingskursus (vir bromfietse) hersien om 'n wyer veld van die verkeersituasie in te sluit. Dié hersiene kursus bestaan uit 20 dubbellese wat sowel teoretiese en praktiese oefeninge in padverkeer, sowel as onderwerpe soos houding, aggressie en persepsie in padgebruik, insluit (PRI, 2/1984:35).

Verdere verkeersveiligheidsopvoedingsprojekte en -programme wat die DVW oor die afgelope 35 jaar onderneem het, word vervolgens opsommend genoteer:

- \* Die ontwikkeling van onderrigmedia ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, soos die vervaardiging van films, waarvan die films oor die "sewende sintuig" die bekendste is (PRI, 1/1982:11).
- \* Die ad hoc-opleiding van kleuterskoolonderwysers en ander onderwysers ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, veral gedurende die sestiger- en sewentigerjare (PRI, 1972:6).
- \* Die opstel en aanbied van toetse vir fietsrykompetisies wat landwyd gebruik word (Engels, 1984).
- \* Die reël van verkeersveiligheidskonferensies, -promosies en -filmvertonings vir volwassenes. Tot en met 1971 het die DVW ongeveer 27 000 verkeersveiligheidskonferensies gereël waartydens 2,3 miljoen mense direk by die aktiewe bevordering van verkeersveiligheid in Wes-Duitsland betrek is (PRI, 1972:6).
- \* Die verkeersveiligheidspublikasie *Deutsche Verkehrswacht* word uitgegee en wêreldwyd versprei (Engels, 1984).
- \* Die loodsing van 'n sitplekgordeldraveltdog deur middel van die massakommunikasiemedie, brosjures (2,4 miljoen eksemplare is versprei), skyfiekonferensies, demonstrasiepromosies en plakkate (PRI, 2/1984:35).

- \* Opvoedende voorligting aan oumense waarmee in hul behoeftes in padverkeer voorsien en hulle in staat gestel word om die veranderende verkeersituasie met veiligheid te gebruik (Engels, 1984).
- \* Laastens het die DVW gedurende 1973 die eerste verkeersveiligheidsjaarveldtog geloods, wat in 1984 opgevolg is met 'n nasionale verkeersveiligheidsbewustheidsveldtog (Engels, 1984). Gedurende 1986 neem hulle deel aan die PRI se Europese verkeersveiligheidsjaarveldtog waartydens weer eens hoofsaaklik op verkeersveiligheidsopvoeding gekonsentreer word (vgl. Dreyer, 1985:9).

### 5.3.5.3 Resultate deur die DVW behaal

Alhoewel verkeersveiligheid 'n multidissiplinêre aangeleentheid is, dui die dalende statistiek oor verkeersbotsings in Wes-Duitsland op die geslaagdheid van verkeersveiligheidsopvoeding. Intensiewe en doelgerigte verkeersveiligheidsopvoeding wat praktiese bestuurderopleiding insluit en oor 'n tydperk van ongeveer 40 jaar in Wes-Duitsland plaasgevind het, het 'n beduidende invloed op die verbetering van verkeersveiligheid tot gevolg gehad. In tabelle 5.2 en 5.3 word 'n aanduiding gegee van die sukses van die DVW se funksies.

**Tabel 5.2** Getal motorvoertuie en verkeersbotsings, -beserings en -sterftes in Wes-Duitsland gedurende 1970, 1979 en 1982 (PRI, 2/1984:35)

Jaar	Getal motorvoertuie	Getal verkeersbotsings	Getal ongevalle	
			Beseer	Gedood
1970	18 000 000	1 392 000	531 189	19 177
1979	28 310 000	-	486 441	13 222
1982	30 261 000	-	467 188	11 608

**Tabel 5.3 Padsterftekoeers in Wes-Duitsland gedurende 1965 tot 1980**  
(vgl. tabel 2.4)

Jaar	Sterftekoeers
1965	8,2
1970	7,5
1975	5,0
1980	3,8

Tabel 5.2 dui aan dat die getal motorvoertuie in Wes-Duitsland vanaf 1970 tot 1982 met 60 persent gestyg het, terwyl die padsterftesyfer vir die ooreenstemmende tydperk met 60 persent gedaal het. Volgens Engels (1984) word dié gunstige tendens toegeskryf aan doelmatige verkeersbeheer en 'n veiligheidstelsel wat verkeersveiligheidsopvoeding, bestuurderopleiding en verkeersveiligheidsreklame insluit. Dit word bereken dat ongeveer 18 miljoen kykers met elke verkeersveiligheidsadvertensie en -program op televisie bereik word (PRI, 2/1982:8). Tabel 5.3 toon 'n konstante daling in die padsterftekoeers in Wes-Duitsland aan.

Ten spyte van die dalende syfers van verkeersbotsings en die padsterftekoeers, en die DVW se betrokkenheid by die hoër op genoemde verkeersveiligheidsprogramme en -veldtogte, en verkeersveiligheidsopvoeding, is die persentasie kinders wat in Wes-Duitsland in padverkeersbotsings beseer en gedood word die hoogste in Europa (PRI, 2/1982:8).

'n Verdere resultaat van die DVW en DVR se gesamentlike betrokkenheid by die bevordering van verkeersveiligheid deur verkeersveiligheidsopvoeding, is dat die Universiteit van Essen die enigste universiteit in Europa is wat Verkeersveiligheid as 'n volwaardige graadkursus aanbied. In die Fakulteit Verkeersopvoeding en Toegepaste Sielkunde word onderwysers opgelei om verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum aan te bied (Du Plooy, 1982:7-8).

### **5.3.6 Samevattende opmerking**

In Wes-Duitsland bestaan twee nasionale verkeersveiligheidsorganisasies: die oorkoepelende Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR) en die Duitse Verkeerswag (DVW).

Drie van die sewe subkomitees van die DVR is met verkeersveiligheidsopvoeding gemoeid, terwyl die DVW uitsluitlik vir verkeersveiligheidsopvoeding van die kind - vanaf kleuterfase tot op lisensiëringsouderdom - verantwoordelik is.

Die verantwoordelikheid van die DVW behels motivering van en leiding en voorligting aan die ouers om hul taak en verantwoordelikheid ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding van hul kinders korrek, eenvormig en doelmatig na te kom. Verder bied die DVW 'n hulpdiens aan onderwysowerhede, skole en gemeenskapsorganisasies aan om verkeersveiligheidsopvoeding op 'n gesonde voet te plaas.

Die DVR en DVW is egter ook vir opvoedende voorligting aan volwasse padgebruikers deur middel van die massakommunikasiemedia, konferensies en kort opleidingskursusse verantwoordelik.

#### 5.4 Die verkeersveiligheidsorganisasie in Australië

##### 5.4.1 Inleiding

Verkeersveiligheid word in Australië deur verskeie nasionale en state-verkeersveiligheidsorganisasies bevorder. As gevolg van Australië se staatkundige stelsel van selfregerende state en die uitgestrektheid van die land, het die bevordering van verkeersveiligheid in elk van sy sewe state<sup>9)</sup> onafhanklik van mekaar 'n aanvang geneem. Elke staat het volgens sy eie samelewingsbehoefte ten opsigte van verkeersveiligheidsmaatreëls, verkeersveiligheidsorganisasies gestig.

Só het Wes-Australië, byvoorbeeld, die *National Safety Council of Western Australia* in 1946 gestig waarvan die samestelling en funksies op die lees van die ROSPA in Groot-Brittanje en die *National Safety Council* in die Verenigde State van Amerika geskoei is (Boulton, 1983:7). In die staat Victoria het 'n *Traffic Commission* verkeersveiligheid aanvanklik bevorder. Die organisasie is in 1971 deur die *Road Safety and Traffic Authority* vervang, wat in 1983 deur die *Road Traffic Authority* as verkeersveiligheidsorganisasie vervang is (Vulcan, 1984:5).

---

9) Australië het aanvanklik uit 6 afsonderlike state bestaan. Tasmanië is later as die sewende staat ingesluit. Die state van Australië kan met die provinsies in Suid-Afrika vergelyk word. Die meeste van eersgenoemde is egter baie meer uitgestrek.

Die primêre doel van die verkeersveiligheidsorganisasies in elke staat is om deur die bevordering van verkeersveiligheidsmaatreëls die aantal verkeersbotsings te verminder (Boulton, 1983:7).

Elke staat is - soos die provinsies in Suid-Afrika - vir padverkeer en verkeersveiligheid binne sy grense verantwoordelik. Die Federale Regering se taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheid, is om die individuele state se verkeersveiligheidsaktiwiteite te ondersteun en op nasionale vlak te koördineer (Montgomery, 1985). Volgens Burkin (1978:2) het dié gefragmenteerde verkeersveiligheidsfunksie in Australië konflik tussen die stateregerings en die Federale Regering veroorsaak wat die bevordering van verkeersveiligheid ernstig vertraag en negatief beïnvloed het.

Gibb (1985) ondersteun dié standpunt en wys verder daarop dat Australië, in verhouding tot sy bevolking, die derdehoogste gemotoriseerde land in die wêreld is en dat jaarliks die meeste aantal kilometers in die wêreld met privaatmotors in Australië afgelê word. Die getal motorvoertuie het sedert 1965 verdubbel en in 1978 is 7 miljoen getel - 'n gemiddeld van een motorvoertuig vir elke twee persone van die totale bevolking van 13,5 miljoen in dieselfde jaar (Burkin, 1978:1). Australië is 'n ontwikkelde land (The World Bank, 1981:131).

#### **5.4.2 Die verkeersveiligheidsorganisasiestruktuur in Australië**

Verkeersveiligheid word in Australië, volgens Gibb (1985), op drie vlakke bedryf:

- \* Op nasionale vlak deur die *Australian Transport Advisory Council* (ATAC) onder voogdyskap van die Departement van Vervoer van die Federale Regering.
- \* Op statevlak deur die stateverkeersveiligheidsorganisasies.
- \* Op plaaslike vlak deur streekverkeersveiligheidskomitees.

Volgens Gibb (1985) en Montgomery (1985) bestaan daar addisioneel tot bogenoemde drie verkeersveiligheidsfunksionele vlakke ook 'n vrywillige nasionale verkeersveiligheidsorganisasie, die *Road Crash Prevention Australia* (RCPA). Die RCPA het, as gevolg van vertraging in verkeersveiligheidsbevordering deur die stateorganisasies en die gevolglike samelewingsbehoefte om verkeersbotsings doelmatig te bekamp, ontstaan. Die RCPA is nie volgens 'n bepaalde wet saamgestel nie, maar bestaan uit vrywillige verkeersveiligheidskundiges uit

die verskillende funksieterreine van padverkeer (Meyer en Dreyer, 1986:5). Die Australiese verkeersveiligheidsorganisasiestruktuur word in organigram 5.4 uitgebeeld.

Organigram 5.4 toon dat die Federale Regering verkeersveiligheid in Australië beheer.

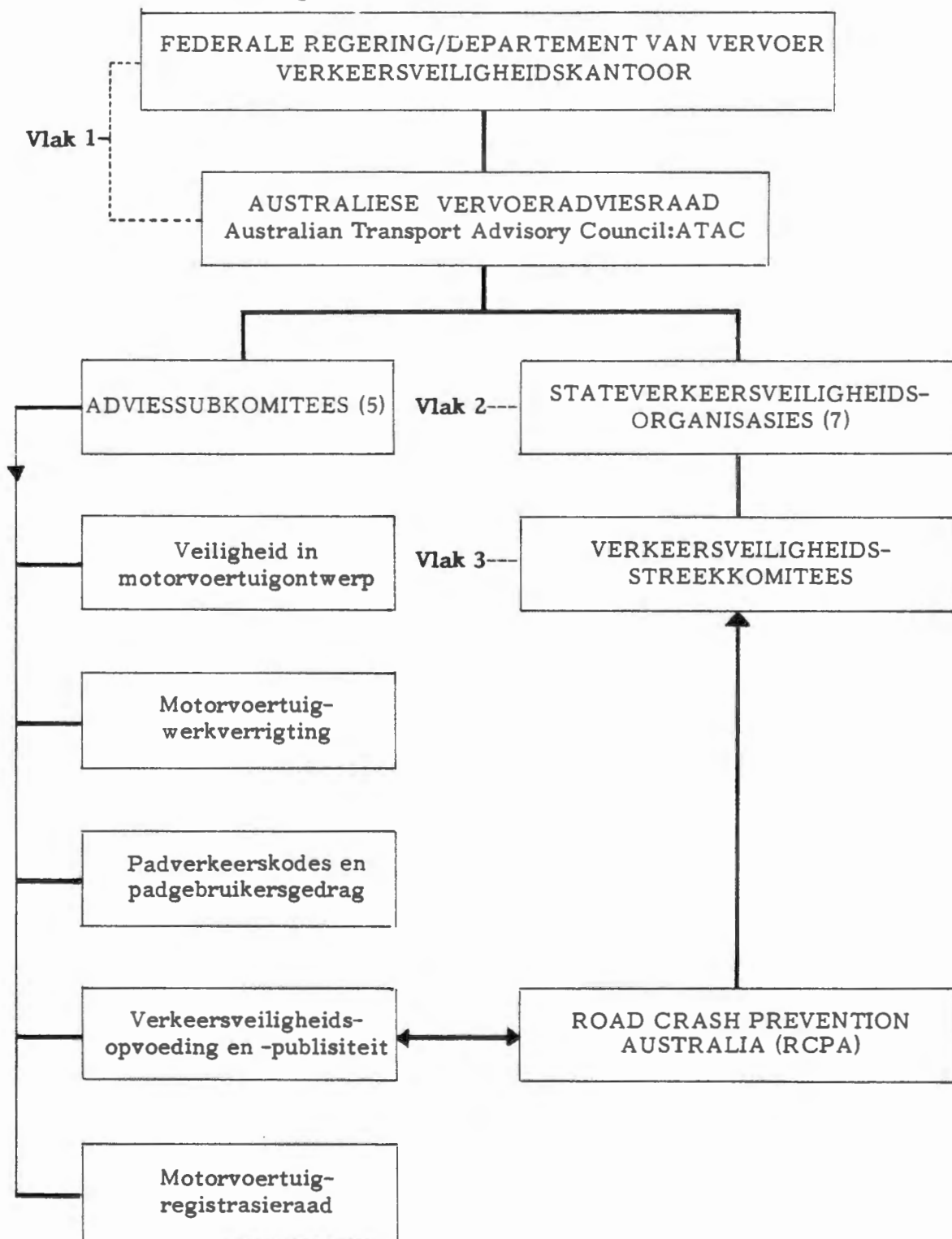
Op die eerste vlak is die ATAC die nasionale organisasie wat met behulp van vyf adviserende subkomitees 'n verkeersbeleid - wat verkeersveiligheid en verkeersveiligheidsopvoeding insluit - koördinerend en adviserend bepaal, beheer en monitor. Om dié funksie te kan verrig, is die ministers van vervoer van die Federale Regering en die stateregerings lede van die ATAC. Om die koördinering van verkeersveiligheid te monitor, is 'n kantoor vir verkeersveiligheid by die Federale Regering se Departement van Vervoer in Canberra in Desember 1977 geopen (Burkin, 1978:2). Die voorgeskrewe funksies van die Federale Kantoor vir Verkeersveiligheid (*Federal Office of Road Safety*) is om 'n verkeersveiligheidsbeleid te formuleer, te bevorder en te koördineer, om strategie en standaarde in konsultasie met die state te bepaal, om verkeersveiligheidsnavorsing en landwye verkeersveiligheidsopvoedingsprogramme uit te voer en te finansier en om enkele ander funksies van meer tegniese aard te verrig (Gibb, 1985). Op die tweede vlak is die bevordering van verkeersveiligheid die verantwoordelikheid van die onderskeie stateregerings wat elk oor sy eie verkeersveiligheidsorganisasie beskik. Op die derde vlak word verkeersveiligheid deur streekkomitees bevorder.

#### **5.4.3 Die funksies van die Road Crash Prevention Australia (RCPA)**

Die RCPA is lid van die PRI en die enigste verteenwoordiger van Australië op hierdie internasionale verkeersveiligheidsorganisasie (PRI, 2/1984:59).

Die RCPA funksioneer op 'n ad hoc-basis deurdat bepaalde verkeersprobleme van tyd tot tyd geïdentifiseer en projekte/programme ter verbetering daarvan geloods word. Volgens Gibb (1985) en Montgomery (1985) is dit opvallend dat, alhoewel al die verkeersveiligheidsorganisasies in Australië verkeersveiligheid bevorder, die regeringsverkeersveiligheidsorganisasies die RCPA as opponent beskou en geen amptelike erkenning daaraan verleen nie. Die RCPA, daarenteen, poog om nouer samewerking met die regeringsorganisasies te bewerkstellig en om verkeersveiligheidsbevordering meer vaartbelyn en doelmatig te laat funksioneer. Gevolglik eien die RCPA suksesse wat met verkeersveiligheidsprojekte

**Organigram 5.4 DIE AUSTRALIESE VERKEERSVEILIGHEIDSORGANISASIESTRUKTUUR**  
(Saamgestel uit Gibb, 1985)



(waaraan hulle ook deelneem) behaal word, aan hulself toe, terwyl die regering se verkeersveiligheidsorganisasies die RCPA geen krediet vir hul deelname gee nie. Die feit is dat die RCPA deur middel van die massakommunikasiemedie soos *The Sun* (’n metropolitaanse oggendkoerant) besondere welslae met publiseiteitsveldtogte en met skakeling en samewerking met skole en plaaslike verkeersveiligheidsorganisasies behaal het (Vulcan, 1984:6).

Voorbeelde van publiseiteitsveldtogte met ’n opvoedingstrekking waaraan die RCPA deelgeneem het, is die sitplekgordelveldtog, die veldtog teen drink- en dronkbestuur en ook die bevordering van bestuurderopleiding in Australië, veral in die state Victoria en Nieu-Suid-Wallis (PRI, 2/1984:59).

#### **5.4.4 Die funksies van die Road Traffic Authority (RTA) in Victoria**

##### **5.4.4.1 Inleiding**

Die Federale Regering en die stateregerings het gesamentlik ’n wetgewende raamwerk vir die bevordering van verkeersveiligheid op nasionale grondslag voorsien. Aangesien die nasionale verkeersveiligheidsorganisasie ATAC slegs koördinerend en adviserend funksioneer, word dit gerade geag om die funksies van een van die tiperende state in Australië onder die loep te neem. Blykens die literatuur en mededelings (Odendaal, 1977; Burkin, 1978; Boulton, 1983; Vulcan, 1984; Allen, 1985; Gibb, 1985; Montgomery, 1985) is verkeersveiligheid in die state Wes-Australië en Victoria die doelmatigste. Die keuse val op die *Road Traffic Authority* (RTA) van Victoria<sup>10</sup>).

##### **5.4.4.2 Voorbeelde van die funksies van die RTA**

Die gebrek aan doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding in Victoria, trouens, in Australië, is besonder opvallend. Tot en met 1970 was die maatreëls om verkeersbotsings en -sterftes te bekamp nie suksesvol nie (Vulcan, 1984:2).

Net soos in Suid-Afrika die geval tot in die vroeë sewentigerjare was, het daar in Australië ’n wanbegrip oor die werklike betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding bestaan. Die wanbegrip oor verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 3.9) behels dat daar volstaan is met onderrig in basiese verkeersreëls en dat kinders

---

10) Die rede vir die keuse van die Staat Victoria lê grotendeels daarin dat die outeur tydens sy besoek aan Australië (November 1985) persoonlik met die bevordering van verkeersveiligheid in Victoria kennis gemaak het.

en volwassenes verder slegs aangemoedig is om dié reëls te gehoorsaam. Geen doelstelling en doelwitte is ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding gestel nie en die kinders is gevolglik nie in die ware sin van die woord in veilige padgebruik opgevoed nie. Vulcan (1984:4) stel dit dat verkeerspolisie in Victoria sedert 1956 vir verkeersveiligheidsopvoeding tydens hulle direkte kontak met die individuele padgebruiker verantwoordelik was.

In Mei 1984 het die Stateregering van Victoria dit goedgekeur dat verkeersveiligheidsopvoeding in skole ingevoer moet word (Allen, 1985:5). Voordat dié besluit geneem is, is dit voorafgegaan deur die voorsiening van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding aan skole deur die RTA in samewerking met die Onderwysdepartement van Victoria. In tabel 5.4 word aangetoon in watter mate verkeersveiligheidsonderrigmedia aan skole beskikbaar gestel en geïmplementeer is.

**Tabel 5.4** **Beskikbaarheid van onderrigmedia vir verkeersveiligheidsopvoeding in Victoria**  
(Vulcan, 1984:12)

Titel van onderrigmedium	Skool-standerd	Jaar van implementering	Persentasie skole reeds geïmplementeer
ROADSWORK (Kindervoetganger en passasiersveiligheidsprogramme)	1-4	1982	100
BIKE ED (Fietsopleidingsprogram)	4-7	1980	50
SCIENCE AND THE ROAD (Die motorvoertuig en bestuurder)	10	1981	75
SOCIAL SCIENCE UNITS (Algemene verkeersveiligheidsopvoeding)	8-10	1984	-
TEENAGERS: ALCOHOL AND ROAD SAFETY (Invloed van alkohol op verkeersveiligheid)	8-10	1984	-

Tabel 5.4 toon aan dat verkeersveiligheidsopvoeding eers sedert 1980 in skole in Victoria plaasvind en dat opleiding in fietsry in 50 persent van die primêre skole in Victoria geskied. Die verantwoordelikheid van verkeersveiligheidsopvoeding is tussen die Onderwysdepartement van Victoria en die RTA verdeel (Allen, 1985:7-8). Hiervolgens sou elk van die twee instansies soos volg vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik wees:

- \* Die Onderwysdepartement van Victoria sal primêr vir die koördinerings- en implementering van verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum verantwoordelik wees. Dit behels die ontwikkeling van 'n beleid, riglyne en onderrigmedia, die voorsiening van vakkurrikulums, die indiensopleiding van onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding, die voorsiening van 'n meganisme vir skakeling met privaatskole en plaaslike gemeenskappe en die identifisering van behoeftes by studente, onderwysers en gemeenskappe ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Die RTA sal voortgaan om die verkeersveiligheidsopvoedingshandeling van die formele onderwys ten opsigte van advies, navorsing, implementering van gemeenskapsveldtogte en die voorsiening van aanvullende onderrigmedia vir gebruik in skole te ondersteun. Hierdie ondersteuning deur die RTA sal dit moontlik maak dat verkeersveiligheidsopvoeding in die praktyk uitgevoer kan word. 'n Verkeersveiligheidsonderwyskomitee is deur die Onderwysdepartement van Victoria en die RTA gevorm om die implementering en koördinerings- van verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum te bevorder (Allen, 1985:9).

'n Opvallende leemte ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding is die totale gebrek aan aandag en voorligting aan ouers as die primêre opvoeders in veilige padgebruik. Die verantwoordelikheid van die formele onderwys, die verkeersveiligheidsorganisasies en die plaaslike gemeenskappe word met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding deurlopend beklemtoon.

Besonder baie aandag word aan bestuurderopleiding in Victoria (en Australië in die algemeen) geskenk. Dit word as 'n belangrike komponent van verkeersveiligheidsopvoeding beskou. Trouens, tot voor 1980 was bestuurderopleiding in Victoria as die belangrikste komponent van verkeersveiligheidsopvoeding beskou (Montgomery, 1985). Teoretiese en praktiese bestuurderopleiding word deur goedgeorganiseerde opleidingsentrums aangebied. Die opleidingsentrum in Shepparton, Victoria, is byvoorbeeld ingerig om opleiding in veilige padgebruik

vanaf die kleuter tot gevorderde swaarmotorvoertuigdrywers en aan bestuurderopleidingsinstrukteurs aan te bied (Meyer en Dreyer, 1986:7). Aangesien die motorfietsongelukke hoog verteenwoordig in die verkeersbotsingstatistiek in Australië is, word motorfietsopleidingskursusse vir onderwysers in voor-lisensieopleiding aan skoliere landwyd aangebied (Allen, 1985:16-17).

Die twee verkeersveiligheidsveldtogte wat in Australië as uitsonderlik suksesvol beskou word, is die veldtog vir die verpligte dra van sitplekgordels en die veldtog teen drink- en dronkbestuur. Dié twee veldtogte het hoofsaaklik uit publisiteit en wetstoepassing bestaan. Dit word gerapporteer (Gibb, 1985) dat dié twee veldtogte grootliks verantwoordelik gehou kan word vir die daling in die verkeersbotsings en -sterftes sedert 1971 in Australië. Die massakommunikasiemedia het veral hierin 'n groot rol gespeel. Die feit dat bepaalde gesindhede gevorm en veilige padgedrag deur publisiteit en reklame bewerkstellig kon word, regverdig die gevolgtrekking in Australië dat publisiteit 'n belangrike komponent van verkeersveiligheidsopvoeding uitmaak (Gibb, 1985).

#### 5.4.5 Die resultate van die funksies van die verkeersveiligheidsorganisasies in Australië

Vanaf 1960 tot 1969 is meer as 30 000 mense in verkeersbotsings in Australië gedood. Dié gemiddelde jaarlikse getal van 3 000 sterftes het gedurende 1970 'n hoogtepunt van 3 798 bereik, waarna dit geleidelik gedaal het soos in tabel 5.5 aangetoon word.

**Tabel 5.5** Bevolkingsgetal en getal motorvoertuie en padsterftes gedurende 1970, 1976, 1981 en 1983 in Australië

(Burkin, 1978; PRI, 2/1984:59)

Jaar	Bevolkingsgetal	Getal motorvoertuie	Getal padsterftes
1970			3 798
1976 <sup>11)</sup>	13 500 000	7 000 000	3 600
1981	14 532 300	7 565 300	3 321
1983	15 336 100	8 172 300	2 740

11) Die bevolkingsgetal en getal motorvoertuie in 1976 in tabel 5.5 is by benadering geskat aangesien geen betroubare syfers verkry kon word nie.

Tabel 5.5 toon aan dat die getal padsterftes sedert 1970 geleidelik gedaal het, terwyl die bevolking en die getal motorvoertuie toegeneem het. Dié daling in padsterftes stem ooreen met die daling in die padsterftekoers wat in tabel 2.4 weergegee is: 'n daling vanaf 6,0 in 1970 tot 3,1 in 1979. Die aansienlike daling in padsterftes vanaf 1981 tot 1983, in teenstelling met die daling voor 1981, word in Australië in verband gebring met die aanvang van verkeersveiligheidsopvoeding sedert 1980 in skole en aan bestuurderopleiding wat gedurende die tagtigerjare meer intensief en doelmatig plaasvind.

#### **5.4.6 Samevattende opmerking**

In Australië bestaan daar verskeie verkeersveiligheidsorganisasies wat verkeersbotsings, -beserings en -sterftes op drie funksionele vlakke bekamp.

Sedert 1980 is met verkeersveiligheidsopvoeding in skole begin en in 1984 is dit goedgekeur dat verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum verpligtend ingesluit moet word.

Sedert 1971 het die getal verkeersbotsings in Australië, as gevolg van doelmatige publisiteit in verband met die dra van sitplekgordels en teen drink- en dronkbestuur, geleidelik gedaal. Dié publisiteitsveldtogte is deur effektiewe wetstoepassing ondersteun. Sedert 1980, toe begin is met verkeersveiligheidsopvoeding, het die getal padsterftes drasties verminder.

Alhoewel die implementering van verpligte verkeersveiligheidsopvoeding eers in 1984 in Australië 'n werklikheid geword het, is die verwagting dat dit 'n beduidende bydrae sal lewer tot die bevordering van verkeersveiligheid.

#### **5.5 Samevatting**

Dit is aksiomaties dat mense, gemeenskappe en volke van mekaar verskil. Op grond van dié verskille is daar 'n verskeidenheid behoeftes, prioriteite en funksies met betrekking tot gemeenskapsaktiwiteite. Dié verskille en verskeidenheid is ook op verkeersveiligheid van toepassing, veral ten opsigte van die aard en wese van verkeersveiligheidsopvoeding. Die verskille het in die behandeling van die strukture en funksies van die verskillende lande se verkeersveiligheidsorganisasies duidelik na vore gekom.

Vir die bevordering van verkeersveiligheid in Groot-Brittanje, bestaan een nasionale verkeersveiligheidsorganisasie, die ROSPA. Die ROSPA gee reeds sedert die sestigerjare aandag aan verkeersveiligheidsopvoeding deur middel van opvoe-

dende publiseitsveldtogte, die ontwikkeling van onderrigmedia en programme vir gebruik in skole, die opvoeding van die kleuter en die opleiding van fietsryers en motorfietsbestuurders. Die verskillende gemeenskappe en onderwysinrigtings word doelmatig in die uitvoering van verkeersveiligheidsmaatreëls betrek.

In Wes-Duitsland bestaan twee nasionale verkeersveiligheidsorganisasies, naamlik, die Duitse Verkeerswag (DVW) en die Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR). Die DVW is uitsluitlik vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik en sy taak en verantwoordelikheid in dié verband behels voorligting aan ouers met betrekking tot die opvoeding van hulle kinders in veilige padgebruik, hulpdiens aan skole en gemeenskapsorganisasies om verkeersveiligheidsopvoeding eenvormig en intensief te laat plaasvind, die opstel, ontwikkeling en beskikbaarstelling van onderrigmedia en voorligting met 'n opvoedingstrekking aan die volwasse padgebruikerspubliek deur middel van die massamedia, konferensies en kursusse.

In Australië bestaan verskillende verkeersveiligheidsorganisasies wat verkeersveiligheid op federale, state- en plaaslike vlak bevorder. Die begrip verkeersveiligheidsopvoeding is tot voor die tagtigerjare bloot as die gee van voorligting deur middel van publiseitsveldtogte en bestuurderopleiding vertolk. Verkeersveiligheidsopvoeding kry sedert 1980 sporadies in skole aandag, terwyl in 1984 goedgekeur is dat dit in alle skole in Australië verpligtend word. Die taak en verantwoordelikheid van die ouer as primêre opvoeder in veilige padgebruik is nog grootliks in Australië oor die hoof gesien.

Vervolgens word die strukture en funksies van die drie behandelde buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies in die volgende hoofstuk teenoor dié van die NVVR gestel ten einde ooreenkomste en verskille tussen hulle vas te stel, en sodoende die rol en taak van die NVVR ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding in perspektief te bring.

---

## 6

# Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies

## 6.1 Inleiding

In hoofstuk 4 is die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR, met besondere verwysing na verkeersveiligheidsopvoeding, behandel. In hoofstuk 5 is die nasionale verkeersveiligheidsorganisasies in Groot-Brittanje, Wes-Duitsland en Australië op soortgelyke wyse geboekstaaf. Daar is ook in hoofstuk 5 aange-  
toon waarom juis hierdie drie lande gekies is. In hierdie hoofstuk word 'n aantal ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die drie genoemde buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies aangetoon.

Die doel hiermee is om eerstens vas te stel of daar enige beïnvloeding tussen die NVVR en die onderhawige drie buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies met betrekking tot hul stigting, organisasiestrukture en funksies, veral ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, plaasgevind het.

Tweedens het die teenoormekaarstelling van die NVVR en sy eweknieorganisasies in die buiteland ten doel om die ooreenkomste en verskille evaluerend te verklaar ten einde vas te stel of die NVVR enige waarde uit die invloed van die buitelandse verkeersveiligheidstelsels geput het en of enige nuwe ontwikkelinge, waarvan die NVVR nog nie kennis geneem het nie, plaasgevind het en toegepas kan word.

'n Verdere doel met die teenoormekaarstelling van die onderhawige verkeersveiligheidstelsels is om die taak van nasionale verkeersveiligheidsorganisasies met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding te bepaal ten einde moontlik sekere fasette van die taak en verantwoordelikhede op die NVVR te projekteer.

Die teenoormekaarstelling word gedoen deur eerstens die NVVR teenoor die Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA) te stel, tweedens die NVVR teenoor die Duitse Verkeerswag (DVW) en die Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR) te speel en derdens die NVVR teenoor die Australiese Vervoeradviesraad (ATAC), die Road Crash Prevention Australia (RCPA) en die Road Traffic Authority (RTA), te stel.

Alvorens dié teenoormekaarstelling gedoen word, is dit nodig om kortliks aan te toon watter skakeling die Suid-Afrikaanse verkeersveiligheidsorganisasies tussen 1947 en 1972 met hierdie buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies gehad het (d.w.s. voordat die NVVR gestig is) ten einde aan te dui wat by hulle geleer is, en of dit wat geleer is, toegepas is.

## **6.2 Skakeling tussen die Suid-Afrikaanse en buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies, 1947 tot 1972**

In 1947 was die oorsese Padveiligheidsending die eerste van sy soort om die bevordering van verkeersveiligheid in die buiteland te ondersoek (vgl. par. 3.6). In die verslag van die oorsese Padveiligheidsending (1947) is eerstens aanbeveel dat 'n nasionale organisasie, geskoei op die lees van die Britse (ROSPA) en Amerikaanse (NSC) organisasies in die lewe geroep moes word met die algemene doel "om onderrig in alle aspekte van padveiligheid te bevorder" (Loftus, 1948:5). Tweedens is in die verslag aanbeveel dat verkeersveiligheidsopvoeding - wat bestuurderopleiding insluit - in alle Suid-Afrikaanse skole verpligtend gemaak moes word (Loftus, 1948:13). Derdens is dit in die onderhawige verslag gestel dat, indien al die aanbevelings nie geïmplementeer sou word nie, verkeersveiligheid nie doelmatig bevorder sou kon word nie (Loftus, 1948:18).

Na aanleiding van die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) is die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika, die Nasionale Padveiligheidsorganisasie (NPVO) in 1948 gestig (vgl. par. 3.7.1). Die Komitee van Ondersoek (1955 - 1957) het egter bevind dat die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) nie in die NPVO gerealiseer het (vergestalt is) nie, met ander woorde, dit wat in 1947 van buitelandse verkeersveiligheidsor-

ganisasies geleer en aanbeveel is, is nie uitgevoer nie. Die vernaamste leemte wat ontdek is, is die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding nie in die skoolkurrikulum geïmplementeer is nie (vgl. par. 3.7.4).

Die rede waarom verkeersveiligheidsopvoeding gedurende die vyftigerjare nie tot sy reg gekom het nie, is nie voor-die-hand-liggend nie. Onderwysdepartemente was op die NPVO se Opvoedkundige Komitee verteenwoordig en die verteenwoordigers was oënskynlik die saak van verkeersveiligheidsopvoeding goedgesind (Joubert, 1958:50). 'n Waarskynlike verklaring is dat onderwysowerhede nie verplig was om verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum in te sluit nie. 'n Verdere waarskynlike verklaring hiervoor is dat die erns, aard en wese van verkeersveiligheidsopvoeding gedurende hierdie tydperk nie ten volle besef is nie. Onderwysowerhede het ook nie oor verkeersveiligheidskundiges beskik nie (vgl. par. 3.9).

Een van die min verkeersveiligheidsprojekte wat van oorsee gedurende die vyftigerjare suksesvol geïmplementeer is, was die skolierpatrolie (vgl. par. 3.7.3). Die rede vir sy welslae word daaraan toegeskryf dat die skolierpatrolie in 'n samelewingsbehoefte voorsien en 'n diens lewer wat veilige straatkruising by skole verseker.

Die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR) (1960 - 1972) het, volgens die verslag van die Komitee van Ondersoek (1970 - 1972), ook nie daarin geslaag om die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) in verband met verpligte verkeersveiligheidsopvoeding, doelmatig te implementeer nie (vgl. par. 3.8.4). Die rede hiervoor blyk dieselfde te wees as met die NPVO gedurende die vyftigerjare in dieselfde verband. In 1966 en 1968 is studiereise in verband met die bevordering van verkeersveiligheid na die buiteland onderneem (vgl. La Grange, 1967; Van Kerken, 1969).

By 'n ontleding van die aanbevelings wat in die verslae van die oorsese besoeke gedurende die sestigerjare gedoen is, kan 'n mens nie anders nie as om tot die slotsom te kom dat daar nie voldoende by die buitelandse verkeersveiligheidstelsels geleer is nie. Die feit dat Van Kerken (1969:25-29) aanbeveel het dat verkeersveiligheidsopvoeding nie in die sekondêre skool geïmplementeer kan word nie, is 'n bewys dat die aard, wese en noodsaaklikheid van deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding nie besef is nie.

Om die probleem van hierdie navorsing te belig, word die NVVR vervolgens teenoor die drie gekose buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies gestel ten einde

die ooreenkomste en verskille tussen hulle aan te dui. Die ooreenkomste en verskille word vir die doel van hierdie navorsing beperk tot die stigting, organisasie-struktuur (bestuur, personeelvoorsiening en befondsing) en funksies.

### 6.3 Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA)

#### 6.3.1 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle stigting

##### 6.3.1.1 Inleiding

Blykens die literatuur (vgl. Joubert, 1958; Steyn, 1972) is die stigting van die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika (NPVO - 1948) grootliks op die lees van die ROSPA geskoei. Die ooreenkomste tussen die NVVR en die ROSPA kan hieraan toegeskryf word, terwyl die verskille hulle op die andersheid van die Suid-Afrikaanse staatkundige en bevolkingsamestelling berus.

##### 6.3.1.2 Ooreenkomste

Die beduidendste ooreenkoms tussen die NVVR en die ROSPA met betrekking tot hul stigting lê in die feit dat albei as nasionale verkeersveiligheidsorganisasies gestig is om in 'n samelewingsbehoefte te voorsien. Dié behoefte was 'n toenemende verkeersveiligheidsprobleem. Beide die NVVR en die ROSPA is gestig om 'n diens aan die gemotoriseerde sosio-ekonomiese samelewing te lewer ten einde die individu en die gemeenskap teen onveiligheid tydens padgebruik te beskerm (vgl. parr. 4.1; 5.2.3).

'n Verdere ooreenkoms tussen die NVVR en die ROSPA word in die feit gevind dat albei nasionale verkeersveiligheidsorganisasies op grond van wetgewing op die hoogste regeringsvlak in Suid-Afrika en in Groot-Brittanje, onderskeidelik, gestig is. Dit dui op die omvang van die verkeersveiligheidsprobleem in beide lande, asook op die hoë prioriteit wat verkeersveiligheid in samelewingsverband geniet.

##### 6.3.1.3 Verskille

Die vernaamste verskil tussen die NVVR en die ROSPA word ten opsigte van hul stigtingsdatums gevind. Die NVVR is in 1972 en die ROSPA in 1941 gestig (vgl. parr. 4.2; 5.2.1). Die verklaring vir die verskil lê daarin dat die bevordering

van verkeersveiligheid op nasionale vlak in Groot-Brittanje reeds in 1923 'n aanvang geneem het met die stigting van die eerste verkeersveiligheidsorganisasie. In 1941 is dit as die ROSPA herstruktureer. Daarteenoor is die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika (NPVO) in 1948 gestig. In 1960 is die NPVO met die stigting van die SAPVR vervang, terwyl die NVVR in 1972 gepromulgeer is.

### ***6.3.2 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasiestrukture***

#### ***6.3.2.1 Inleiding***

Die organisasiestruktuur van 'n verkeersveiligheidsorganisasie is van besonder belang aangesien dit in 'n groot mate sy doelmatigheid bepaal. In die organisasiestruktuur is veral drie aangeleenthede van belang: die bestuur, die personeel en die befondsing (vgl. Steyn, 1972).

#### ***6.3.2.2 Ooreenkomste***

Wat die bestuur betref, is die ooreenkoms tussen die NVVR en die ROSPA dat by albei bestuurskomitees bestaan. Die bestuurskomitee oefen deurlopend beheer uit oor die beplanning van verkeersveiligheidsprojekte en -programme, die oorweging van uitgawes en die monitering daarvan. Die bestuurskomitee dui op 'n funksionele organisasiestruktuur in beide die NVVR en die ROSPA.

Wat die personeel betref, is die ooreenkoms tussen die twee organisasies dat by albei 'n direkteur aan die hoof van die direktoraat (personeelgroep) staan en dat vakkundige personeel in diens is wat vir die verskillende funksieterreine van verkeersveiligheid verantwoordelik is. Die vakkundige personeel sluit personeel-eenhede in wat vir verkeersveiligheidsopvoeding op die formele, nie-formele en informele onderwysterreine verantwoordelik is (vgl. org. 4.1; 5.1). Hierdie ooreenkoms dui op 'n funksionele organisasiestruktuur vir doelmatige bevordering van verkeersveiligheid in die algemeen en verkeersveiligheidsopvoeding in die besonder.

Ten opsigte van die befondsing stem die NVVR en die ROSPA ook ooreen in sover albei oor outonome sentrale fondse beskik waarmee personeel gesalarieer en hul verkeersveiligheidsprojekte gefinansier word. Hierdie ooreenkoms impliseer dat beide organisasies selfstandig en onafhanklik van die goedkeuring van die staatstesourie doelmatig kan beplan en voorkomingsprojekte en -programme

kan uitvoer.

### 6.3.2.3 *Verskille*

Die eerste beduidende verskil tussen die NVVR en die ROSPA met betrekking tot die bestuur, is dat die ROSPA onder die direkte beskerming van die hoogste gesagsfiguur in Groot-Brittanje, die Koningin, staan (vgl. org. 5.1). In Suid-Afrika was die Staatspresident in geen stadium regstreeks by die bevordering van verkeersveiligheid betrokke nie. Die Eerste Minister van Suid-Afrika was by twee geleenthede by verkeersveiligheid betrokke: in 1948 by die hou van 'n nasionale kongres ter stigting van die eerste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika (NPVO), en in 1983 by die loodsing van die nasionale Verkeersveiligheidsjaarveldtog van 1984 (vgl. parr. 3.6; 4.7.4.5). Die direkte betrokkenheid van die staatshoof/regeringshoof by verkeersveiligheid oefen 'n positiewe invloed op die bevordering daarvan uit. Dit was in Groot-Brittanje die ervaring dat die Koningin as beskermheer van verkeersveiligheid momentum aan nasionale bevorderingsmaatreëls gegee het (Read, 1983). In Suid-Afrika het die betrokkenheid van die Eerste Minister in 1947 en in 1983 beslis ook momentum aan die verkeersveiligheidspogings gegee (NVVR-Jaarverslag, 1984:3). Die feit dat die staatshoof/regeringshoof in Suid-Afrika nie op 'n deurlopende basis by die bevordering van verkeersveiligheid betrokke is nie, is 'n leemte en was 'n bydraende faktor tot die onsuksesvolle funksionering van die NPVO (1948-1960) en SAPVR (1960-1972).

'n Tweede belangrike verskil tussen die NVVR en die ROSPA is dat die Uitvoerende Bestuur van die ROSPA kundige persone vanuit 'n groot aantal instansies uit die openbare en privaatsektor insluit. Die NVVR se Raad (uitvoerende bestuur) bestaan, daarenteen, uit verteenwoordigers van die sentrale en provinsiale owerhede. Slegs een lid van die Raad is, op grond van sy kennis en ervaring, 'n kundige op die gebied van verkeersveiligheid (vgl. par. 4.3). Die privaatsektor en belangstellende kundiges op die verkeersveiligheidsterreine is nie in die Raad van die NVVR ingesluit nie. Die betekenis van hierdie verskil lê daarin dat die ROSPA 'n veiligheidsvereniging uit die gemeenskap vir die gemeenskap is, terwyl die NVVR 'n owerheidsraad is wat diens aan die gemeenskap lewer. Alhoewel die NPVO van 1948 uit 125 lede en die SAPVR van 1960 uit 70 lede bestaan het (vgl. parr. 3.7.1; 3.8.1) en met die samestelling van die ROSPA ooreengestem het, is in die Raad van die NVVR nie vir 'n gebalanseerde verteenwoordiging uit die verkeersamelewing voorsiening gemaak nie. Hierdie samestelling van die Raad

van die NVVR kan as rede aangevoer word waarom verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika nie sy regmatige plek in die formele onderwys geniet nie aangesien geen onderwyskundige (opvoedkundige) in die NVVR verteenwoordig is nie. Dit word as 'n ernstige leemte in die samestelling van die Raad van die NVVR geïdentifiseer (vgl. par. 4.3.3).

Die derde verskil tussen die NVVR en die ROSPA wat ten opsigte van die uitvoerende bestuur na vore kom, is dat die NVVR die derde verkeersveiligheidsorganisasie is sedert die eerste in 1948 in Suid-Afrika gestig is. Die NVVR verskil wesenlik van sy voorgangerorganisasies ten opsigte van die samestelling van sy Raad. Die ROSPA, daarenteen, het sedert sy stigting in 1941 struktureel min verander. Hierdie verskil het tot gevolg gehad dat die ROSPA op 'n kontinue basis 'n verkeersveiligheidstelsel, -beleid en -standaarde kon formuleer en uitvoer (vgl. par. 5.2). In Suid-Afrika was die kontinuïteit nie moontlik nie. Die rede vir die basiese verskil word gevind in die feit dat die organisasiestruktuur van die NPVO in 1948 nie ten volle in ooreenstemming met die aanbevelings van die oorsese Padveiligheidsending (1947) en die Komitee van Ondersoek (1945 - 1947) gepromulgeer is nie (vgl. par. 3.7). Die gevolg van die verskil was 'n beperkende invloed op die doelmatige bevordering van verkeersveiligheid, veral op verkeersveiligheidsopvoeding.

'n Verdere beduidende verskil tussen die NVVR en die ROSPA word ten opsigte van personeelvoorsiening en -opleiding in hul organisasiestrukture gevind. Onderzoekkomitees na verkeersveiligheid in Suid-Afrika (vgl. parr. 3.7.4; 3.8.4) het bevind dat beide die NPVO (1948 - 1960) en die SAPVR (1960 - 1972) nie oor voldoende kundige personeeleenhede beskik het om die gespesialiseerde vakkundige funksies van verkeersveiligheidsbevordering doelmatig uit te voer nie. Dit het tot gevolg gehad dat die doelwitte nie bereik is nie en dat verkeersbotsings en -ongevalle in Suid-Afrika jaarliks bly toeneem het. Die personeeleenheid wat vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik was, is nie, soos in die geval van die ROSPA, toegerus om verkeersveiligheidsopvoeding as die vernaamste voorkomingsmaatreël doelmatig te bevorder nie.

In Groot-Brittanje beskik die ROSPA oor gestandaardiseerde opleidingskursusse aan geselekteerde opleidingsinstansies waar verkeersveiligheidsbeamptes, instruktors vir die opleiding van fietsryers en motorfietsbestuurders, asook vrywillige helpers, opgelei word (Read, 1983). Die organisasiestruktuur van die ROSPA is só gestruktureer dat die personeel op al die terreine van verkeersveiligheidsopvoeding (pedagogie, andragogie en gerontagogie, asook formele, nie-

formele en informele onderwys en opleiding) operasioneel is.

Alhoewel die meeste van die NVVR se vakkundige beamptes oor relevante akademiese kwalifikasies beskik (vgl. par. 4.4), bestaan in Suid-Afrika geen opleidingsfasiliteite vir verkeersveiligheidsbeamptes en bestuurderopleidingsinstrukteurs nie. Aangesien verkeersveiligheidsbeamptes in Suid-Afrika nie vir dié gespesialiseerde funksies opgelei word nie, het dit noodwendig tot gevolg dat verkeersveiligheid nie doelmatig bevorder kan word nie. Die gebrek aan die opleiding van instrukteurs vir bestuurderopleiding het tot gevolg dat motorvoertuigbestuurders in Suid-Afrika as die swakste in die Westerse wêreld bestempel word (vgl. par. 2.4.3). Die gebrek aan die voorsiening van opleiding aan beamptes in verkeersveiligheid in die organisasiestruktuur van die NVVR, het waarskynlik oor die jare die grootste bydrae tot die toenemende verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika gelewer. Alvorens die gebrek aan opleiding nie drasties en doelmatig reggestel word nie, kan dié probleem beswaarlik die hoof gebied word.

Die feit dat die ROSPA gestruktureer is om naas verkeersveiligheid, ook beroepsveiligheid, waterveiligheid en dies meer te bevorder en dit ook 'n verskil met die NVVR impliseer, word dit in die konteks van hierdie navorsing nie uitgelig nie, aangesien dit geen wesenlike verskil in doelmatigheid ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding tot gevolg het nie.

'n Verskil ten opsigte van befondsing bestaan ook tussen die NVVR en die ROSPA. Die verskil bestaan in hoofsaak daaruit dat die NVVR befonds word uit 'n vasgestelde heffing wat deur elke motorvoertuigeienaar jaarliks betaal word. Die ROSPA ontvang net die helfte van sy geld van die staat, terwyl hy vir die balans van donasies en lidmaatskappelde afhanklik is. Volgens Read (1983) is dié wyse van befondsing vir die ROSPA 'n beperkende faktor. Hier is dus een voorbeeld waar Suid-Afrika wel van sy buitelandse eweknie geleer en sedert 1972 op verbeter het.

### **6.3.3 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies**

#### **6.3.3.1 Inleiding**

Die doel van elke verkeersveiligheidsorganisasie is om bepaalde funksies te verrig ten einde verkeersbotsings en -ongevalle te verminder. Dit impliseer dat die resultate van die funksies van 'n verkeersveiligheidsorganisasie van die uiterste belang is. Omdat verkeersveiligheidsorganisasies ooreenstemmende doel-

stellings en doelwitte het, vertoon hulle ook ooreenkomste ten opsigte van bepaalde funksies. Mense, gemeenskappe en volke verskil om 'n verskeidenheid redes van mekaar (vgl. par. 2.2.2). Gevolglik sal die funksies om verkeersveiligheid, en veral om verkeersveiligheidsopvoeding te bevorder, ook van mekaar verskil.

### 6.3.3.2 Ooreenkomste

Daar word 5 beduidende ooreenkomste tussen die NVVR en die ROSPA ten opsigte van hul funksies, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, onderskei. Die eerste ooreenkoms is 'n vakkundige verkeersveiligheids tydskrif wat deur beide organisasies uitgegee word. Die NVVR gee *Robot* uit en die ROSPA gee *Care on the Road* uit (vgl. parr. 4.7.3; 5.2.3.2). Alhoewel die inhoud van en teikengroepe vir die twee tydskrifte van mekaar verskil, is die uitgee daarvan met die doel om inligting en voorligting met 'n opvoedingstrekking te verskaf, 'n ooreenstemmende funksie in die bevordering van verkeersveiligheid. Die rede vir hierdie ooreenkoms lê daarin dat die uitgee van *Robot*<sup>1)</sup> deur die NVVR 'n direkte gevolg is van die invloed van die ROSPA (Steyn, 1972:31).

Die bedryf van 'n kinderverkeersveiligheidsklub is 'n verdere ooreenkoms tussen die NVVR en die ROSPA se funksies. Die NVVR bedryf die *Daantjie Kat-kinderklub* vir 6 tot 13-jariges (vgl. par. 4.4.3.3) en die ROSPA bedryf die *Tyfty Club* vir kleuters van 3 tot 6 jaar (vgl. par. 5.2.3.2). Alhoewel hier 'n verskil ten opsigte van die teikengroep bestaan, is die bedryf van 'n kinderklub ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding ooreenstemmend. Die doelwitte van die kinderklubs behels in beide gevalle die opvoedende beïnvloeding van die kind in veilige padgebruik. Terwyl die NVVR ook in hierdie geval by die ROSPA geleer het, kon die NVVR nog nie daarin slaag om sy kinderklub na kleuters as teikengroep uit te brei nie. Dit word as 'n leemte geïdentifiseer aangesien die ideaal is om so vroeg moontlik met die kind opvoedend kontak te maak.

Nog 'n ooreenkoms word in die onderrigmedia in verkeersveiligheid gevind wat deur beide die NVVR en die ROSPA geskep, vervaardig en aan skole beskikbaar gestel word (vgl. parr. 4.7.5; 5.2.3.2). Die ooreenkoms is die resultaat van wedersydse beïnvloeding wat oor die jare tussen die twee organisasies plaasgevind

---

1) *Robot* word sedert 1962 deur die SAPVR as amptelike mondstuk uitgegee. In 1965 is 'n oplaag van 15 000 tweemaandeliks uitgegee wat in 1972 tot 32 000 toegeneem het. In 1984 en 1985 is slegs 20 000 eksemplare elke twee maande gratis versprei.

het. As gevolg van die andersheid van die bevolkingsamestelling in Suid-Afrika, moet die NVVR vir 'n groter verskeidenheid onderrigmedia voorsiening maak wat op sigself 'n groter spesialiteitslas op die personeelkomponent daarvan plaas. Hierdie is 'n verdere funksieterrein waar die NVVR voordeel uit sy verbintenis met die ROSPA getrek het.

Die vierde ooreenkoms lê daarin dat albei organisasies by die opstel en hersiening van vakkurrikulums en handleidings in verkeersveiligheidsopvoeding vir die formele onderwys betrokke is. Alhoewel die tydperk en graad van betrokkenheid (as gevolg van verskillende plaaslike omstandighede) van mekaar verskil, is die feit dat albei insette tot die verbetering van verkeersveiligheidsopvoeding in die formele en nie-formele onderwys lewer, 'n beduidende punt van ooreenkoms. 'n Rede vir hierdie ooreenkoms is dat onderwysowerhede nie oor verkeersveiligheidskundiges beskik nie en daarom van die hulpdiens van die nasionale verkeersveiligheidsorganisasies gebruik maak.

'n Laaste beduidende ooreenkoms word in beide die NVVR en die ROSPA se lidmaatskap van die internasionale verkeersveiligheidsorganisasie, La Prevention Routiere Internationale (PRI) gevind. Die PRI bied 'n internasionale verkeersveiligheidsforum vir kennismaking met en uitruiling van verkeersveiligheidsprogramme en onderrigmedia. Sedert die NVVR se betrokkenheid by die PRI-aktiwiteite, het 'n hele aantal projekte en programme in verkeersveiligheid in Suid-Afrika hul oorsprong aldaar gehad, byvoorbeeld die 1984-Verkeersveiligheidsjaarveldtog. Die ROSPA is oor 'n baie langer tydperk as die NVVR lid van die PRI en lewer bepaalde bydraes tot sy aktiwiteite met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding. Die NVVR ontvang oor die afgelope 10 jaar inligting van die PRI en sy lede-organisasies (vanuit ontwikkelde lande). Beide die NVVR en die ROSPA se funksies word deur hierdie lidmaatskap gestimuleer en eenvormig beïnvloed.

### 6.3.3.3 *Verskille*

Daar word 8 diepliggende verskille tussen die NVVR en die ROSPA ten opsigte van hul funksies, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, onderskei.

Die vernaamste verskil tussen die NVVR en die ROSPA word in die vertolking van die inhoud en betekenis van die begrip "verkeersveiligheidsopvoeding" gevind. Die ROSPA het van meet af aan en deurlopend aandag aan die opvoeding van die kind (veral die kleuter) in veilige padgebruik geskenk, byvoorbeeld deur mid-

del van die randsteen oefening wat hulle ontwikkel en toegepas het (vgl. par. 5.2.3.2). Die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding in die skole in Groot-Brittanje as gevolg van die ROSPA se bemoeienis daarmee reeds oor die afgelope jare doelmatig geskied, is 'n bewys dat hulle vertolking van verkeersveiligheidsopvoeding met die uitgangspunte en doelwitte wat in paragrawe 2.2 en 2.3 beskryf is, ooreenstem. Die wyse waarop die ROSPA verkeersveiligheidsopvoeding as sy vernaamste funksie bevorder, toon dat hy dit as 'n deurlopende deel van die algemene opvoedingshandeling beskou.

Die afleiding wat uit verslae van ondersoek na verkeersveiligheid gemaak word (vgl. par. 3.8.5), is dat verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika oppervlakkig as 'n periodieke en sporadiese voorligtingshandeling vertolk is. Tot en met die sewentigerjare is verkeersveiligheidsopvoeding vertolk as 'n bewusmakingsveldtog van die verkeersveiligheidsprobleem deur bloot 'n beroep op padgebruikers te doen om tydens padgebruik versigtig te wees. Hierdie verskil in die vertolking van die werklike betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika, het tot gevolg gehad dat skakeling met onderwysowerhede misluk het met die gevolg dat verkeersveiligheidsopvoeding nog nie in skole verpligtend aangebied word nie. Die gevolg is dat daar geen opgeleide onderwysers en verkeersveiligheidsbeamptes met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding bestaan nie. Dié gebrek aan verkeersveiligheidsopvoeding vorm 'n skakel in die kringloop van oorsake vir die ernstige verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika (vgl. par. 4.4.4).

Dit is eers sedert 1982 dat die NVVR daadwerklik met onderwysowerhede onderhandel, vakkurrikulums hersien, handleidings opstel, 'n verkeersveiligheidsopleidingsterrein ontwikkel, onderwysers in verkeersveiligheid help oplei en poog om 'n sentrum vir verkeersveiligheidsopvoeding aan 'n universiteit ingestel te kry (vgl. par. 4.4.3). Hierdie bemoeienis getuig daarvan dat die NVVR kennis geneem het van belangrike programme ter bevordering van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding. Uit bogenoemde verskil tussen die NVVR en die ROSPA, met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding, vloei verskeie ander verskille voort.

'n Volgende funksieverskil word gevind in die wyse waarop ouers as primêre opvoeders betrek en opgelei word om van huis uit hulle taak en verantwoordelikheid ten opsigte van die opvoeding van hul kinders (veral van die kleuter) in veilige padgebruik te kan behartig. Die ROSPA gee sedert 1969 intensief aan hierdie geleentheid aandag. As gevolg hiervan is die getal kindervoetgangerbeserings en -sterftes in Groot-Brittanje sedert 1971 gehalveer (vgl. grafiek 5.1). Die op-

leiding van ouers om hulle in staat te stel om hul kinders met daad en met voorbeeld in verkeersveiligheid op te voed, is dusver nog nie deur die NVVR onderneem nie. Die gebrek aan oueropvoeding in verkeersveiligheid word as rede aangevoer waarom jong kinders in Suid-Afrika in verkeersbotsings en -oortredings hoog verteenwoordig is (vgl. par. 2.4.4).

Verder verskil die NVVR en die ROSPA ten opsigte van die opleiding van onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding. Die ROSPA het sedert 1974 'n verkeersveiligheidskema, STEP<sup>2)</sup>, gestig (vgl. par. 5.2.3.2). Deur dié skema word onderwysers landwyd in verkeersveiligheidsopvoeding op 'n gekoördineerde en gestandaardiseerde grondslag opgelei. Die NVVR het eers gedurende 1984 met vergelykbare werkseminare vir onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding begin. Die agterstand met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika kan grootliks daaraan toegeskryf word dat die opleiding van onderwysers nie 'n komponent "verkeersveiligheidsopvoeding" insluit nie.

Nog 'n funksieverskil word in die mate waarin kinders in veilige fietsry opgelei word, gevind. Die ROSPA gee sedert 1959 aandag aan die opleiding van jong fietsryers. Met behulp van 'n skema waarin ouers, onderwysers en verkeersbeamptes as instrukteurs opgelei word, word die jong beginnerfietsryer binne 'n georganiseerde opleidingskema (nie-formele onderwys) opgelei (vgl. par. 5.2.3.2). Die NVVR het nog nie daarin geslaag om fietsryopleiding in Suid-Afrika georganiseer en doelmatig uitgevoer te kry nie. Daar is wel handleidings in fietsryopleiding beskikbaar gestel en kompetisies in fietsry geloods. Die rede vir die agterstand is, onder andere, in die verskil ten opsigte van onderwysersopleiding gesetel.

'n Verdere verskil tussen die NVVR en die ROSPA word ten opsigte van bestuurderopleiding geïdentifiseer. In Groot-Brittanje het die ROSPA 'n gestandaardiseerde toets vir motorvoertuigbestuurders (ligte motors) opgestel waarmee gevorderde bestuurderopleiding aangemoedig word. Sedert 1981 gee die ROSPA in besonder aandag aan die opleiding van motorfietsbestuurders. Die ROSPA het 'n volledige opleidingskursus saamgestel en landwyd instrukteurs opgelei om voor- en na-lisensieopleiding te doen (vgl. par. 5.2.3.2). Die NVVR stel slegs 'n handleiding vir die leerlingbestuurder beskikbaar waarmee selfopleiding in Suid-Afrika geskied. Alhoewel die belangrikheid van bestuurderopleiding reeds in 1948 in Suid-Afrika beklemtoon is, het die NPVO (1948 - 1960), die SAPVR (1960 -

---

2) STEP staan vir School Traffic Programme.

1972) en die NVVR (sedert 1972) nie daarin geslaag om 'n doelmatige bestuurderopleidingstelsel of -skema te implementeer nie. Die gebrek aan 'n bestuurderopleidingsbeleid en -standaard is een van die redes waarom verkeersbotsings in Suid-Afrika onrusbarende afmetings aanneem. Die rede vir die bestuurderopleidingsprobleem in Suid-Afrika is omdat die toetsstandaard vir die verkryging van 'n leerling- en bestuurderslisensie (rybewys) te laag is en gevolglik bestuurderopleiding nie noodsaak nie (vgl. par. 2.4.6).

Die NVVR en die ROSPA verskil ook van mekaar ten opsigte van verkeersveiligheidsnavorsing. Met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding het die ROSPA, onder andere, sedert 1969 'n intensiewe en deurlopende navorsingsprojek oor die mate waarin ouers by die opvoeding van hul kinders in veilige padgebruik betrokke is, gedoen (vgl. par. 5.2.3.2). Op grond van die navorsingsresultate is 'n opleidingsprogram opgestel vir die opleiding van ouers in verkeersveiligheidsopvoeding. Blykens die literatuur (vgl. parr. 4.7.2; 3.8.3) is die enigste navorsing met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika voor 1982, gedurende die sestigerjare by wyse van 'n eksperiment in 'n aantal primêre skole in Pretoria oor die didaktiek van verkeersveiligheids onderrig, gedoen. Ten spyte van die positiewe bevindings waartoe geraak is, is die aanbevelings nie opgevolg en uitgevoer nie. Sedert 1982 gee die NVVR wel aandag aan navorsing in verband met verkeersveiligheidsopvoeding op skool en op tersiêre vlak (vgl. par. 4.4.4). Die gebrek aan toegepaste navorsing oor verkeersveiligheidsopvoeding is een van die vernaamste redes waarom dit nog 'n agterstand in Suid-Afrika het.

Nog 'n verskil tussen die NVVR en die ROSPA word in hul betrokkenheid en verantwoordelikheid ten opsigte van reklame deur die massakommunikasiemedie gevind. In Groot-Brittanje word die hantering van betaalde reklame as massavorligting nie deur die ROSPA gedoen nie, maar deur die Departement van Vervoer. In Suid-Afrika is dit egter die uitsluitlike taak en verantwoordelikheid van die NVVR om verkeersveiligheid deur reklame en publisiteit (informele onderwys) te behartig (vgl. par. 4.7.4). Die gevolgtrekking word gemaak dat die NVVR deur middel van sy reklame en publisiteitsprojekte grootliks daarin geslaag het om by die padgebruikerspubliek in Suid-Afrika 'n hoë bewustheid van en betrokkenheid by die verkeersveiligheidsprobleem te bewerkstellig.

'n Laaste beduidende verskil tussen die NVVR en die ROSPA met betrekking tot hul funksies wat in hierdie navorsing uitgelig word, word in die reël en aanbod van nasionale en streekkongresse (veral oor verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding) gevind. Die ROSPA het sedert sy stigting in 1941 reeds

meer as 50 nasionale verkeersveiligheidskongresse in Groot-Brittanje aangebied (Read, 1983). Alhoewel die NVVR sedert 1983 aan die Jaarlikse Vervoerwesekonvensie (JVK) deelneem, word dit nie as genoegsaam beskou om verkeersveiligheid werklik inliggend, voorliggend, oordedend en opvoedend te bevorder nie. Die NVVR het sedert 1984 streekseminare vir verkeersbeamptes en onderwysers begin aanbied. Die rede vir hierdie verskil lê daarin dat verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding in Suid-Afrika nie verpligtend is nie en daar gevolglik nie 'n behoefte vir 'n nasionale forum geskep kan word vir die uitruiling van inligting nie.

#### **6.3.4 Gevolgtrekking**

Alhoewel die ROSPA meer as 30 jaar voor die NVVR gestig is, bestaan daar ooreenkomste tussen hulle met betrekking tot hul stigting, organisasiestrukture en funksies. Daar bestaan ook wesenlike verskille tussen dié twee nasionale verkeersveiligheidsorganisasies.

Verklarings vir die ooreenkomste is voor-die-hand-liggend. Die NVVR en die ROSPA is albei as gevolg van ooreenstemmende samelewingsbehoefte gestig. Hierdie behoeftes impliseer 'n ooreenstemming in die doelstellings, strukture en funksies.

Verklarings vir die wesenlike verskille is dieperliggend. Mense, gemeenskappe en volke verskil van mekaar op grond van praktiese lewensomstandighede en -patrone. Hierdie verskille en verskeidenhede het tot gevolg dat die wyse waarop die NVVR en die ROSPA hul funksies uitvoer, van mekaar verskil.

### **6.4 Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Duitse Verkeerswag (DVW) en Duitse Verkeersveiligheidsraad (DVR)**

#### **6.4.1 Ooreenkoms en verskil ten opsigte van hulle stigting**

##### **6.4.1.1 Inleiding**

Vir die doel van hierdie teenoormekaarstelling, word die NVVR teen beide die DVW en DVR as nasionale verkeersveiligheidsorganisasies gespieël aangesien die DVW en die DVR interafhanklik van mekaar is en as 'n eenheid funksioneer. Daar bestaan 'n opvallende ooreenkoms en 'n verskil tussen die NVVR en die DVW en DVR met betrekking tot hul stigting.

#### 6.4.1.2 Ooreenkoms

Die beduidendste ooreenkoms bestaan daarin dat die DVW en DVR in Wes-Duitsland, net soos die NVVR in Suid-Afrika, as gevolg van 'n samelewings-behoefte aan veiligheid in padverkeer gestig is. Die stigting van beide die DVW en DVR het - soos in die geval van die NVVR - ten doel om 'n diens aan die gemonitoriseerde sosio-ekonomiese samelewing te lewer ten einde die individu en die gemeenskap teen onveiligheid tydens padgebruik te beskerm (vgl. par. 6.3.1.2).

#### 6.4.1.3 Verskil

Die vernaamste verskil tussen die NVVR en die DVW en DVR wat hul stigting betref, is die datum daarvan. Die verkeersveiligheidsprobleem het na die Eerste Wêreldoorlog in Wes-Duitsland sodanig toegeneem dat verkeersveiligheid reeds sedert 1924 op nasionale vlak georganiseerd bevorder word (vgl. par. 5.3.1). Die DVW is vir dié doel in 1924 gestig, terwyl die DVR in 1950 gestig is om groter koördinasie in die bevordering van verkeersveiligheid te bewerkstellig. Die NVVR is in 1972 gestig. Dit beteken dat die Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies oor 'n veel langer periode as die NVVR bestaan en funksioneer, en gevolglik deur kontinuïteit positiewe resultate met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding kon bewerkstellig.

### 6.4.2 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasiestrukture

#### 6.4.2.1 Inleiding

In die teenoormekaarstelling van die NVVR en die DVW en DVR word ten opsigte van hulle organisasiestrukture drie aangeleenthede oorweeg: die bestuur, die personeel en die befondsing (vgl. par. 6.3.2.1).

#### 6.4.2.2 Ooreenkomste

Wat die bestuur betref, is die ooreenkoms tussen die NVVR en die DVR dat albei rade direk onder die Minister van Vervoer<sup>3)</sup> staan en jaarliks aan hom verslag doen. Hierdie ooreenkoms oefen 'n beduidende invloed op albei organisasies se funksies uit aangesien die Minister vir alle komponente van padverkeer (behalwe vir verkeersveiligheidsopvoeding en -wetstoepassing) verantwoordelik

---

3) In Suid-Afrika is dit die Minister van Vervoerwese.

is. Beide die NVVR en die DVR is statutêre rade om die Minister in die uitvoering van sy verpligtinge by te staan.

'n Verdere ooreenkoms tussen die NVVR en die DVR word in hulle benaming gevind. Albei is as rade gepromulgeer ten einde 'n basis vir goeie koördineringsvorm.

Die NVVR stem met die DVR ten opsigte van die bestaan en funksionering van 'n bestuurskomitee, ooreen. Die bestuurskomitee dien as skakel tussen die hoofraad en die personeelhoof en dui op 'n funksionele organisasiestruktuur wat die beplanning en funksionering vaartbelyn maak.

Die opvallendste ooreenkoms tussen die NVVR en die DVW met betrekking tot die personeelvoorsiening en postestruktuur lê daarin dat 'n direkteur aan die hoof van die direktoraat staan en dat die hoofkantoorcomponent van die personeel by albei organisasies in afdelings verdeel is om gespesialiseerde funksies uit te voer. Verder beskik beide die NVVR en die DVW oor streeksorganisasies waardeur die personeel noue skakeling met die onderskeie gemeenskappe bewerkstellig (vgl. org. 4.1; 5.3).

Wat befondsing betref, stem die NVVR en die DVW en DVR in dié sin ooreen dat hulle oor eie fondse beskik wat deur die hoofrade bestuur word.

Die ooreenkomste tussen die NVVR en die DVW en DVR stem wesenlik met die ooreenkomste tussen die NVVR en die ROSPA ooreen (vgl. par. 6.3.2.2). Die ooreenkomste dui daarop dat die Britse en Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies waarskynlik ook van mekaar geleer het en dat hulle organisasiestruktuur grootliks op dié van die NVVR oorgeplant is. Alhoewel die DVR eers in 1950 tot stand gekom het en nie deur die oorsese Padveiligheidsending van 1947 in berekening gebring kon word nie, bestaan daar aanduidings dat die organisasiestrukture van die ROSPA en die DVW in aanmerking geneem is by die stigting van die Nasionale Padveiligheidsorganisasie (NPVO) van 1948 in Suid-Afrika. Die struktuur is met wysigings op die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad (SAPVR) van 1960 en die NVVR wat in 1972 gestig is, oorgedra.

#### 6.4.2.3 *Verskille*

Die vernaamste verskil tussen die NVVR en die DVR met betrekking tot die uitvoerende bestuur, is die aantal ledeorganisasies wat deel uitmaak van hulle bo-strukture. Die DVR bestaan uit 270 lede waarvan die DVW en die motoristeklubs van die vernaamste ledeorganisasies uitmaak. Die DVR word verder

deur 'n hoofraad van 23 lede bestuur en sluit, soos in die geval van die ROSPA, verteenwoordiging uit die openbare en privaatsektor in sy organisasiestruktuur in. Daarteenoor sluit die NVVR geen ledeorganisasies uit die privaatsektor en die onderwys in nie. Die NVVR se hoofraad bestaan uit 12 lede, wat hoofsaaklik owerhede wat by padverkeer betrokke is, behels (vgl. parr. 4.3; 5.3.4).

'n Tweede verskil ten opsigte van die samestelling van die uitvoerende bestuur, lê daarin dat die DVR funksioneel in 7 subkomitees verdeel is wat elk vir 'n bepaalde funksie terrein in padverkeer verantwoordelik is (vgl. org. 5.2). Dit is opvallend dat drie van die sewe subkomitees vir verkeersveiligheidsopvoeding verantwoordelik is. Die NVVR, daarenteen, beskik, behalwe vir 'n Advieskomitee wat verkeerswetgewing evalueer en aanbeveel, oor geen wetlike subkomitees nie. Die NVVR maak sedert 1984 van enkele nasionale werkkomitees gebruik waarmee betrokkenheid van die privaatsektor en owerhede, soos die onderwys, bewerkstellig word. Die wese van die verskil lê daarin dat die DVR, in samewerking met die Departement van Vervoer, die hele spektrum van padverkeer beheer en koördineer en terselfdertyd op die terrein van die opvoedende onderwys rigtinggewend by formele verkeersveiligheidsopvoeding betrokke is. Die rede waarom dié struktuur nie in Suid-Afrika bestaan nie, moet in die verdeelde beheer van padverkeer tussen die sentrale, provinsiale en plaaslike owerhede gesoek word.

Die verskil tussen die NVVR en die DVW en DVR ten opsigte van die personeelvoorsiening bestaan daarin dat die personeel van die NVVR (sedert Oktober 1981) staatsamptenare is wat deur die Departement van Vervoer voorsien word om die funksies van die NVVR uit te voer (vgl. par. 4.4.2). Die personeel van die DVR en die DVW, daarenteen, is semi-staatsamptenare<sup>4</sup>). Hierdie verskil beïnvloed die personeelvoorsiening en funksies van 'n organisasie vir sover dit die keuse by selektering en aanstelling van personeel betref.

'n Volgende verskil tussen die NVVR en die DVW en DVR word in die opleiding van personeel in verkeersveiligheid gevind. In Wes-Duitsland word verkeersveiligheidsbeamptes opgelei om, in streekverband, vrywillige helpers op te lei om in plaaslike gemeenskappe verkeersveiligheidsprojekte te implementeer en om met verkeersveiligheidsopvoeding in die nie-formele onderwys behulpsaam te wees

---

4) Semi-staatsamptenare is amptenare wat wel uit staatsfondse gesalarieer word maar nie aan 'n sentrale staatsdepartement verbonde is nie, byvoorbeeld onderwysers van provinsiale onderwysdepartemente in Suid-Afrika.

(vgl. parr. 5.3.3; 5.3.5). Die NVVR beskik nie oor 'n soortgelyke infrastruktuur vir die opleiding van verkeersveiligheidsbeamptes nie.

Die verskil met betrekking tot die opleiding van verkeersveiligheidsbeamptes gee aanleiding tot 'n verdere verskil. Die DVW maak in die bevordering van die nie-formele verkeersveiligheidsopvoeding gebruik van "moderatoren". Moderatoren is vrywillige helpers uit die samelewing wat opgelei word en op kontrakbasis verkeersveiligheidsvoorligting met 'n opvoedingstrekking aan teikengroepe in elke gemeenskap gee (vgl. tabel 5.1). Die NVVR beskik nie oor die dienste van vrywillige helpers om verkeersveiligheid te bevorder nie. Dit is ongetwyfeld 'n beperkende faktor veral in die bereiking van en voorligting aan die kleiner landelike gemeenskappe.

Nog 'n verskil in die organisasiestruktuur word in die gebruikmaking van gemeenskapskomitees, wat deur die DVW in die bevordering van verkeersveiligheid landwyd aangewend word, gevind. Alhoewel die SAPVR gedurende die sestigerjare van verkeersveiligheidskomitees in die verskillende dorpe en stede gebruik gemaak het, is dié stelsel as gevolg van organisatoriese probleme ontbind, en maak die NVVR nie meer daarvan gebruik nie.

Ten opsigte van befondsing verskil die NVVR van die Wes-Duitse organisasies in die sin dat die bronne van hulle inkomstes verskillend is. Waar die NVVR se inkomste uit 'n verpligte heffing, wat elke motorvoertuigeienaar jaarliks betaal, bestaan, verkry die DVW en DVR 'n gedeelte van hul inkomstes van die Departement van Vervoer, terwyl die res van hul inkomstes uit die bydraes en gelde bestaan wat jaarliks deur die ledeorganisasies betaal word.

'n Verklaring vir die verskille tussen die NVVR en die DVW en DVR wat hulle organisasiestrukture betref, word hoofsaaklik gevind in die mate waarin gemeenskapsinstansies en die privaatsektor by die verantwoordelikheid van die bevordering van verkeersveiligheid betrek word. Dié deregulering van die verantwoordelikheid vir verkeersveiligheid beïnvloed die bestuur, personeelvoorsiening en befondsing van 'n verkeersveiligheidsorganisasie.

### **6.4.3 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies**

#### **6.4.3.1 Inleiding**

In paragraaf 6.3.3.1 is die redes inleidend aangetoon waarom daar ooreenkomste en verskille tussen die nasionale verkeersveiligheidsorganisasies be-

staan. Dié genoemde redes is ook ten opsigte van die NVVR en die DVW en DVR van toepassing. Die strukture van hierdie organisasies beïnvloed en bepaal in 'n groot mate hulle funksies en die wyses waarop die funksies uitgevoer word.

#### 6.4.3.2 Ooreenkomste

Die NVVR stem met die DVR ooreen in sover dit hulle koördineringsfunksies betref. Albei dié organisasies is vir die koördinering van verkeersveiligheidsnavorsing en die standaardisering van verkeersveiligheidsmaatreëls verantwoordelik. Aangesien die uitvoer van en beheer oor verkeersveiligheidsnavorsing en die koördinering van verkeersveiligheidsaangeleenthede twee van die vernaamste funksies van die NVVR en die DVR is, is hierdie ooreenkoms besonder belangrik. Die rede vir die ooreenkoms word in die wedersydse beïnvloeding gevind en in die gemeenskaplike aard en wese van verkeersveiligheid en die bevordering daarvan in die twee onderhawige lande (vgl. parr. 4.5; 4.6; 5.3.3).

Die NVVR stem met die DVW ooreen ten opsigte van die uitgee van 'n vakkundige verkeersveiligheids tydskrif. Die NVVR gee *Robot* uit (vgl. par. 4.7.3) en die DVW gee die *Deutsche Verkehrswacht* uit (vgl. par. 5.3.5.2). Alhoewel die inhoud van die twee tydskrifte van mekaar verskil, is die uitgee daarvan en die doel daarmee 'n verneme ooreenstemmende funksie. Die uitgee van *Robot* deur die NVVR is beduidend ten opsigte van die invloed van beide die ROSPA (vgl. par. 6.3.3.2) en die DVW se funksies in dié verband.

'n Verdere ooreenkoms in die funksies van die NVVR en die DVW is die bedryf van 'n kinderverkeersveiligheidsklub. In Wes-Duitsland is die DVW se vernaamste werksaamheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding die bedryf van 'n klub vir kleuters (vgl. par. 5.3.5.2). Alhoewel die NVVR se kinderklub nie vir kleuters bedoel is nie, is die oogmerke met beide klubs ooreenstemmend (vgl. par. 6.3.3.2), behalwe dat die DVW 'n vollediger pakket onderrigmedia aan die ouers van die klubdele vir die opvoeding van die kleuter in veilige padgebruik voorsien. Die DVW maak in 'n groot mate van opvoedkundiges en sielkundiges in die versameling, selektering en vervaardiging van onderrigmedia gebruik. Die NVVR maak eers sedert 1983 op 'n klein skaal van kundiges gebruik vir die opstel van onderrigmedia in verkeersveiligheid, soos vir handleidings. Die DVW lewer reeds oor baie jare 'n gespesialiseerde diens ten opsigte van die opvoeding van die kleuter in veilige padgebruik (vgl. par. 5.3.5.2).

Nog 'n ooreenkoms is die bedryf van skolierpatrollies deur beide die onderhawige organisasies. Hierdeur word 'n diens aan die skole- en ouergemeenskappe gelewer

in die opsig dat die fisiese veiligheid van die kinders tydens straatkruising bewerkstellig word. Dit is een van die eerste verkeersveiligheidsprojekte wat in Suid-Afrika, na aanleiding van aanbevelings deur die oorsese Padveiligheidsending van 1947, doelmatig geïmplementeer is (vgl. par. 3.7.3).

’n Laaste beduidende ooreenkoms is dat beide die NVVR en die DVW lede van die PRI is. Alhoewel die DVW ’n stigterslid van die PRI is en reeds ’n besondere bydrae tot sy werksaamhede gelewer het, bied die PRI aan beide organisasies ’n forum vir deelname aan internasionale verkeersveiligheidsaktiwiteite.

#### 6.4.3.3 *Verskille*

Alhoewel die NVVR met die DVW en DVR met betrekking tot hul navorsing en koördineringsfunksies ooreenkom, verskil hulle weselik ten opsigte van die wyse waarop die funksies uitgevoer word.

Die eerste verskil tussen die NVVR en die DVR in die algemeen word in hul koördineringsfunksies gevind. Op grond van sy uitgebreide organisasiestruktuur strek die koördineringsfunksie van die DVR oor ’n wye terrein van padverkeer en verkeersveiligheid (vgl. par. 5.3.3). Die feit dat die vernaamste instansies wat by padverkeer betrokke is, ledeorganisasies van die DVR is en in spesialiteitskomitees gegroepeer is, bewerkstellig ’n vaartbelynde koördineringsfunksie ten opsigte van verkeersveiligheidsmaatreëls en -programme. Die NVVR, daarenteen, is as gevolg van die samestelling van sy Raad, nie vaartbelynd nie. Dit neem die NVVR tot vyf jaar om verkeersveiligheidsmaatreëls vir implementering doelmatig te koördineer (vgl. par. 2.4.6).

Ten opsigte van verkeersveiligheidsnavorsing verskil die NVVR en die DVW en DVR in die opsig dat die NVVR die navorsing finansier, terwyl dit in Wes-Duitsland deur die Departement van Vervoer gefinansier word. Die DVW is vir die implementering van navorsingsresultate verantwoordelik aangesien alle funksie-terreine van verkeersveiligheid (behalwe die formele onderwysterrein) deur die DVR en DVW beheer word. Die NVVR kan slegs navorsingsresultate aan die verantwoordelike owerhede vir implementering aanbeveel. Hierdie verskil is een van die vernaamste redes waarom verkeersveiligheid in Suid-Afrika nog nie doelmatig bevorder word nie. Dit was ook die vernaamste probleem wat deur die NPVO (1948 - 1960) en die SAPVR (1960 - 1972) ervaar is (vgl. parr. 3.7.4; 3.8.4).

’n Verdere verskil bestaan daarin dat die DVW en die DVR verkeersveiligheid slegs op ’n klein skaal met behulp van reklame bevorder. Die DVW en DVR maak

hoofsaaklik op redaksionele publisiteit staat<sup>5)</sup>. Die NVVR, daarenteen, maak ook van publisiteit gebruik maar steun in 'n groot mate op reklame. Die rede vir dié verskil lê in die feit dat deur reklame inligting en voorligting deur middel van die massakommunikasiemedia herhalend geskied. Aanvullend tot die geringe verkeersveiligheidsopvoeding wat in Suid-Afrika sporadies plaasvind, is reklame meer ondersteunend as eenmalige redaksionele publisiteit.

Aansluitend by publisiteit, hou die DVR gereelde persseminare waartydens die massakommunikasiemedia oor verkeersveiligheidsprobleme en beplande maatreëls en projekte om dit te verbeter, volledig ingelig word. Hierdeur word 'n besonder goeie samewerking met die media, wat hoë redaksionele blootstelling genereer, bewerkstellig. Die NVVR hou slegs periodieke projekgebonde perskonferensies<sup>6)</sup>.

Nog 'n verskil tussen die NVVR en die DVR ten opsigte van hulle funksies word in die opleidingskursusse vir verkeersveiligheidsbeamptes gevind (vgl. par. 5.3.3). Aangesien die NVVR nie oor opleidingskursusse soos wat die DVR aanbied, beskik nie, word die doelmatige bevordering van verkeersveiligheid, veral vakkundige funksies soos opvoedende onderrig en opleiding in veilige padgebruik, hierdeur gestrem.

Ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding verskil die NVVR en die DVW in die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding in primêre skole in Wes-Duitsland verpligtend is maar nie in dieselfde mate in Suid-Afrika nie. Hierdie verskil tussen die NVVR en die DVW is een van graad en beklemtoning. Die DVW het daarin geslaag om die samewerking van die onderwysowerheid te verkry ten einde verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys op 'n vaste grondslag te plaas (vgl. par. 5.3.5.2). Die DVW het spesifiek op die ontplooiing van verkeersveiligheidsopvoeding (in al sy handelingsfasette), as integrale deel van die gewone opvoedingshandeling, onderwyskundiges oorreed om die kind ten opsigte van verkeersveiligheid opvoedend te leer begryp en doen wat reg en veilig in padgebruik is. Die Suid-Afrikaanse verkeersveiligheidsorganisasies het sedert 1948 nie daarin geslaag om verkeersveiligheidsopvoeding in die skoolkurrikulum ingesluit te kry nie (vgl. par. 3.9).

---

5) Die verskil tussen reklame en publisiteit is dat vir reklame geld betaal word, terwyl publisiteit hoofsaaklik uit gratis redaksionele artikels bestaan.

6) Een uitsondering was die gereelde tweeweeklikse perskonferensies wat ten opsigte van die Deurpadpatrollieprojek oor 'n tydperk van ses maande (Des. 1984 - Mei 1985) met besonder positiewe resultate gehou is.

'n Verdere verskil word in die ontwikkeling van 'n verkeersveiligheidsopleidings-terrein gevind. Die DVW stel reeds 'n geruime tyd 'n opleidingsterrein aan skole en gemeenskappe vir die praktiese onderrig en opleiding van die kleuter- en junior primêre skoolkinders in veilige padgebruik beskikbaar (vgl. par. 5.3.5.2). Die NVVR het eers sedert 1984 'n sodanige verkeersveiligheidsopleidingsterrein ontwikkel en bekend gestel. Hierdie is een van die duidelikste voorbeelde van wedersydse beïnvloeding tussen die DVW en die NVVR, aangesien dié onderrig-medium tydens 'n oorsese ondersoek na verkeersveiligheidsopvoeding in 1982 geïdentifiseer en in die NVVR se bevorderingsprogram ingesluit is (Du Plooy, 1982:7).

Die NVVR en die DVW verskil ten opsigte van bestuurderopleiding. Die DVW het (saam met die DVR) daarin geslaag om 'n bestuurderopleidingstelsel in Wes-Duitsland geïmplementeer te kry. Dit sluit teoretiese en praktiese bestuurderopleiding - hoewel nie wetlik verpligtend nie - op nasionale vlak en op 'n hoë standaard op die voor-lisensievlak in (vgl. par. 5.3.5.2). Soos in paragraaf 6.3.3.3 gerapporteer is, het die NVVR nog nie hierin geslaag nie. Die gebrek aan doelmatige bestuurderopleiding in Suid-Afrika is een van die primêre oorsake van die verkeersveiligheidsprobleem.

Nog 'n verskil word in die aandag wat ten opsigte van gerontagogie met betrekking tot aanpassings in die ontwikkelende verkeerssituasie gegee word, gevind. Die NVVR het nog nie daarin geslaag om in dieselfde mate as die DVW hieraan die nodige aandag te skenk nie.

'n Laaste beduidende verskil in die funksies van die NVVR en die DVW word in die loodsing van 'n verkeersveiligheidsjaarveldtog gevind. Die DVW het reeds in 1973 sodanige jaarveldtog geloods waarmee 'n bewustheid en gemeenskapsbetrokkenheid in verkeersveiligheid bewerkstellig is. Die NVVR het in 1984, op grond van die invloed van die DVW en die PRI, 'n jaarveldtog geloods om verkeersveiligheid in Suid-Afrika te bevorder. Die resultaat van groter betrokkenheid by verkeersveiligheid en die vermindering in die aantal verkeersbotsings en -ongevalle gedurende 1985 word grootliks aan dié veldtog toegeskryf (vgl. par. 4.7.4.5). Die DVW herhaal in 1986 dié veldtog as opvolging van sy veldtog in 1973 en om by die Europese verkeersveiligheidsjaarveldtog, wat deur die PRI geïnisieer is, in te skakel (vgl. Dreyer, 1985:9-10).

#### **6.4.4 Opsommende opmerking**

In ooreenstemming met en aansluitend by paragraaf 6.3.4 in verband met die ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die ROSPA, bestaan daar opvallende ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die Wes-Duitse verkeersveiligheidsorganisasies.

Soos in die geval van die ROSPA, is die verklarings vir die ooreenkomste dat beide lande se organisasies gestig en gestruktureer is om verkeersveiligheid te bevorder ten einde verkeersbotsings en -ongevalle te verminder. Alhoewel die DVW 48 jaar voor die NVVR gestig is (en die DVR 22 jaar voor die NVVR), impliseer die ooreenkomste tussen hulle dat die samelewingsbehoefte ten opsigte van verkeersveiligheid bepaalde take en verantwoordelikhede aan die onderhawige verkeersveiligheidsorganisasies toedeel om hulle doel enigsins te bereik en hulle funksies doelmatig uit te voer.

Wat die verskille betref, word die verklaring daarvoor in die verskille tussen en verskeidenheid mense, gemeenskappe en volke gevind. Die verskille tussen die NVVR en die DVW en DVR kom hoofsaaklik voor in die wyse waarop hulle hul funksies uitvoer. Ten spyte van die verskille, bestaan daar getuienis dat die NVVR, via die PRI, besonder baie ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding by die DVW geleer het.

### **6.5 Ooreenkomste en verskille tussen die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) en die Australiese verkeersveiligheidsorganisasies**

#### **6.5.1 Inleiding**

In paragrawe 6.3 en 6.4 is die NVVR teenoor gevestigde verkeersveiligheidsorganisasies soos die ROSPA, die DVW en die DVR gestel ten einde die ver naamste ooreenkomste en verskille met betrekking tot hul stigting, organisasie-strukture en funksies aan te dui. Daar is ook aangetoon wat in Suid-Afrika in die bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding van dié organisasies verdiskonteer is en wat nagelaat is. Daar is ook, waar moontlik, verklarings vir die ooreenkomste en verskille aangetoon.

In hierdie onderafdeling (par. 6.5) word gepoog om ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die Australiese verkeersveiligheidsorganisasies aan te dui. Aangesien die bevordering van verkeersveiligheid in Australië op nasionale vlak nuut (jonk, reser) is (vgl. par. 5.1), gee hierdie teenoormekaarstelling 'n nuwe

perspektief aan die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika, soos wat verderaan aangetoon word.

## 6.5.2 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle stigting

### 6.5.2.1 Inleiding

As gevolg van die verdeling van Australië in afsonderlike selfregerende state, word verkeersveiligheid deur elke staat afsonderlik en selfstandig bevorder. Nasionale verkeersveiligheidsbevordering vind sedert 1977 plaas toe 'n Federale Kantoor vir Verkeersveiligheid by die Federale Regering se Departement van Vervoer geopen is om met behulp van die Australiese Vervoeradviesraad (ATAC) die verkeersveiligheidsaktiwiteite van die verskillende state te koördineer. Daar is ook 'n nie-statutêre verkeersveiligheidsorganisasie, die Road Crash Prevention Australia (RCPA), gestig (vgl. par. 5.4.2). Ooreenkomste en verskille word ten opsigte van die stigting van die NVVR en die ATAC en RCPA onderskei.

### 6.5.2.2 Ooreenkomste

Die ontstaan van die bevordering van verkeersveiligheid in Australië stem grootliks met dié in Suid-Afrika ooreen. Soos padverkeer en verkeersveiligheid in Suid-Afrika die verantwoordelikheid van die afsonderlike provinsiale administrasies is, is dit in Australië die verantwoordelikheid van die onderskeie stateregerings (vgl. parr. 3.3; 5.4.2).

Uit dié eerste ooreenkoms, vloeï die tweede ooreenkoms voort, naamlik dat in albei lande 'n noodsaaklikheid ontwikkel het vir die koördinering van verkeersveiligheid op nasionale vlak. Gevolglik is die NVVR in Suid-Afrika en die ATAC en RCPA in Australië gestig om die koördinering te bewerkstellig. Die verklaring vir hierdie ooreenkoms stem verder ooreen met die redes vir die stigting van die ROSPA, die DVW en die DVR (vgl. parr. 6.3.1.2; 6.4.1.2).

### 6.5.2.3 Verskille

Die stigting van die NVVR en die ATAC en RCPA is met betrekking tot die datum van stigting verskillend. Die NVVR is in 1972 gestig, terwyl die ATAC met die Federale Kantoor vir Verkeersveiligheid in 1977 begin het (vgl. par. 5.4.2). Dié verskil dui daarop dat verkeersveiligheid in Suid-Afrika oor 'n baie langer tydperk op nasionale vlak bevorder word. Die rede waarom Suid-

Afrika vroeër as Australië tot nasionale bevordering van verkeersveiligheid oorgegaan het, word enersyds in die kontak wat die NVVR en sy voorgangers met lande in Europa en die Verenigde Koninkryk gehad het, gevind. Andersyds lê die verklaring hiervoor in die verskil in die staatkundige bestel van die twee lande.

### **6.5.3 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle organisasiestrukture**

#### **6.5.3.1 Inleiding**

Soos in paragrawe 6.3.2.1 en 6.4.2.1 gedoen is, word die organisasiestruktuur weer eens onderverdeel in bestuur, personeelvoorsiening en befondsing, waaroor daar ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die ATAC en RCPA aangetoon word.

#### **6.5.3.2 Ooreenkomste**

Volgens organigramme 4.1 en 5.4 blyk dit dat die bo-strukture van beide die NVVR en die ATAC in die Departement van Vervoer gesetel is. Soos die Departement van Vervoer in Suid-Afrika in die Raad van die NVVR verteenwoordig is en alle skakeling met en verslae aan die verantwoordelike Minister via dié departement geskied, is dit die geval in Australië. Verder stem die NVVR en die ATAC ten opsigte van die verteenwoordiging van die provinsiale administrasies in Suid-Afrika en die stateregerings in Australië in hulle besture ooreen (vgl. parr. 4.3.1; 5.4.2).

Wat die personeelvoorsiening betref, is die ooreenkoms tussen die NVVR en die ATAC dat in albei organisasies staatsamptenare die funksies van verkeersveiligheidsbevordering hanteer. In beide lande is die skep van 'n postestruktuur en die personeelvoorsiening die verantwoordelikheid van die Departement van Vervoer.

Die verklaring vir hierdie ooreenkoms lê daarin dat die bevordering van verkeersveiligheid deur die NVVR en die ATAC in die sewentigerjare 'n aanvang geneem het waartydens 'n beleid van sentralisasie en rasionalisasie toegepas is. Die beleid het tot gevolg gehad dat die personeel van die NVVR in 1981 by die Departement van Vervoer ingeskakel is (vgl. par. 4.4.2). Met die totstandkoming van die Federale Regering in Australië, is dieselfde beleid tydens die stigting van die ATAC aldaar gevolg (vgl. par. 5.4.2).

### 6.5.3.3 *Verskille*

Ten opsigte van die organisasiestruktuur verskil die NVVR en die ATAC daarin dat die NVVR hoofsaaklik volgens die Britse en Wes-Duitse stelsels gestruktureer is, terwyl die Australiese organisasies (die state ingesluit) op die Amerikaanse stelsel geskoei is (vgl. parr. 5.4.2; 6.2). Die verklaring vir die verskil word daarin gevind dat Australië volgens 'n buitelandse stelsel gestruktureer is wat grootliks by die staatkundige bedeling en geografiese uitgestrektheid aanpas, terwyl dit nie die geval met die NVVR is nie.

'n Verdere verskil tussen die NVVR en die ATAC lê daarin dat verkeersveiligheid in Australië steeds deur die state bevorder word, terwyl dié funksie, behalwe vir verkeerbeheer en -wetstoepassing, in Suid-Afrika as direkte verantwoordelikheid van die provinsies na die NVVR verskuif het.

Nog 'n verskil in die organisasiestruktuur word in die nie-statutêre verkeersveiligheidsorganisasie, Road Crash Prevention Australia (RCPA), gevind. Die RCPA is saamgestel uit vrywillige, belangstellende en verkeersveiligheidskundige persone uit die openbare en privaatsektor (vgl. par. 5.4.3). Hierdie organisasie, naas die regeringsorganisasie ATAC en die stateorganisasies, verskil van die Suid-Afrikaanse stelsel van verkeersveiligheid daarin dat die NVVR die enigste nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika is.

Nog 'n beduidende verskil tussen die NVVR en die ATAC lê daarin dat die organisasiestruktuur van verkeersveiligheid in Australië in drie vlakke verdeel is en dat die ATAC van 5 advieskomitees gebruik maak om verkeersveiligheid te koördineer. Slegs een van die advieskomitees bemoei hom met verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 5.4.2). In Suid-Afrika word verkeersveiligheid (uitgesonder verkeerbeheer en -wetstoepassing) slegs op nasionale vlak beplan, nagevors en gekoördineer. Die uitvoering van verkeersveiligheidsmaatreëls vind wel op die tweede en derde owerheidsvlakke plaas. Die NVVR beskik oor een advieskomitee wat slegs voorstelle vir die wysiging van padverkeersordonnansies oorweeg. Die rede vir die verskil lê in die staatkundige stelsels, soos reeds aangetoon.

Wat befondsing betref, verskil die NVVR van die ATAC en RCPA. Die NVVR beskik oor 'n sentrale verkeersveiligheidsfonds, terwyl die ATAC se fondse deur die Departement van Vervoer uit die staatstesourie voorsien word. Die RCPA, daarenteen, beskik oor byna geen fondse nie, behalwe vir donasies van goedgesinde en meewerkende instansies. Volgens Gibb (1985) is die befondsing 'n faktor wat die doelmatige bevordering van verkeersveiligheid in Australië negatief

beïnvloed. Die verklaring vir die verskil lê daarin dat die NVVR 'n outonome statutêre organisasie is, terwyl die ATAC 'n integrale deel van die Departement van Vervoer is en die RCPA geen afsonderlike status geniet nie.

#### **6.5.4 Ooreenkomste en verskille ten opsigte van hulle funksies**

##### **6.5.4.1 Inleiding**

In paragrawe 6.3.3.1 en 6.4.3.1 is inleidend aangetoon waarom daar ooreenkomste en verskille tussen nasionale verkeersveiligheidsorganisasies bestaan. Die redes is ook ten opsigte van die funksies van die NVVR en die ATAC en RCPA van toepassing. Die strukture en doelstellings van die organisasies beïnvloed en bepaal in 'n groot mate hulle funksies en die wyses waarop die funksies uitgevoer word.

##### **6.5.4.2 Ooreenkomste**

Die vernaamste ooreenkoms tussen die NVVR en die ATAC bestaan ten opsigte van hul koördinerende van bevorderingsmaatreëls van owerhede en ander instansies (vgl. parr. 4.5; 4.6; 5.4.2). Die verklaring vir hierdie ooreenkoms word in die doelstellings van hierdie organisasies en hul voorgeskrewe bevoegdhede gevind.

'n Verdere beduidende ooreenkoms tussen die NVVR en die RCPA is die wyse waarop albei organisasies by publisiteitsprojekte ter bevordering van verkeersveiligheid deur massavoorligting met 'n opvoedingstrekking betrokke en voor verantwoordelik is. Die RCPA het gedurende die laat sewentiger- en vroeë tagtigerjare besondere welslae met publisiteitsveldtogte in Australië behaal. Alhoewel die NVVR self sedert 1981 sukses met enkele publisiteitsprojekte behaal het, kan kennis geneem word van die besondere wyse waarop die verkeersbotsings in Australië as gevolg van die doelmatige publisiteit en reklame drasties vermindert is (vgl. tabel 5.5). 'n Verklaring vir die ooreenkoms word in die feit gevind dat, as gevolg van onvoldoende verkeersveiligheidsopvoeding aan die ouerhuis en op skool, besonder baie aandag aan publisiteit en reklame bestee word ten einde die doelwitte (vermindering van verkeersbotsings) te bereik.

Nog 'n ooreenkoms tussen die NVVR en die RCPA is dat albei organisasies lede van die PRI is. Hierdie ooreenkoms dui op gemeenskaplikheid en gesamentlike verteenwoordiging op 'n internasionale forum waar inligting oor die bevordering

van verkeersveiligheid, veral verkeersveiligheidsopvoeding, bekom word.

#### 6.5.4.3 *Verskille*

'n Belangrike verskil in die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika en Australië, is dat daar in Australië, as gevolg van die onvermoë van die regeringsorganisasies (Australiese Vervoeradviesraad - ATAC) om verkeersveiligheid doelmatig te bevorder, 'n vrywillige verkeersveiligheidsorganisasie, die Road Crash Prevention Australia (RCPA), gestig is. Die RCPA funksioneer aanvullend tot die ATAC en die stateorganisasies in die bevordering van veral verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 5.4.3), terwyl dié verskynsel in Suid-Afrika nie voorkom nie. Die faktor wat uit hierdie verskil na vore kom, is dat, indien die amptelike nasionale verkeersveiligheidsorganisasie nie doelmatig funksioneer en die verlangde resultate lewer nie, die samelewingsbehoefte nie bevredig word nie. Gevolglik ontstaan alternatiewe organisasies om die onderhawige funksie te verrig. Dit is een van die redes waarom die NPVO in 1960 en die SAPVR in 1972 in Suid-Afrika vervang is (vgl. parr. 3.7.4; 3.8.4). Dit is derhalwe vir die NVVR noodsaaklik om van hierdie aangeleentheid deeglik kennis te neem om nie aan dieselfde tekortkominge in die bevordering van verkeersveiligheid as sy voorgangers en as die ATAC in Australië skuldig te wees nie.

'n Beduidende verskil tussen die NVVR en die ATAC se funksies is dat laasgenoemde, deur middel van die Federale Kantoor vir Verkeersveiligheid, op 'n gereelde grondslag aan die Eerste Minister in verband met die vordering in verkeersveiligheid verslag doen. Hierdie direkte verbintenis van 'n staatshoof met die bevordering van verkeersveiligheid, is 'n positiewe faktor. Dit bevorder ongetwyfeld die koördineringsfunksie en moet as een van die redes uitgesonder word dat die aantal verkeersbotsings en -ongevalle in Australië sedert 1977 beduidend gedaal het. In Suid-Afrika bestaan daar nie so 'n regstreekse verbintenis tussen verkeersveiligheid en die staatshoof/regeringshoof nie. Die rede vir die verskil lê daarin dat die bevordering van verkeersveiligheid in Australië politiese voordele inhou en daarom prominente aandag van regeringskant ontvang (Gibb, 1985).

Die aard van die koördineringsfunksie van verkeersveiligheid, veral ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, is nog 'n verskil tussen die NVVR en die ATAC. Die ATAC se Nasionale Verkeersveiligheidsopvoedings- en publisiteitsadvieskomitee skakel en koördineer met die verkeersveiligheidsorganisasies van elke staat. Elke staat skakel met sy onderwysdepartement ten einde verkeersveiligheidsopvoeding in die formele onderwys ingesluit te kry (vgl. par. 5.4.4). In Suid-Afrika

het die NVVR in 1985 'n Nasionale Verkeersveiligheidsonderwyskomitee (NVOK) gestig met die doel om die koördinerings tussende verskillende onderwysdepartemente en -instansies te verbeter. Australië het 'n ingewikkelde en verdeelde onderwysstelsel, soos die geval in Suid-Afrika. Dit is waarskynlik die rede waarom met verkeersveiligheidsopvoeding eers in 1980 in 50 persent van die Australiese skole 'n begin gemaak is (vgl. tabel 5.4). In 1984 is dit goedgekeur dat verkeersveiligheidsopvoeding in Australië vanaf 1985 verpligtend in alle skole moet plaasvind (vgl. par. 5.4.4). Die NVVR kon sedert 1972 nog nie hierin slaag nie.

Nog 'n verskil in die funksies van die NVVR en die ATAC word ten opsigte van bestuurderopleiding gevind. In Australië bestaan opleidingsentrums waar teoretiese en praktiese onderrig en opleiding in veilige padgebruik en motorvoertuigbestuur professioneel aangebied word. In Suid-Afrika word bestuurderopleiding, behalwe by opleidingsentrums vir swaarmotorvoertuigdrywers en verspreide privaatbestuurskole, nie volgens 'n nasionale standaard en beleid aangebied nie (vgl. parr. 5.4.4; 6.3.3.2).

#### **6.5.5 Samevattende opmerking**

Die Australiese nasionale verkeersveiligheidsorganisasies is jonger as die NVVR. Aangesien daar voorheen nie direkte skakeling tussen Suid-Afrika en Australië op hierdie gebied plaasgevind het nie, kan aanvaar word dat daar nie wedyersyds beïnvloeding plaasgevind het nie.

Skakeling tussen die NVVR en die Australiese organisasie, Road Crash Prevention Australia (RCPA), het eers gedurende die tagtigerjare via die PRI-lidmaatskap plaasgevind. Sedertdien is daar deur die NVVR kennis geneem van die goeie vordering in die bevordering van verkeersveiligheid, veral ten opsigte van verpligte verkeersveiligheidsopvoeding en die ontwikkeling van bestuurderopleiding.

#### **6.6 Algemene gevolgtrekking**

Die doelwitte van die teenoormekaarstelling van die NVVR met die buitelandse verkeersveiligheidsorganisasies is bereik. In hierdie hoofstuk is aangetoon in watter mate wedyersydse beïnvloeding met betrekking tot die stigting, die organisasiestrukture en die funksies van die onderhawige instellings plaasgevind het. Die ooreenkomste en die verskille, veral ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding, is uitgelig en verklaar. Op grond hiervan kan die taak en verantwoordelikheid van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding bepaal word.

## 6.7 Samevatting

Daar bestaan beduidende ooreenkomste en verskille tussen die NVVR en die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies waarteenoor die NVVR en sy werksaamhede afgeweg is. Die ooreenkomste en verskille bestaan hoofsaaklik met betrekking tot hulle stigting, organisasiestrukture en funksies.

Die ooreenkomste is op die ooreenstemmende doel van die onderhawige organisasies gegrond, naamlik die bevordering van verkeersveiligheid ten einde verkeersbotsings en -ongevalle te verminder. Om die gemeenskaplike doel na te streef, word die ooreenstemmende strukture en funksies by verkeersveiligheidsorganisasies in verskillende lande gevind.

Die verskille is op die werklikheid gegrond dat mense, gemeenskappe en volke van mekaar verskil. Hierdie verskille het weer verskille in die strukturering en funksionering van verkeersveiligheidsorganisasies tot gevolg. Met die teenoormekaarstelling en vasstelling van bepaalde ooreenkomste en verskille is nuwe perspektiewe ten opsigte van die NVVR geopen. Dit sluit ook leemtes in sy organisasiestruktuur en funksies in, veral ten opsigte van sy taak en verantwoordelikheid met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding.

In die volgende hoofstuk word die bevindings en gevolgtrekkings van die navorsing uitgewys en bepaalde aanbevelings word op grond hiervan onder woorde gebring.



## 7

# Bevindings, gevolgtrekkings en aanbevelings

## 7.1 Inleiding

In hierdie navorsing wat oor die opvoedings- en opleidingstaak van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad (NVVR) met betrekking tot veiligheid tydens verkeersdeelname handel, is ten aanvang die agtergrond van die probleemvraag geskets. Die doel van die navorsing is aangedui en die navorsingsmetode wat hoofsaaklik 'n studie van sowel primêre as sekondêre bronne behels, is omlin. Die navorsing is op 'n Skrifmatige wyse benader en die terrein daarvan is beperk tot die funksieterrein waarop verkeersveiligheid deur opvoeding (onderwys en opleiding) bevorder kan word.

In hierdie hoofstuk word die bevindings van die navorsing gegee. Hierna word die gevolgtrekkings waartoe gekom is, as antwoord op die probleemvraag, gegee. Laastens word aanbevelings gedoen om deur middel van verkeersveiligheidsopvoeding die verkeersveiligheidsprobleem enigszins te verlig.

## 7.2 Bevindings van die navorsing

### 7.2.1 Die doel van verkeersveiligheidsopvoeding

Omdat die mens 'n religieuse wese en verkeersveiligheidsopvoeding 'n menslike handeling is, behoort verkeersveiligheidsopvoeding 'n religieus-veranderde gebeure te wees (par. 2.2.4). Die mens moet opgevoed word om die pad (padverkeer, straatverkeer) as deel van sy Godgegewe lewensruimte te aanvaar. Dit sou niks baat as hy nie met veiligheid daarin kan lewe en daaraan kan deelneem nie. Om die verkeerssituasie te beheer, moet die mens toegerus wees/word om dit in ooreenstemming met God se wil te doen. Die omvattende doel van verkeersveiligheidsopvoeding is derhalwe om 'n beskawingsmondige verkeersdeelnemer op te voed (te vorm) wat vir die samelewing voordelig en vir God 'n sie-raad is (par. 2.3.2).

### **7.2.2 Die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding**

Elke opvoedende handeling in die ouerhuis, in die skool en elders het bepaalde doelwitte voor oë ten einde die einddoel van opvoeding te kan bereik. Elke handeling (gebeurtenis) het ook 'n bepaalde samestelling (struktuur) op grond waarvan ooreenkomste en verskille onderskei word. Toegepas op verkeersveiligheidsopvoeding, is bevind dat verkeersveiligheidsopvoeding as menslike handeling al die doelwitte van opvoeding moet insluit om die volledige mens met betrekking tot al sy natuurlike en kulturele bestaanswyses, in veilige verkeersdeelname op te voed. Hieruit volg dat goeie gewoontes, soos kennis, vaardigheid, selfbeheersing, persepsie, kommunikasievermoë, sinvolle menseverhoudings, spaarsamigheid, asook onderskeidings-, oordeels- en waarderingsvermoëns en geloof in God as vastigheid en sekerheid in verkeersdeelname as aanloop tot en deel van ware opvoeding by die mens, deur verkeersveiligheidsopvoeding tuisgebring moet word (par. 2.3.3).

### **7.2.3 Die betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding**

Die werklik diepliggende betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding soos dit in hoofstuk 2 (parr. 2.2; 2.3) uiteengesit is, is nie deur die persone wie se taak en verantwoordelikheid dit gedurende die veertiger- tot sestigerjare was, ten volle besef en ingesien nie. Bevindings en aanbevelings in verslae van oorsese ondersoeke na verkeersveiligheid, soos Van Kerken (1969) en Uken (1974), het weinig oor verkeersveiligheidsopvoeding gerapporteer. Dit wat wel daarvoor vermeld word, bring nie die ware betekenis van verkeersveiligheidsopvoeding na vore nie. Gevolglik is met oppervlakkige en sporadiese publisiteit waarin voorligting in verband met veilige verkeersdeelname gegee is, as verkeersveiligheidsopvoeding volstaan. Alhoewel publisiteit 'n komponent van verkeersveiligheidsopvoeding uitmaak, is dit alleen ontoereikend om enigsins 'n houdings- en gedragsverandering by die mens teweeg te bring (parr. 3.7; 3.8).

### **7.2.4 Die omvang van die verkeersveiligheidsprobleem**

In hoofstuk 2 (par. 2.4.3) is die omvang van verkeersbotsings en -ongevalle in Suid-Afrika beskryf en in bylae A word die omvang daarvan aangetoon. Gedurende 1981 tot 1984 het daar gemiddeld 1 077 verkeersbotsings per dag plaasgevind waarin gemiddeld 25 mense per dag gedood en 75 mense ernstig beseer is. Die bevinding is dat Suid-Afrika, in verhouding, een van die meeste verkeersbotsings en -ongevalle ter wêreld het. Om dié rede het verkeersveiligheid 'n nasio-

nale prioriteit geword wat alle insatsies, samelewingstrukture en verantwoordelike owerhede tot daadwerklike voorkomingsmaatreëls oproep.

### **7.2.5 'n Gebrek aan 'n nasionale verkeersveiligheidstelsel en -beleid**

Die bevinding met betrekking tot die verdeelde beheer oor padverkeer (ingenieurswese, verkeersbeheer en wetstoepassing), asook in die formele onderwys in Suid-Afrika, is dat die gebrek aan 'n nasionale stelsel en beleid waarvolgens verkeersveiligheid op die onderskeie genoemde funksieterreine behoort bevorder te word, ontbreek. Gevolglik word die NVVR se werklike invloed en doelmatigheid beduidend beperk (par. 2.4.6). Die NVVR kan sy taak en verantwoordelikhede nie in die praktyk uitvoer nie, en derhalwe kan hy as gevolg van die gebrek aan 'n verkeersveiligheidstelsel en -beleid, sy doel en doelwitte nie ten volle bereik nie.

Dit is opvallend dat die aanbevelings in die verslae van die komitees van ondersoek na verkeersveiligheid van 1945, 1947, 1957 en 1972 nie volledig geïmplementeer is nie (parr. 3.9; 4.3.3). 'n Verdere bevinding in hierdie verband is dat die primêre rede vir die beperkinge in die bevordering van verkeersveiligheid in die staatkundige bestel van Suid-Afrika en in die uiteenlopende politieke belange lê. Die gebrek aan 'n nasionale verkeersveiligheidstelsel en -beleid is ook een van die redes waarom verkeersveiligheidsopvoeding nie funksioneel in die skoolkurrikulum ingesluit is en bestuurderopleiding nie landwyd plaasvind nie.

### **7.2.6 Die noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding**

Verkeersveiligheidsopvoeding (-onderwys en -opleiding) is in Suid-Afrika, soos in alle wêreldlande, 'n primêre maatreël teen verkeersonveiligheid en daarom 'n noodsaaklikheid in samelewingsverband (par. 2.5). Die verantwoordelikheid vir die voorkoming van verkeersbotsings is nie soseer gebaseer op wie of wat 'n verkeersinsident en/of -botsing veroorsaak het nie. Die verantwoordelikheid berus eintlik by elke verkeersdeelnemer se vermoë om ook voorsiening vir die "ander" deelnemer se fout te maak. Op grond van die aard en omvang van verkeersbotsings en -ongevalle (wat hoofsaaklik die gevolg van 'n negatiewe houding van die padgebruiker en 'n gebrek aan voldoende standarde en verkeersbeheer is), is verkeersveiligheidsopvoeding 'n onontbeerlike komponent van die algemene opvoedende onderwys en opleiding. Slegs deur opvoeding kan 'n houdings- en gedragsverandering by die mens in verkeersdeelname teweeggebring word. (par. 2.4.4).

### **7.2.7 Verkeersveiligheidsopvoeding is 'n samelewingsbehoefte**

Verkeersveiligheidsopvoeding vind wêreldwyd in ontwikkelde gemotoriseerde lande as integrale deel van die algemene opvoedingshandeling plaas (par. 5.5). Aangesien verkeersveiligheid te maak het met veiligheid tydens verkeersdeelname, wat 'n alledaagse aktiwiteit in elke samelewing is, is die voorsiening van verkeersveiligheid 'n samelewingsbehoefte. Opvoeding in veilige padgebruik voorsien in hierdie behoefte van die samelewing. Dus word 'n diens aan die samelewing met verkeersveiligheidsopvoeding gelewer deurdat die mens opgevoed word om die verkeersveiligheidsprobleem die hoof te kan bied.

### **7.2.8 Verkeersveiligheidsopvoeding word in Suid-Afrika verwaarloos**

In hoofstuk 3 (par. 3.9) is die problematiek ten opsigte van doelmatige verkeersveiligheidsopvoeding tot 1972 uitgelig. In hoofstuk 4 (par. 4.7.5) is die stand van verkeersveiligheidsopvoeding in Suid-Afrika sedert 1972 omlin.

Die bevinding is dat verkeersveiligheidsopvoeding as die primêre verpligting van die ouer verwaarloos word en dat dit nòg in die primêre skool, nòg in die sekondêre skool tot sy reg kom. Aangesien verkeersveiligheidsopvoeding reeds op 'n vroeë ouderdom van die kinders deur die ouers begin behoort te word en die skool in dié verband ook 'n vername sosio-pedagogiese taak het (par. 4.7.5.1), dra die feit dat verkeersveiligheidsopvoeding in die ouerhuis en skool verwaarloos word, 'n beduidende deel tot die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika by.

"If your child has not been educated in road safety by the age of five, the damage has already been done" (Butler, 1973:15). Blykens die literatuur (Nel, 1966; Du Plooy, 1983; Manhardt, 1984; Nilles, 1984; Taute, 1985) moet verkeersveiligheidsopvoeding reeds in die kleuterfase van die kind 'n aanvang neem om 'n blywende invloed op veilige verkeersdeelname te bewerkstellig. Hiervoor moet die ouers toegerus wees om deur opvoeding en deur voorbeeld die kind te onderrig, te motiveer en tot veilige verkeersdeelname te inspireer.

'n Verdere bevinding is dat die onderwysers in die formele en nie-formele onderwys en opleiding by die oueropvoeding doelmatig behoort aan te sluit en daarop moet voortbou (par. 4.7.5). Slegs dan sal die informele reklame en publisiteit (as voorligting) in veilige padgebruik deur die NVVR 'n ondersteunende invloed op verkeersveiligheidsopvoeding kan uitoefen ten einde houdings positief te verander en verkeersveiligheid te bevorder (par. 4.4.3).

Aansluitend hierby is bevind dat die devolusie van gesag in die onderwys, wat impliseer dat die ouer groter seggenskap en verantwoordelikheid in die opvoedende onderwys en opleiding van die kinders verkry, deure oopmaak vir 'n groter rol wat die formele en nie-formele onderwysstrukture in verkeersveiligheidsopvoeding sal kan en behoort te speel. Dié devolusie van gesag maak deure oop wat dit moontlik maak dat die ouerhuis-skoolvennootskap in verkeersveiligheidsopvoeding ten volle ontwikkel kan word. Dié opvoedingsvennootskap maak dit verder moontlik om verkeersveiligheidsopvoeding Skrifmatig te begrond.

Daar is bevind dat daar bepaalde voorwaardes vir 'n geslaagde opvoedingsvennootskap in verkeersveiligheidsopvoeding bestaan. Dié voorwaardes is, volgens Stone (1985:767), die volgende:

- \* gemeenskaplike aanvaarding dat ouers en onderwysers wedersydse selfstandige ondersteunende opgawes in die opvoeding van dieselfde kinders het;
- \* wedersydse vertrouwe vir goeie verhoudinge en
- \* wedersydse konsultering en ondersteuning in verkeersveiligheidsopvoeding.

Verder is daar in die navorsing bevind dat dit in Suid-Afrika nagelaat is om verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre vlak te vestig (par. 4.4.4) en gevolglik word onderwysstudente nie doelmatig in verkeersveiligheidsopvoeding opgelei nie.

### **7.2.9 Bestuurderopleiding kom in Suid-Afrika nie tot sy reg nie**

Teoretiese en praktiese bestuurderopleiding op die voor-lisensievlak vind in Suid-Afrika feitlik glad nie plaas nie. Die kwaliteit opleiding wat deur bestuur-skole aangebied word, is ontoereikend. Trouens, Taute (1985:58) beweer dat die instrukteurs wat die opleiding behartig, selde vir die taak toegerus is. 'n Verdere rede vir die gebrek aan doelmatige bestuurderopleiding word in die lae standaard van die toetse vir die leerlinglisensie en bestuurderslisensie gevind (parr. 2.4.6.3; 6.3.2.3).

### **7.2.10 Die doel van die NVVR**

Die algemene taak van die NVVR is die bevordering van verkeersveiligheid in Suid-Afrika. Die besondere doel wat die NVVR voor oë het in die uitvoering van sy taak is om verkeersbotsings en -ongevalle te verminder. Om dié doelstelling te kan bereik, word bepaalde doelwitte gestel wat die NVVR se funksies

en funksieterrein impliseer. Die doelwitte kom in hoofsaak neer op verkeersveiligheidsnavorsing, massavorligting betreffende verkeersveiligheid en koördinerings in belang van die bevordering van verkeersveiligheid ter bestryding van verkeersbotsings (par. 4.7). Aangesien verkeersveiligheid 'n multidissiplinêre aangeleentheid is en verskeie outonome funksieterreine, soos die ingenieurswese, die opvoeding (formele onderwys en opleiding) en wetstoepassing insluit, is die bevinding dat die NVVR se taak en verantwoordelikheid wyd en uiteenlopend is. Die doelwitte sluit gevolglik alle moontlike funksieterreine waarop verkeersveiligheid bevorder kan of behoort te word, in (parr. 4.6; 4.7).

### **7.2.11 Die organisasiestruktuur van die NVVR**

Die bevinding ten opsigte van die organisasiestruktuur van die NVVR is dat hy, veral met betrekking tot die samestelling van sy Raad, nie doelmatig gestruktureer is nie (par. 4.3).

As gevolg van die diversiteit van verkeersveiligheid verg die bevordering daarvan kundigheid, betrokkenheid en verantwoordelikheid op 'n groot verskeidenheid funksieterreine (par. 4.3.2), soos dit deur die Komitee van Ondersoek van 1970 - 1972 (Steyn, 1972) bevind en aanbeveel is. Die NVVR behoort gevolglik dienooreenkomstig herstruktureer te word (par. 4.3.4). Die personeelvoorsiening is ook onvoldoende om, onder andere, die nodige aandag aan bestuurderopleiding te kan gee en behoort derhalwe uitgebrei en volgens behoefte aangepas te word (par. 4.4).

### **7.2.12 Verkeersveiligheidsopvoeding as opgawe in samelewingsverband**

Een van die beginsels van onderwysvoorsiening in die Republiek van Suid-Afrika is dat "die voorsiening van onderwys op opvoedkundig verantwoorde wyse op die behoeftes van die individu en die van die samelewing" gerig moet wees (RGN, 1981:15). Ten einde te verseker dat die potensiaal van elke kind tot voordeel van homself en die gemeenskap in landsbelang en tot eer van God optimaal ontsluit word, sal die skoolgemeenskap (en ouers) daadwerklik by die opvoedingshandeling betrokke moet wees. Die bevinding is dat die skool- en ouergemeenskappe dus ook, wat verkeersveiligheidsopvoeding betref, inspraak in dié opvoedende onderwys en opleiding van hulle kinders sal moet kry. Sodoende kan in samelewingsverband toegesien word dat veral die kinders, maar ook die jongmense, in veilige verkeersdeelname opgevoed word (par. 2.2.2.3). In hierdie verband het die NVVR as nie-onderwysstruktuur 'n beduidende taak en verantwoordelik-

heid wat verderaan (onder "gevolgtrekkings") aangetoon sal word<sup>1)</sup>.

### **7.2.13 Verkeersveiligheid as nasionale opgawe**

Daar is bevind dat die opvoedingsvennootskap in verkeersveiligheidsopvoeding die nasionale doelwitte wat in die Aanhef van die Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika (1983) beliggaam word, met betrekking tot veiligheid in padverkeer, nagestreef en verwesenlik kan word. In hierdie nasionale doelwitte wat ook op verkeersveiligheid as regeringsverantwoordelikheid betrekking het (par. 4.6), word verklaar dat alle landsburgers van hulle verantwoordelikheid voor God en die mensdom bewus is en oortuig is van die noodsaaklikheid om almal saam te staan om dié nasionale doelwitte na te streef. Van die toepaslike nasionale doelwitte op verkeersveiligheid is, onder andere:

- \* om Christelike waardes en beskaafde norme te handhaaf;
- \* om die geluk en die geestelike en stoflike welvaart van almal te bevorder en
- \* om die menswaardigheid, lewe, vryheid en eiendom van almal te eerbiedig en te beskerm.

### **7.2.14 Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van verkeersveiligheidsorganisasies**

In hoofstuk 5 is bevind dat die nasionale verkeersveiligheidsorganisasies in Groot-Brittanje, Wes-Duitsland en Australië met verkeersveiligheidsopvoeding gemoeid is. Hierdie betrokkenheid by en bemoeienis met verkeersveiligheidsopvoeding is egter ondersteunend en aanvullend tot die verpligting van die ouer en die verantwoordelikheid van die skool in dié verband. Die verkeersveiligheidsorganisasies lewer as nie-onderwysstrukture 'n belangrike en onmisbare diens in samelewingsverband waarmee in die samelewingsbehoefte vir veiligheid in verkeersdeelname grootliks voorsien word (par. 5.5).

### **7.2.15 Ooreenkomste en verskille tussen verkeersveiligheidsorganisasies met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding**

In hoofstuk 2 (par. 2.2) is aangetoon dat mense, gemeenskappe en volke van mekaar verskil. In hoofstuk 6 is op grond hiervan bevind dat verkeersveilig-

---

1) In bylae B word die verdeling van dié taak van verkeersveiligheidsopvoeding aangedui.

heidsorganisasies sowel ooreenstemmende as verskillende funksies met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding vertoon. Die ooreenkomste en verskille is op 'n verskeidenheid faktore gebaseer en kom in hoofsaak daarop neer dat die staatkundige bestel, sosio-ekonomiese omstandighede en kulturele agtergrond 'n bepalende invloed op die bevordering van verkeersveiligheid uitoefen.

### **7.3 Gevolgtrekkings met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding**

#### **7.3.1 Inleiding**

Die navorsingsdoel en doelwitte (par. 1.4) is bereik. Die teoretiese uitgangspunte, doelstelling, doelwitte en noodsaaklikheid van verkeersveiligheidsopvoeding is onder woorde gebring. 'n Perspektiwiese oorsig is van die stigting en funksies van verkeersveiligheidsorganisasies in Suid-Afrika gegee en die organisasiestruktuur en funksies van die NVVR is beskryf. Só ook is die organisasiestrukture en funksies van die Britse, Wes-Duitse en Australiese verkeersveiligheidsorganisasies onder die loep geneem en teenoor dié van die NVVR gestel ten einde ooreenkomste en verskille in dié verband aan te toon.

Op grond van die ondersoek is bepaalde bevindings geformuleer (par. 7.2). Na aanleiding van die bevindings word tot die volgende gevolgtrekkings gekom.

#### **7.3.2 Gevolgtrekkings**

##### *7.3.2.1 Verkeersveiligheidsopvoeding is die verantwoordelikheid van die ouerhuis*

Uit die bevindings ten opsigte van die doel en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding (parr. 7.2.1; 7.2.2) word tot die gevolgtrekking gekom dat verkeersveiligheidsopvoeding as menslike handeling en integrale deel van die gewone opvoeding 'n intensiewe deurlopende en doelgerigte handeling is wat primêr die verpligting van die ouerhuis in samelewingsverband is. Die ouer moet toegerus word om hierdie taak te kan verrig. Die ouerkrag en ouerinvloed sal dus in die toekoms nie gering geskat of tersyde gestel kan en durf word nie. Ten spyte daarvan dat die gesinsprofiel van Suid-Afrikaanse gesinne oor die afgelope dekades drasties verander het, sal verkeersveiligheidsopvoeding die primêre verpligting van die ouer en ouerhuis bly en selfs in die toekoms nog belangriker word. Dit is veral die ouer wat deur voorbeeld, in gesprek en deur oorrading by die kind 'n innerlike gerigtheid op selfdissipline en persepsie in verkeersdeelname kan bevestig.

### 7.3.2.2 *Verkeersveiligheidsopvoeding is ook die verantwoordelikheid van die skool*

Naas die plig van die ouer, het die skool 'n taak en verantwoordelikheid met betrekking tot die formele opvoedende onderwys en opleiding in veilige verkeersdeelname (par. 7.2.8). Hiervoor is goedopgeleide en gemotiveerde onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding nodig en 'n verkeersveiligheidstelsel en -beleid wat opvoeding in verkeersdeelname orden en in alle skole verpligtend maak.

### 7.3.2.3 *Bestuurderopleiding is 'n integrale deel van verkeersveiligheidsopvoeding*

Teoretiese en praktiese bestuurderopleiding in die formele en nie-formele onderwys en opleiding en in die opleiding van onderwysstudente is 'n noodsaaklikheid om verkeersbotsings te voorkom (par. 7.2.9).

### 7.3.2.4 *Nasionale koördinering van verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding*

Die gevolgtrekking word gemaak dat in Suid-Afrika gereelde nasionale en streekskongresse en seminare behoort gereël te word ten einde 'n forum te skep waar kundiges op die verkeersveiligheidsterrein kan beraadslaag, nuwe inligting kan uitruil en eenvormige maatreëls bewerkstellig kan word (par. 7.2.5).

### 7.3.2.5 *Verkeersveiligheidsopvoeding as taak en verantwoordelikheid van die NVVR*

'n Verdere gevolgtrekking is dat daar in onderwysvoorsiening 'n positiewe verband tussen formele, nie-formele en informele onderwys in die gesin, in die skool en in samelewingsverband is (RGN, 1981:15). Dit impliseer dat, alhoewel die staat verantwoordelikheid vir die voorsiening van formele onderwys aanvaar, die individu, die ouers en die gemeenskap 'n medeverantwoordelikheid hierin het (Barnard, 1985:363). Toegepas op verkeersveiligheidsopvoeding, en die taak en verantwoordelikheid van die NVVR hierin (parr. 7.2.12; 7.2.13; 7.2.14), is die gevolgtrekking dat die NVVR wel 'n besondere opvoedings- en opleidingstaak met betrekking tot veilige verkeersdeelname het, en dit word soos volg aange-  
toon:

- \* Die stimulering, motivering en oriëntering van onderwysowerhede en -instansies (insluitende tersiêre inrigtings) om hulle taak en verantwoordelikheid

met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding as 'n integrale deel van die gewone formele opvoedingshandeling (opvoedende onderwys en opleiding) behoorlik en ten volle na te kom.

- \* Ondersteunende advisering en voorsiening van nuwe inligting betreffende verkeersveiligheidsopvoeding aan die formele onderwys.
- \* Die onderneming en koördinerings van toegepaste navorsing oor verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Die organisering en aanbieding van verkeersveiligheidskompetisies ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Die voorsiening van programme, kursusse en strukture vir die nie-formele opvoedende onderwys en opleiding van kinders, onderwysers en ouers in verkeersveiligheid.
- \* Die beklemtoning van die praktiese komponente van verkeersveiligheidsopvoeding, veral bestuurderopleiding.
- \* Die opleiding van ouers om hulle in staat te stel om hulle verantwoordelikheid hierin na te kom.
- \* Die vrystelling van inligting en die gee van voorligting met 'n opvoedingstrekking deur middel van massakommunikasiemedia op die informele onderwysterrein.
- \* Die oorhoofse koördinerings en monitering van verkeersveiligheidsopvoeding tussen die verskillende verantwoordelike instansies en terreine.
- \* Die organisering en aanbieding van kongresse en seminare vir die voorsiening van 'n forum vir die uitruiling van nuwe inligting in verband met verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding.
- \* Die bedryf van 'n kinderklub ter bevordering van verkeersveiligheidsopvoeding.
- \* Die uitgee van 'n vakkundige verkeersveiligheids tydskrif waarin relevante inligting oor die bevordering van verkeersveiligheid op al die funksieterreine bekend gemaak word.
- \* Die bedryf van die skolierpatroolie as hulpdiens aan skole en verkeersowerheide ter beveiliging van kinders by straatkruising.

## 7.4 Aanbevelings op grond van dié ondersoek

### 7.4.1 Inleiding

Na aanleiding van die ondersoek en op grond van die gevolgtrekkings waartoe in hierdie navorsing gekom is, word die volgende aanbevelings gedoen.

Die doel van hierdie aanbevelings is om verkeersveiligheidsopvoeding sodanig gevestig te kry dat dit 'n beduidende bydrae kan lewer in die voorkoming van verkeersbotsings en -ongevalle. Dit word onomwonde gestel dat indien hierdie aanbevelings (waarvan sommige reeds 40 jaar gelede ook aanbeveel is) nie in die geheel uitgevoer word nie, die verkeersveiligheidsprobleem in Suid-Afrika nie volkome opgelos kan word nie.

### 7.4.2 Aanbevelings

#### 7.4.2.1 Die vestiging van 'n Instelling vir Verkeersveiligheidsopvoeding in die Republiek van Suid-Afrika (RSA)

'n Instelling vir Verkeersveiligheidsopvoeding<sup>2)</sup> op tersiêre vlak behoort gestig te word ten einde dringend voorsiening te maak vir:

- \* die formele opleiding van opleiers in verkeersveiligheid en verkeersveiligheidsopvoeding, asook vir die opleiding van verkeersveiligheidsnavorsers, -praktisyne en -administrateurs (vgl. par. 4.4.4);
- \* toegepaste navorsing oor die behoeftes vir en inhoude van onderwys en opleiding in verkeersveiligheid (vgl. par. 4.7.2) en
- \* dienslewering in samelewingsverbande ten opsigte van die nie-formele onderwys en opleiding in verkeersveiligheid, byvoorbeeld indiensopleiding van onderwysers in verkeersveiligheidsopvoeding (vgl. par. 7.3.2.2).

---

2) Hierdie aanbevole Instelling vir Verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre vlak behoort die vorm van twee strukture aan te neem:

- \* 'n volwaardige Departement Verkeersveiligheidskunde (-opvoeding of -opvoedkunde) en
- \* 'n Sentrum vir Verkeersveiligheid (-s)opvoeding).

#### 7.4.2.2 *Verpligte deurlopende verkeersveiligheidsopvoeding wat bestuurderopleiding insluit*

Verpligte verkeersveiligheidsopvoeding moet onverwyld in alle preprimêre, primêre en sekondêre skole wat deurlopend sal plaasvind, ingestel word. Die inhoud van die vakkurrikulums vir Verkeersveiligheidsopvoeding behoort wetenskaplik gegrond te wees en behoort teoretiese en praktiese bestuurderopleiding vir fietsryers, motorfietsryers en motorvoertuigbestuurders in te sluit. Die skool behoort deur middel van skoolgemeenskapstrukture prominente leiding en verantwoordelikheid vir formele en nie-formele verkeersveiligheidsopvoeding te aanvaar.

#### 7.4.2.3 *Opleiding van onderwysers en onderwysstudente vir verkeersveiligheidsopvoeding*

Praktiserende onderwysers behoort deur indiensopleiding toegerus te word om verkeersveiligheidsopvoeding in die verskillende jaarklasse geïntegreerd in vormende en eksamenvakke doelmatig te onderrig. Onderwysers (veral aan sekondêre skole) behoort op 'n vrywillige basis teoretiese en praktiese bestuurderopleiding te deurloop ten einde voor-lisensiebestuurderopleiding aan leerlingbestuurders te kan aanbied.

Alle onderwysstudente behoort in verkeersveiligheidsopvoeding en in motorvoertuigbestuursvaardighede opgelei te word ten einde hulle in staat te stel om nie net verkeersveiligheid doelmatig te onderrig nie, maar om ook 'n korrekte voorbeeld in verkeersdeelname te kan stel.

#### 7.4.2.4 *Opleiding van ouers in verkeersveiligheidsopvoeding*

Ouers behoort, behalwe vir informele voorligting, in samelewingsverband doelgerig opgelei te word om hul verpligting ten opsigte van die opvoeding van hulle kinders in veilige verkeersdeelname te kan nakom. Die opleiding kan in die nie-formele onderwys doelmatig aangebied word.

#### 7.4.2.5 *Stigting van organisasiestrukture vir opleiding in verkeersveiligheid*

Daar behoort funksionele organisasiestrukture in samelewingsverband gestig te word vir die nie-formele onderwys en opleiding van, byvoorbeeld, praktiserende onderwysers, ouers en verkeersleiers ten einde die algemene standaard van kennis, vaardighede en gesindhede in veilige verkeersdeelname positief te

verhoog. Voorbeelde van organisasiestrukture is skoolgemeenskapstrukture (parr. 7.2.8; 7.2.12; 7.3.2.1) en opleidingsentrums van plaaslike owerhede en maatskappye.

'n Uitvloeiing van hierdie aanbeveling is dat die nasionale verkeersveiligheidsorganisasie in Suid-Afrika (NVVR) 'n toenemende taak en verantwoordelikheid sal hê om by dié opvoedingsvennootskap van die ouer en onderwyser (ouerhuis en skool) aan te sluit, te ondersteun en aan te vul deur veral in die nie-formele onderwys behulpsaam te wees en in die formele onderwys sy massavorligtingsfunksie ten volle uit te voer.

#### *7.4.2.6 Herstrukturering van die NVVR*

Om dié take en verantwoordelikhede met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding (par. 7.3.2.5) doelmatig na te kom, behoort die organisasiestruktuur van die NVVR ten opsigte van die samestelling van die uitvoerende raad en die personeelvoorsiening herstruktureer te word (parr. 4.3.4; 7.2.11).

Die uitvoerende raad behoort gewysig te word ten einde verkeersveiligheidskundiges uit al die relevante funksieterraine van padverkeer en verkeersveiligheid by die beplanning van verkeersveiligheidsmaatreëls en die formulering van 'n verkeersveiligheidstelsel en -beleid, asook vir die monitering daarvan, te betrek en medeverantwoordelik te maak. Dié aanbeveling sluit spesifiek verteenwoordigers van die onderwysowerhede (en die onderskeie bevolkingsgroepe) in.

Die postestruktuur van die Direkoraat Verkeersveiligheid behoort aangepas en uitgebrei te word om personeel, veral ten opsigte van bestuurderopleiding, te voorsien ten einde die take en verantwoordelikhede van die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding en bestuurderopleiding ten volle en doelmatig na te kom (vgl. parr. 4.4.3.2; 4.4.3.3).

#### *7.4.2.7 Verdere navorsing in verkeersveiligheidsopvoeding*

Na aanleiding van die teoretiese uitgangspunte, doelstelling en doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding wat in hoofstuk 2 beskryf is, word aanbeveel dat verdere navorsing oor die verband tussen die Skrifmatige ontologie, verkeersveiligheidsopvoeding en verkeersdeelname onderneem word.

Na aanleiding van die ooreenkomste en verskille wat in die teenoormekaarstelling van die NVVR met die drie buitelandse eweknieorganisasies in hoofstuk 6 gevind is, behoort verdere navorsing in dié verband volgens erkende metodes van verge-

lyking gedoen te word ten einde die wesenlike ooreenkomste en verskille ten opsigte van die uitgangspunte, die doelstellings en die doelwitte van verkeersveiligheidsopvoeding te bepaal, te verklaar en evaluerend te oorweeg.

'n Verdere aanbeveling is dat navorsing gedoen behoort te word om te bepaal watter invloed 'n besondere regeringstruktuur en gepaardgaande politieke bedryf in 'n land op die bevordering van verkeersveiligheid het ten einde enige ondoelmatigheid as gevolg van genoemde faktore te kan uitskakel (vgl. par. 7.2.5).

### 7.5 Samevatting

Die doelwit van hierdie slothoofstuk is met die stel van die bevindings, gevolgtrekkings en aanbevelings bereik.

Die doel van die navorsing, naamlik die beantwoording van die probleemvraag "Watter taak en verantwoordelikheid het die NVVR met betrekking tot verkeersveiligheidsopvoeding?", is verwesenlik. Die NVVR het 'n besliste en omvattende taak en verantwoordelikheid in dié verband en dit is aangetoon (par. 7.3.6).

In die gees van die digter, Jan F.E. Celliers (1918:24), word hierdie navorsing afgesluit:

***"Komaan, ... daar's werk!"***

---

Bronne

- ALEXANDER, W.G. 1973. Schools must lead in safety education. *Care on the road* : 17, Apr.
- ALLEN-werksgroep  
kyk
- AUSTRALIA (Victoria). Traffic Safety Education Working Party report on traffic safety education in Victorian schools.
- ANON. 1950. Road safety. (*In Everyman's encyclopaedia*, 11 : 179-180.)
- ANON. 1970. Organization of safety work. (*In Encyclopaedia Britannica*, 19 : 873-874.)
- ANON. 1975. Motor. (*In Ensiklopedie van die wêreld*, 7 : 455.)
- ANON. 1983. Child death toll blamed on parents, law. *The Star* : 13, kol.3, Nov.2.
- AUKEMA, J.A. 1984. Die rol van die staat en die privaatsektor in die opleiding en toetsing van motorvoertuigbestuurders. (*In Jaarlikse Vervoerwesekonvensie. Verkeersveiligheid: die opleiding en toetsing van drywers*, vol. A-2. Pretoria : WNNR. p.A-2-3.)
- AUSTRALIA (Victoria). Traffic Safety Education Working Party report on traffic safety education in Victorian schools. 1985. Report. Melbourne : Education Department of Victoria. (Chairman: I. Allen.)
- BARKHUIZEN, B.P. 1967. 'n Psigologies-pedagogiese studie van enkele aspekte van menslike gedrag op die pad met spesiale verwysing na die padveiligheidsprobleem. Pretoria. (Proefskrif (D.Ed.) - UNISA.)
- BARNARD, S.S. 1984. Inleiding tot die vergelykende opvoedkunde. Durban : Butterworth.
- BAUMGARTNER, E. 1984. "25 Years of PRI" and "25 Years of KfV". (*In KfV. PRI World Congress : road safety in future - social and economic impact (A)*. Wien. p.9-12.)
- BORNMAN, E. 1985. Kinders se kennis, opinies en gedrag ten opsigte van verkeersveiligheid. Pretoria : RGN.
- BOSHOFF, C.H. 1983. Die onderwys in 'n veranderde Suid-Afrika. Potchefstroom : PU vir CHO, Instituut vir Toekomsstudies.
- BOSMAN, J. en DREYER, L. 1983. Verslag oor die 14e Internasionale Studieweek oor verkeersveiligheidsingenieurswese en -verkeersveiligheid. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- BOTHA, P.W. 1983. Verkeersveiligheidsjaar '84. (Toespraak gelewer op 2 Desember 1983 as loodsing van die 1984-Verkeersveiligheidsjaarveldtog, Johannesburg. Ongepubliseer.)
- BOTHA, T.J. 1981. Onderzoek na die struktuur en funksionering van die howe onder voorsitterskap van Sy Edele regter Hoexter. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag TU/2/81.)

- BOTHA, T.J. 1983. Die daarstelling van die Sentrale Padverkeersburo as deel van die stelselbenadering vir verkeersadministrasie : eerste tussen-tydse verslag. Pretoria : NIVPN, WNNR (Navorsingsverslag TDB/1983/Beperk.)
- BOULTON, J.B. 1983. Annual report: The National Safety Council of Western Australia. Mount Lawley : Safety Instructional Centre.
- BURKIN, M.F. 1978. Road safety in Australia. (In Toerien, P.E.C. Verslag: buitelandse besoek, Augustus/September 1978. Verslag verkrygbaar by die NVVR. Aanhangsel A.)
- BUTLER, N. 1973. Teaching must start earlier. *Care on the road* : 15, Apr.
- CELLIERS, J.F.E. 1918. Die Saaier en ander gedigte. Kaapstad : De Bussy.
- CLOETE, M.G.T. en CONRADIE, H. 1984. Inleiding tot die verkeerskunde. Durban : Butterworth.
- COETZEE, J.C. 1948. Inleiding tot die algemene empiriese opvoedkunde. Stellenbosch : Universitas.
- COETZEE, J.C. 1952. Inleiding tot die algemene teoretiese opvoedkunde. Pretoria : Van Schaik.
- COETZEE, J.C. 1955. Inleiding tot die algemene praktiese opvoedkunde. Potchefstroom : Pro Rege.
- CRUYWAGEN, W.A. 1983. Verkeersveiligheidsjaar '84. (Toespraak gelewer op 8 Desember 1983 as loodsing van die 1984-Verkeersveiligheidsjaarveldtog, Pietersburg. Ongepubliseer.)
- DEAN, C. 1981. The organization of road safety in Britain. (In Foot, H.C., Chapman, A.J. and Wade, F.M. Road safety: research and practice. Eastbourne : Praeger Publishers. p.9-16.)
- DE BEER, E.J.H. en FERNIE, B. 1981. Padongelukke en ongevallen in Suid-Afrika as funksies van moontlike faktore. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RY/10/81.)
- DE JAGER, P.J. 1985. Drakoers van sitplekgordels. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RV/2/1/85.)
- DEKKER, E.I. 1983. Die grondslae van die opvoeding, 3. Antropologie, vooronderstellings, opvoeding, onderwys en opvoedkunde. Potchefstroom : Pro Rege.
- DEL MISTRO, R.F. 1983. Modern techniques in road safety: let's try some old fashioned co-ordination. (Referaat gelewer tydens die Jaarlikse Vervoerwesekonvensie, Julie 1983 in Johannesburg.)

DEPARTEMENT van Vervoer  
kyk

SUID-AFRIKA (Republiek). Departement van Vervoer.

- DEPPE, R.K. 1981. Usage of road safety educational material directed to schools. Pretoria : NITRR, CSIR. (Research report RU/6/81.)
- DE SILVA, H.R. 1956. Why automobile accidents. New York : John.
- DE VRIES, C.G. 1983. Gesigspunte betreffende die beoefening van die opvoedkunde as wetenskap. *Fokus*, 11(2): 84-88, Mei.
- DE WET, J.J. 1983. Tegnologie, 'n veranderende toekoms en opvoeding. Potchefstroom : PU vir CHO, Instituut vir Toekomsstudies.
- DOWNING, C.S. 1981. Improving parental road safety practice and education with respect to preschool children. (In Foot, H.C., Chapman, A.J. and Wade, F.M. Road safety: research and practice. Eastbourne : Praeger Publishers. p.93-101.)
- DREYER, L.A. 1983 (a). Verslag van amptelike besoek aan Swede en Engeland, 31 Mei - 10 Junie 1983: verkeersveiligheid. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DREYER, L.A. 1983 (b). Amptelike besoek aan Wes-Duitsland en Engeland, 14 Oktober tot 9 November 1983. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DREYER, L.A. 1984 (a). Direkteursverslag. (In NVVR. Jaarverslag 1983. Pretoria.)
- DREYER, L.A. 1984 (b). Verslag oor die amptelike bywoning van die 25e Jaarvergadering van die PRI te Budapest en besoek aan Wes-Duitsland en Nederland, Mei - Junie 1984. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DREYER, L.A. 1985. Verslag van die amptelike bywoning van die 26e Jaarvergadering van PRI in Lissabon, 20 - 24 Mei 1985. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DRIESSEN, J en DREYER, L. 1985. Verslag van die amptelike bywoning van die PRI-Wêreldkongres en halfjaarlikse PRI-Direkteursvergadering in Wenen, asook die besoeke aan die Switserse en Oostenrykse verkeersveiligheidsorganisasies deur die Voorsitter en Direkteur, 16 - 24 November 1984. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DUGMORE, A.H. 1983. Report: Royal Society for the Prevention of Accidents 50th National Safety Congress, 1 - 3 November 1983 - Eastbourne. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DUNCAN, T.G., red. 1952. Ordonnansies van die Provinsie Kaap die Goeie Hoop, 1911 - 1951 (dl. 11, 1921 - 1941). Kaapstad : Juta.
- DU PLESSIS-verslag  
kyk  
SUID-AFRIKA (Republiek). Komitee van Ondersoek insake padveiligheid, padverkeer en padverkeerswetgewing.

- DU PLOOY, H.G. 1982. Verslag: studie-besoek aan Europa en die Verenigde State van Amerika. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- DU PLOOY, H.G., red. 1983. Verkeersveiligheid: 'n handleiding vir sekondêre onderwysers. Pretoria : NVVR.
- DVW (Deutsche Verkehrswacht). 1982. Jahresbericht. Bonn.
- ELLIS, D.C.F. 1976. Houding en hou links. *Die Kerkblad*, 78(2333):31-33, Jan.
- ELLIS, D.C.F. 1979. Moontlike wysigings van artikels 63 en 64 van die Padverkeersordonnansie van Transvaal. Pretoria. (Manuskrip verkrygbaar by die NVVR.)
- ENGELS, H. (Direkteur: DVW.) 1984. Mondelinge mededeling aan outeur. Bonn. (Aantekeninge in besit van outeur.)
- ÉRASMUS, C.P.J. 1976. 'n Eksperimentele ondersoek na grootte en afstandskatting met betrekking tot die verkeersituasie. Pretoria : NVVR.
- ERLANK, J.E. 1970. 'n Ondersoek na die doeltreffendheid van padveiligheidsskoolplakkate in skole vir rassegroepe anders as die Blanke en en Bantoe. Pretoria : NVVR.
- ERLANK, J.E. 1973. Road traffic accident case studies in the Republic of South Africa. Pretoria : NITRR, CSIR. (Research report RU/7/73 (ii).)
- FOURIE, H.P. 1979. Die doeltreffendheid van NVVR-publisiteitsmateriaal, 1978. Pretoria : UNISA, Buro vir Marknavorsing.
- FOURIE, H.P. 1984. Houding as oorsaak van die verkeersveiligheidsprobleem. (In Jaarlikse Vervoerwesekonvensie. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheidsopvoeding en -publisiteit, vol. A-1. Pretoria : WNNR. p.A-1-1.)
- FOURIE, H.P. en TOERIEN, P.E.C. 1981. Amptelike besoek aan Duitsland by die DVW en DVR: 15 - 16 Mei 1981. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- GEYER, H.E. 1953. Sosiologiese studie van ongelukke met spesiale verwysing na vervoerongelukke. Bloemfontein. (Proefskrif (D.Phil) - UOVS.)
- GIBB, D. (Voormalige President: RCPA.) 1985. Mondelinge mededeling aan outeur. Sydney. (Aantekeninge in besit van outeur.)
- GOLDING, A.P. 1984. Eyesight on the roads: a demographic investigation of the relationship between visual acuity and accident risk in drivers. Pretoria : HSRC. (Research report C/Pers. 355.)

- GOUWS, L.A. (s.a.). Die menslike faktor in padveiligheid. Potchefstroom : PU vir CHO. (IBC-studiestuk no. 54.)
- GROES-PETERSON, E. 1959. Traffic education of children. *International road safety and traffic review*, 7 (2):13-20, Spring.
- HAMILTON, C.C. 1984. Vervoerstatistiek. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Verslag no. PAD 15.)
- HARLEY, G.S. 1984. Die rol van die onderwysowerhede ten opsigte van verkeersveiligheidsopvoeding en -opleiding in die volgende fases: preprimêr; primêr; sekondêr; tersiër. (In Jaarlikse Vervoerwesekonvensie. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheidsopvoeding en -publisiteit, vol. A-1. Pretoria : WNNR. p.A-1-2.)
- HART, C.W.B. 1981. Padverkeersordonnansie van Transvaal (Ord. 21/1966) en Regulasies. Johannesburg : Lex Patria.
- HEINZE, A.E. 1948. Memorandum on the policy and future development of the National Road Safety Organization of South Africa. Pretoria. (Manuskrip verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- HOFFMAN, Y.A. 1984. Evaluasie van opvoedkundige hulpmiddels in primêre skole. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/3/84.)
- HUMPRISS, D. 1983. The state of vision of South African drivers. Johannesburg. (Manuskrip verkrygbaar by die NVVR.)
- JOHNSTON, R.H. 1975. Early motoring in South Africa. s.l.: Struik.
- JOUBERT-verslag  
kyk  
SUID-AFRIKA (Unie). Komitee van Ondersoek na padveiligheid.
- JUDD, L. 1983. Education, training and publicity. Eastbourne : ROSPA.
- KLASEN, G. 1971. Onderwijs zal belangrijke rol mee moeten spelen bij verkeersopvoeding. *Onderwijs en opvoeding*, 23(4): 82-85, Dec.
- KLASEN, G. 1973. Verkeersopvoeding in de kleuterskole. *Jeugd in school en wereld*, 57(a) : 428-430, Mei.
- KMP-COMPTON. 1983. Die bevindinge van 'n navorsingsprojek oor die beeld van die NVVR. Johannesburg. (Navorsingsverslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- KOMMISSIE vir Administrasie (KvA)  
kyk  
SUID-AFRIKA (Republiek). Kommissie vir Administrasie.
- LA GRANGE A.J. 1967. Navorsing en padveiligheid in Wes-Europa. Pretoria : SAPVR.

- LANDMAN, W.A. 1983. Beoefening van opvoedkunde. *Fokus*, 11(2) : 89-100, Mei.
- LOFTUS-verslag  
kyk  
SUID-AFRIKA (UNIE). Padveiligheidsending.
- MANHARDT, P. 1984. The four elements of traffic safety. (In KfV. PRI World Congress: road safety in future - social and economic impact (B). Wien. p.8-20.)
- MARKINOR. 1981. Alkohol en die padgebruiker, dl. 1. Johannesburg. (Navorsingsverslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- MEARES, C.L.D. 1972. The road accident situation in Australia: a national review. Canberra : Australian Government Publishing Service.
- MEYER, R.G. en DREYER, L.A. 1986. Verslag van amptelike bywoning van die internasionale verkeersveiligheidskongres in Hongkong, asook die besoek aan Australië en Japan, November 1985. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- MONTEITH, J.L. DE K. 1983. Die verwagtinge van onderwysers as selfvervullende voorspelling. (In Van der Walt, J.L., red. Verankerde voortgang. Potchefstroom : PU vir CHO. p.129-137.)
- MONTEITH, J.L. DE K. 1984. Verkeersveiligheidsopvoeding en die opvoeding. Potchefstroom : PU vir CHO.
- MONTGOMERY, E. (Direkteur: DECA.) 1985. Mondelinge mededeling aan outeur. Shepparton. (Aantekeninge in besit van outeur.)
- NATAL (Onderwysdepartement). 1984. Padveiligheid. (Bulletin 38.) Pietermaritzburg.
- NEL, B.F. 1966. Die opvoeding van die kleuter. Johannesburg : Voortrekkerpers.
- NEL, B.F. 1983. Op soek na 'n nuwe fokus. *Fokus*, 11(2) : 101-108, Mei.
- NEL, P.W. 1983. 'n Program vir voetgangerveiligheid in 'n bepaalde gemeenskap. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/2/83.)
- NILLES, L. 1984. President's message. (In KfV. PRI World Congress: road safety in future - social and economic impact (A). Wien. p.4-8.)
- NPVO (Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika). 1948. Akte van oprigting. Pretoria. (Manuskrip verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- NPVO (Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika). 1948-1959. Notules van Uitvoerende Komiteevergaderings. Pretoria. (Notules verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- NPVO (Nasionale Padveiligheidsorganisasie van Suid-Afrika). 1959. Padveiligheidsnuusbrieff, Augustus. Pretoria.

- NUNN, P. 1956. Education; its data and first principles. London : Edward Arnold.
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1972 - 1986. Notules van Bestuurskomiteesvergaderings. Pretoria. (Notules verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1972 - 1986. Notules van Raadsvergaderings. Pretoria. (Notules verkrygbaar by die NVVR. ongepubliseer.)
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1973 - 1986. Jaarverslae vir elk van die jare 1972 tot 1985. Pretoria.
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1983. Handleiding vir leerlingbestuurders van ligte motorvoertuie. Pretoria.
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1984. Padveiligheidsopvoeding in die kleuterskool. Pretoria.
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1985. Katalogus van opvoedkundige hulpmiddels. Pretoria.
- NVVR (Nasionale Verkeersveiligheidsraad). 1986. Publisiteitsprojekte van die NVVR, 1972 - 1984. Pretoria. (Manuskrip verkrygbaar van die NVVR. Ongepubliseer.)
- OBERHOLZER, C.K. 1968. Prolegomena van 'n prinsipiële pedagogiek. Kaapstad : HAUM.
- ODENDAAL, J.R. 1968. Die doeltreffendheid van die strafbedreiging vir verkeersoortredings in Suid-Afrikaanse howe. Pretoria. (Proefskrif (D.Phil) - UP.)
- ODENDAAL, J.R. 1977. Report on visit to Australia and New Zealand: January/February 1977. Pretoria : NITRR, CSIR. (Report nr. RU/7/77.)
- OLIVIER, G.C. 1965. Verslag: proefneming i.v.m. die opleiding van onderwysstudente in die metodiek van Padveiligheidsopvoeding aan die Pretoriase Onderwyskollege en 'n aantal Laerskole in Pretoria. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- PALM, H. 1985. Evaluering van die Verkeersveiligheidsjaar. Pretoria : RGN.
- PIETERSE, S.H. 1978. Alkoholbetrokkenheid by die noodlottige padongelukke in die RSA: Sept. 1976 - Aug. 1977. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/5/78.)
- PIETERSE, S.H. 1979. Jong bestuurders en hulle ongelukke: 'n literatuurstudie. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/5/79.)
- PIETERSE, S.H. 1984 (a). Alkoholbetrokkenheid by noodlottige padongelukke in die RSA: 1 Jan. 1983 - 30 Junie 1983. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/4/84.)

- PIETERSE, S.H. 1984 (b). Evaluasie van die 1983-NVVR-alkoholprojek. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RU/6/84.)
- PRETORIUS, H.B. 1981 (a). Bestuurderlisensies: identifisering van 'n probleem onder skoolkinders. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RY/3/81.)
- PRETORIUS, H.B. 1981 (b). Databank: inleidende verslae en algemene oorsig. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RY/7/81.)
- PRETORIUS, H.B. en DE JAGER, P.J. 1981. Seat belt mini-experiment: publicity and law enforcement in Benoni and Pretoria. Pretoria : NITRR, CSIR. (Research report RY6/81.)
- PRETORIUS, H.B. en DE JAGER, P.J.D. 1983. Verkeersveiligheidsdatabank: tweede vorderingsverslag. Pretoria : NIVPN, WNNR. (Navorsingsverslag RY/4/83.)
- PRETORIUS, H.B., DE JAGER, P.J.D. en LUBBE, R. 1982. Verkeersveiligheidsdatabank: eerste vorderingsverslag. Pretoria : NIVPN, WNNR (Navorsingsverslag RY/7/82.)
- PRI. 1972. International road prevention . Paris.
- PRI. 1975. International road safety: fiftieth anniversary of the German Road Safety Council. Paris.
- PRI. 1981/82. International road safety. Paris.
- PRI. 1/1982. International road safety. Luxembourg.
- PRI. 2/1982. International road safety. Luxembourg.
- PRI. 3/1982. International road safety. Luxembourg.
- PRI. 2/1984. International road safety - PRI. Luxembourg.
- RAUBENHEIMER, L.J. 1967. 'n Eksperimentele ondersoek na die inhoud van deelname aan skolierpatrollie-aktiwiteite op gesindheid teenoor padveiligheid in latere lewe. Potchefstroom. (Verhandeling (MA) - PU vir CHO.)
- READ, M.J. (Direkteur: ROSPA.) 1983. Mondelinge mededeling aan outeur. Birmingham. (Aantekeninge in besit van outeur.)
- REED, M. 1984. The present and ideal standard of driver training. (In Annual Transportation Convention. Road safety: the training and testing of drivers, vol. A-2. Pretoria : CSIR. p.A-2-2.)
- RGN (Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing). 1981. Ondersoek na die onderwys. Verslag van die Hoofkomitee: onderwysvoorsiening in die RSA, dl. 1. Pretoria.

- RGN (Raad vir geesteswetenskaplike Navorsing). 1984. Die benutting van radio en televisie in onderwys en opleiding. Verslag van die Hoofkomitee: onderwysnavorsingsprogram. Pretoria.
- RIBBONS, H. 1984. A survey of road safety improvement measures and the organization of road safety in selected countries. Pretoria : NITRR, CSIR. (Report RF/1/84.)
- RISK, A. 1981. Child cycling behaviour and the effects of safety instruction. (In Foot, H.C. Chapman, A.J. and Wade, F.M.. Road safety: research and practice. Eastbourne : Praeger Publishers. p.85-91.)
- ROAD SAFETY COUNCIL (Canberra). 1980. Annual Report 1979/80. Canberra.
- ROCHA-SILVA, L. 1981. Kennis en houdings van Blankes en Swartes ten opsigte van drink-en-bestuur en beskonke straatlopery. Pretoria : RGN (Verslag no. S.N.32.)
- ROCHA-SILVA, L. 1982. 'n Evaluasie van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad se November 1981 - Januarie 1982-veldtog teen drink-en-bestuur in Pretoria en die Witwatersrand. Pretoria : RGN.
- ROTHENGATTER, T. 1981. Traffic education for young children. (In Foot, H.C., Chapman, A.J. and Wade, F.M. Road safety: research and practice. Eastbourne : Praeger Publishers. p.78-83.)
- ROUX, J.P. 1967. Die persoonlike en maatskaplike agtergrond van die ongelukmaker: 'n kriminologiese ondersoek met besondere verwysing na Pretoria. Pretoria. (Verhandeling (MA) - UP.)
- ROUX, J.P. 1982. 'n Toekomsblik ten opsigte van die NVVR se taak. (Toespraak gelewer tydens die Maart-Raadsvergadering van die NVVR. Ongepubliseer.)
- RTA (Road Traffic Authority: Victoria, Australia). 1985. Road safety initiatives and countermeasures. Melbourne.
- RUSSELL, P. 1982. Profile requirements of the future driver. (Referaat gelewer by die internasionale kongres oor bestuurderopleiding in Lissabon, Mei. Eksemplaar verkrygbaar by die NVVR.)
- SAPVR (Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad). 1960-1971. Notules van die Raads-, Aksiekomitee- en Hulpkomiteevergaderings. Pretoria. (Notules verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- SAPVR (Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad). 1966. Handleiding en leerstof vir die onderrig van padveiligheid in Suid-Afrikaanse skole. Pretoria : Heer Drukkers.
- SAPVR (Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad). 1970. Opvoedkundige aangeleenthede: verslag van die Komitee van Ondersoek. Pretoria.
- SAPVR (Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad). 1971. Jaarverslag. Pretoria.
- SCHOEMAN, B.J. 1959. Future form of Road Safety Body. *Road safety news letter*, 36:1-3, Feb. 16.

- SCHOEMAN, P.G. 1979. Aspekte van die wysgerige pedagogiek. Bloemfontein : SACUM.
- SCHOEMAN, P.G. 1983. Beoefening van die opvoedkunde as vakwetenskap op Christelik-reformatoriese grondslag - enkele kontoere. *Fokus*, 11(4) : 282-297, Nov.
- SCHOEMAN, P.G. 1984. Vrae na die struktuur van agogiese verskynsels. *Fokus*, 12(1) :398-436, Mrt.
- SMITH, D.P.J. 1983. Die opvoedkunde as handelingsgerigte wetenskap. *Fokus*, 11(2):138-151, Mei.
- SMITH, F.C.A. 1983. 'n Epidermiologiese studie van padverkeersongelukke in die RSA. Pretoria. (Verhandeling (M.Med.) - UP.)
- STEYN-verslag  
kyk  
SUID-AFRIKA (Republiek). Komitee van Onderzoek na die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad.
- STEYN, H.J. 1984. Verslag van oorsese besoek insake die aanbieding van verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre vlak in Suid-Afrika. Potchefstroom : PU vir CHO.
- STEYN, H.J. 1985. Kernverslag: ondersoek na die wenslikheid van 'n instelling vir verkeersveiligheidsopvoeding in die RSA. Potchefstroom : PU vir CHO.
- STEYN, I.N. 1984 (a). Kurrikulumontwikkeling en verkeersveiligheidsopvoeding. Potchefstroom : PU vir CHO.
- STEYN, I.N. 1984. (b). Onderrig-leergeleentehede in verkeersveiligheidsopvoeding. Potchefstroom : PU vir CHO.
- STONE, H.J.S. 1974. Struktuur en motief in die onderwysstelsel. Bloemfontein : SACUM.
- SUID-AFRIKA (Unie). 1960. Wet op die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad. (no.1/1960.) Parow : Cape Times.
- SUID-AFRIKA (Republiek). 1977. Plig van die hof om bevel uit te reik vir die opskorting of intrekking van 'n lisensie of permit of om 'n persoon onbevoeg te verkry. (Proklamasie no. R327.) *Staatskoerant*, 5804: 149, Nov. 18. (Regulasiekoerant no. 2561.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). 1981. Wet op Nasionale Verkeersveiligheid. (no. 9/1972.) Durban : Butterworth.
- SUID-AFRIKA (Republiek). 1983. Witskrif oor onderwysvoorsiening in die RSA. Pretoria : Staatsdrukker.
- SUID-AFRIKA (Unie). Buro vir Sensus en Statistiek. 1961. Uniestatistieke oor vyftig jaar. (Jubileumuitgawe 1910-1960.) Pretoria : Staatsdrukker.

- SUID-AFRIKA (Republiek). Buro vir Sensus en Statistiek. 1976. Suid-Afrikaanse statistiek. Pretoria : Staatsdrukker.
- SUID-AFRIKA (Republiek). Departement van Vervoer. 1981. Inskakeling van die uitvoerende masjienerie van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad by die Departement van Vervoer. Pretoria. (Werkstudieverslag no. 288/12 Jun.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). Departement van Vervoer. 1982. Die organisasie en diensstaat van die streekkantore van die Tak Verkeersveiligheid. Pretoria. (Werkstudieverslag no. 296/18 Jun.)
- SUID-AFRIKA (Unie). Komitee van Ondersoek na padveiligheid. 1955-1957. Verslag. Pretoria : Staatsdrukker. (U.G. 14/1958.) (Voorsitter: D.J. Joubert.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). Komitee van Ondersoek insake padveiligheid, padverkeer en padverkeerswetgewing. 1964. Verslag. Pretoria : Staatsdrukker. (Voorsitter: J.W.J.C. du Plessis.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). Komitee van Ondersoek na die Suid-Afrikaanse Padveiligheidsraad. 1970-1972. Finale verslag. Pretoria : Staatsdrukker. (RP88/1972.) (Voorsitter: D.J.C. Steyn.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). Kommissie vir Administrasie. 1981. Organisasie en diensstaat: inskakeling van die uitvoerende masjinerie van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad by die Direktoraat Landvervoer. Pretoria. (Werkstudieverslag 3/2/9/1-22 Sept.)
- SUID-AFRIKA (Unie). Padveiligheidsending. 1948 Padveiligheidspraktyke en verwante sake in oorsese lande en om voorstelle ter voorkoming van padongelukke in Suid-Afrika in te dien. (1947). Finale verslag. Pretoria : Staatsdrukker. (U.G. 47/1948.) (Voorsitter: M. La C. Loftus.)
- SUID-AFRIKA (Republiek). Sentrale Statistiekdiens. 1981-1985. Padverkeersongelukke. (Verslag no. 12-01-14 tot 12-01-18). Pretoria : Staatsdrukker.
- TAUTE, W. 1985. 'n Ondersoek na die persoonlike betrokkenheid van die jeugdige by die verkeersveiligheidsituasie. Pretoria. (Proefskrif (D.Ed.) - UNISA.)
- THE WORLD BANK. 1981. World development report. Washington.
- TOERIEN, P.E.C. 1978. Verslag: buitelandse besoek, 16-25 Augustus 1978. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- TRANSVAAL (Provinsiale Administrasie). 1971. Transvaal 1961-1971. Johannesburg : Voortrekkerpers.
- UKEN, E-A. 1974. Report on the 1974 International Symposium on traffic education and visits to Italy, France, Western Germany and the United Kingdom. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)

- VAN DER MOLEN, H. 1985. Traffic training of preschool children in the Netherlands. (In Jaarlikse Vervoerwesekonvensie. Verkeersveiligheid, vol. TR. Pretoria : WNNR. p.TR-7.)
- VAN DER WALT, J.L. 1983. 'n (Fundamenteel-) opvoedkundige bestekopname. *Fokus*, 11(2) : 52-71, Mei.
- VAN DER WALT, J.L. 1984. Die grondslae van 'n sentrum/buro/departement vir verkeersveiligheidsopvoeding in die RSA. Potchefstroom : PU vir CHO.
- VAN DER WALT, J.L. en DEKKER, E.I. 1983. Fundamentele opvoedkunde vir onderwysstudente. Pretoria : Promedia-Publikasies.
- VAN DER WESTHUIZEN, P.C. red. 1986. Onderwysbestuur: grondslae en riglyne. Pretoria : HAUM.
- VAN HEERDEN, T.J. en SMIT, B.F. en POTGIETER, P.J. 1983. Die beeld van verkeerspolisiëring in Suid-Afrika. Pretoria : UNISA.
- VAN KERKEN, E.E. 1969. Buitelandse reis om padveiligheidsaangeleenthede te bestudeer en Europa. Pretoria. (Verslag verkrygbaar by die NVVR. Ongepubliseer.)
- VAN NIEKERK, W. 1974. Evolusie, Skepping en Christelik-nasionale onderwys. Potchefstroom. (Verhandeling (M.Ed.) - PU vir CHO.)
- VAN RENSBURG, C.J.J., KILIAN, C.J.G. en LANDMAN, W.A. 1981. Fundamenteel-pedagogiese begripsverklarings - 'n inleidende oriëntering. Pretoria : N.G. Kerkboekhandel.
- VAN ROOY, A.J. 1977. Televisie as opvoedingsmiddel. Potchefstroom : PU vir CHO. (IBC-studiestuk no. 119.)
- VAN SCHALKWYK, O.J. 1981. Fokus op die onderwysstelsel. Durban : Butterworth.
- VAN WYK, J.G. 1982. Onderwysreg vir die onderwyser. Pretoria : Academica.
- VENTER, H. 1982. Kriminologie (Verkeerskunde). Pretoria : UNISA.
- VERBURGH, H.C., FARQUHARSON, H. en HAMILTON, C.C. 1985. An estimate of the cost of road accidents in South Afrika, 1984. Pretoria : NITRR, CSIR. (Report RF/1.)
- VULCAN, P. 1984. Road safety and people - a state experience. (In ATAC. National road safety symposium. (Opening session.) Canberra : Australian Government Service. p.1-22.)
- WALKER, H. 1983. Saving a life a day. *Motor*, 163(4212) : 22-28, Jul.
- WARNKE, H. (Direkteur: DVR.) 1984. Mondelinge mededeling aan outeur. Bonn. (Aantekeninge in besit van outeur.)
- WEST-ORAM, F. 1983. Driver training and testing - the pedestrian's view. Eastbourne : The Pedestrian Association.

- WEST-ORAM, F. 1985. Parliament's road safety inquiry. *Walk*, 4(1) : 20-22, Mar.
- WILLIAMS, D.I. and VAN DER NEST, M.D. 1969. The human factor in road traffic signs: the view of the road user. Pretoria : NIPR, HSRC (Report nr. PERS 113.)
- WNNR (Wetenskaplike Nywerheidsnavorsingsraad). 1985. Notule van ad hoc-vergadering oor verkeersveiligheidspraktisyns. Pretoria : WNNR.
- WOODS, L.A. 1945. Guide to safe living for secondary schools. Austin : State Department of Education, USA.
-

Bylaes

**GETAL MOTORVOERTUIG EN PADVERKEERSBOTSINGS, -BESERINGS EN  
-STERFTES IN SUID-AFRIKA GEDURENDE 1935 tot 1985**  
(Saamgestel uit verskillende bronne.)

JAAR	GETAL MOTORVOERTUIG	GETAL PADVERKEERSBOTSINGS	GETAL BESEER	ONGEVALLE DOOD
1935		31 759	12 635	897
1936		39 276	14 406	1 015
1937		45 947	15 710	1 046
1938		43 868	16 454	1 074
1939		43 205	14 866	969
1940	399 140	36 655	12 813	910
1941	407 080	34 423	12 271	956
1942	389 801	27 170	10 027	673
1943	381 455	22 404	8 650	672
1944	377 105	20 810	7 507	508
1945	383 735	23 522	8 283	595
1946	417 320	39 405	13 137	815
1947	477 854	47 421	15 669	944
1948	564 155	54 369	16 555	964
1949	611 661	56 398	17 284	983
1950	636 292	51 966	16 545	952
1951	661 812	55 633	17 637	1 116
1952	688 744	58 443	18 169	1 065
1953	727 350	59 320	17 929	1 195
1954	755 759	70 181	22 321	1 596
1955	809 396	77 479	24 502	1 876
1956	870 250	80 263	25 596	1 896
1957	961 545	93 500	30 360	2 260
1958	1 049 221	101 895	33 815	2 633
1959	1 134 014	108 321	35 831	2 842
1960	1 236 570	116 688	39 365	3 051
1961	1 106 851	114 789	39 231	3 306
1962	1 161 412	110 482	37 775	3 591
1963		121 296	40 786	4 394
1964		139 401	45 709	5 104
1965		144 497	46 755	5 602
1966	1 668 034	152 683	49 592	5 728
1967		163 875	52 550	5 975
1968	1 776 905	168 716	54 511	5 810
1969		192 515	59 856	6 987
1970	2 121 227	205 267	62 233	7 948
1971		218 926	63 813	8 417
1972	2 409 419	218 436	66 474	8 713
1973	2 532 658	221 528	65 002	8 580
1974	2 870 428	213 103	56 229	6 346
1975	3 118 901	260 762	68 716	8 001
1976	3 506 555	269 565	69 448	8 030
1977	3 507 282	263 365	70 890	6 420
1978	3 621 490	288 656	74 728	6 550
1979	3 764 965	265 099	65 149	6 037
1980	3 882 469	319 507	81 219	7 572
1981	3 739 207	379 080	93 642	9 087
1982	4 055 860	392 971	95 553	9 154
1983	4 203 945	388 599	97 336	9 121
1984	4 452 745	412 097	100 712	9 621
1985	4 383 809	369 197	93 713	8 965

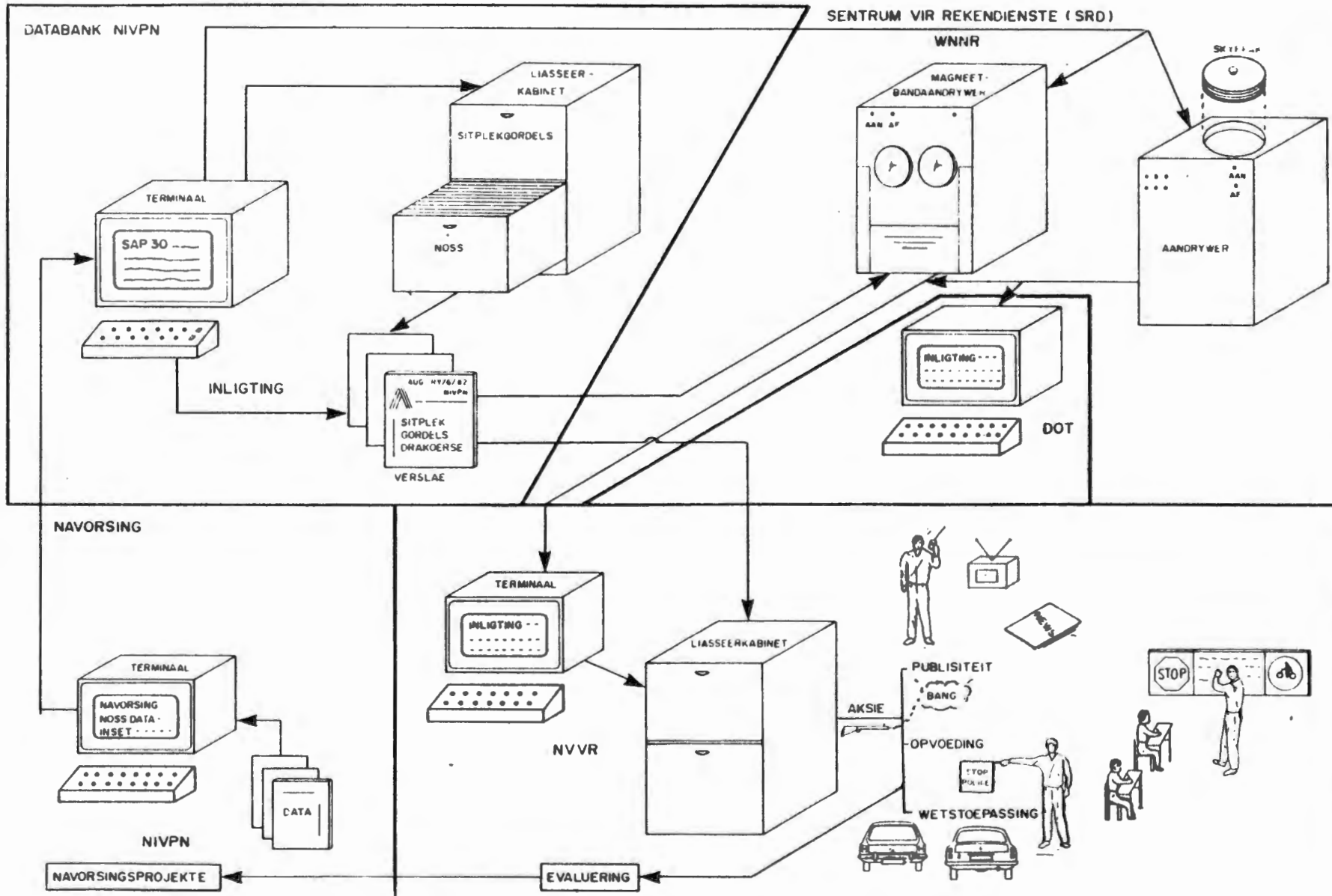
**'N VERDELING VAN DIE TAAK VAN VERKEERSVEILIGHEIDSOPVOEDING**  
(Steyn, 1972: 13-14)

GROEP (ALLE RASSE)	VERANTWOORDELIKE INSTANSIE	DOEL
1. Die ouers	Die algemene voorligtingsdiens van die nasionale verkeersveiligheidsliggaam en ander instansies wat met verkeersaangeleenthede gemoeid is.	Om die ouers van die nodige inligting te voorsien ten einde hulle in staat te stel om hul gesin voor te lig en tot verantwoordelike padgebruikers op te voed.
2. Voorskoolse kinders	2.1 Die ouers.  2.2 Kleuterskole, aanvullend by ouerlike opvoeding.	Die ouers as primêre opvoeders moet veilige padgewoontes by hul jong kinders aanleer en gaandeweg ook die verantwoordelikhede wat met padgebruik gepaard gaan by hulle tuisbring.  Om veilige padgewoontes by die kleuters opvoedend aan te leer.
3. Skoliere - primêre skole	Onderwysdepartemente en skole, aanvullend by ouerlike opvoeding.	Om die regte <i>padgesindheid</i> en veilige <i>padgewoontes</i> by jong skoliere opvoedend aan te leer en in die hoër standers ook die <i>verantwoordelikhede</i> van padgebruik gaandeweg by te bring.
4. Skoliere - sekondêre skole	Onderwysdepartemente en skole, aanvullend by ouerlike opvoeding.	Om voort te gaan met die opvoedende inskerping van die regte <i>padgesindheid</i> , die <i>verantwoordelikhede</i> van padgebruik te benadruk en in die hoogste standers die <i>elementêre tegniek van voertuigbestuur</i> by te bring.
5. Studentekolleges, universiteite en ander inrigtings vir hoër onderwys	Onderwysdepartemente, universiteite en ander opvoedkundige instansies wat voltyds onderrig verskaf.	Om <i>toekomstige leiers</i> op verskillende verkeersveiligheidsterreine op te lei en om onderwysstudente toe te rus vir hul taak in dié verband.
6. Motorvoertuigbestuurders	Private en kommersiële skole en ondernemings wat op uitgebreide skaal van padvervoermiddels gebruik maak.	Om 'n eenvormige hoë peil van bedrewenheid in die veilige bestuur van motorvoertuie te verseker.
7. Voetgangers	Spesiale voorsiening deur die nasionale verkeersveiligheidsliggaam deur die betrekking van alle instansies wat moontlik behulpsaam kan wees (benewens die inligting wat in die onderwysillabusse opgeneem is en die opleiding wat in verband daarmee deur onderwysinstansies behartig word).	Om voetgangers voor te lig in verband met die korrekte en veilige gebruik van paaie, en hulle op alle moontlike wyses behulpsaam te wees om te alle tye bedagsame en verantwoordelike padgebruikers te wees.
8. Fletsryers	Spesiale voorsiening deur die nasionale verkeersveiligheidsliggaam deur die betrekking van alle instansies wat moontlik behulpsaam kan wees (benewens die kennis in verband met die instandhouding van fietse en korrekte fietsrytegnieke wat in onderwysillabusse opgeneem is en die opleiding wat in dié verband deur onderwysinstansies behartig word).	Om 'n eenvormige hoë peil van bedrewenheid in die bestuur van trap- en kragfietse te verseker, en fietsryers voor te lig in verband met die korrekte en veilige gebruik van die paaie, en hulle op alle moontlike wyses behulpsaam te wees om bedagsame en verantwoordelike padgebruikers te wees.
9. Padvervoer- en verkeerspersoneel	Voorsiening vir indiensopleiding van personeel wat met padvervoer- en/of verkeersaangeleenthede belas is deur - 9.1 staatsinstansies en 9.2 handels- en nywerheidsinstansies.	Om 'n eenvormige hoë peil van bekwaamheid in die behartiging van padvervoeraangeleenthede en die beheer van padverkeer te verseker.

**NAVORSINGSPROJEKTE DEUR DIE NVVR ONDERNEEM OOR OPVOEDING,  
OPLEIDING EN MASSAVOORLIGTING IN VERBAND MET VERKEERS-  
VEILIGHEID IN SUID-AFRIKA, 1972 tot 1984**

(’n Uittreksel uit Bylae F)

VERSLAGJAAR OF -NOMMER	NAVORSINGS- INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
1978	UNISA	Die doeltreffendheid van NVVR-publisiteitsmateriaal
1980	KMP	Media-evaluering van die 1980-reklameprogram
1980	KMP	Verslag: Marknavorsing in verband met die bevordering en eenvormige beeld van Daantjie Kat
1981	MRA	Verkeersveiligheidsstudie vir die NVVR: Omnimetro
RU/6/81	NIVPN	Usage rate of Road Safety educational material directed at schools
1982	MRA	Marknavorsing: Verkeersveiligheidsbewustheid
1982	DU PLOOY	Verkeersveiligheidsopvoeding in die buiteland
1983	MRA	Robot: Tydskrifstudie
1983	MRA	Marknavorsing: Verkeersveiligheidsbewustheid
1983	RGN	Bepaling van verkeersveiligheidsbewustheid as voortoets vir Verkeersveiligheidsjaar
RU/7/83	NIVPN	Perseus en die Media
RU/3/84	NIVPN	Evaluasie van opvoedkundige hulpmiddels in primêre skole
1984	Y & R/M.S.	Bestuursverslag oor Verkeersveiligheidsjaar '84-kommunikasie- toets
1984	MRA	Evaluering van die 1984-televisieflitse
1984	PU vir CHO	Verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre onderwysvlak
1984	RGN	Bepaling van bewustheidsvlak en sukses van Verkeersveiligheidsjaar '84



SKEMATIESE VOORSTELLING VAN DIE VERKEERSVEILIGHEIDSDATABANK

BYLAE D

**DIE NAME VAN DIE LEDE VAN DIE NASIONALE VERKEERSVEILIGHEIDSRAAD:  
MAART 1972 tot DESEMBER 1985**

(NVVR-Jaarverslae, 1972 tot 1984)

**Lys afkortings:**

ADG	:	Adjunk-Direkteur-generaal
Dept.	:	Departement
DG	:	Direkteur-generaal
LPR	:	Lid van die Provinsiale Raad
LUK	:	Lid van die Uitvoerende Komitee
OVS	:	Oranje-Vrystaat
RAU	:	Randse Afrikaanse Universiteit
SA	:	Suid-Afrika
SABS	:	Suid-Afrikaanse Buro vir Standaard
SAP	:	Suid-Afrikaanse Polisie
SWA	:	Suidwes-Afrika/Namibië
VBM	:	Verenigde Munisipale Bestuur
WNNR	:	Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad

NAAM VAN RAADSLID	HOEDANIGHEID	DATUM		AMP BEKLEE EN INSTANSIE VERTEENWOORDIG
		IN	UIT	
Dr. P.J. Rigden	Voorsitter	1972	1980	WNNR
P.A. Stofberg	Adjunk-voorsitter	1972	1979	Ingenieur: Brunette, Kruger en Stofberg
A. Brinkman	Lid	1972	1979	LUK: SWA
J. Driessen	Lid	1972	1976	Sekretaris: Dept. Vervoer
do.	Adjunk-voorsitter	1981	1982	Oud-sekretaris: Dept. Vervoer
do.	Voorsitter	1982	-	Oud-sekretaris: Dept. Vervoer
S.J. Hattlingh	Lid	1972	1976	LPR: VBM van SA
Genl. G.J. Joubert	Lid	1972	1974	Kommissaris: SAP
F.A. Loots	Lid	1972	1977	LUK: Kaap
F.J.H. Martin	Lid	1972	-	LUK: Natal
J.N. Oberholzer	Lid	1972	1974	Sekretaris: Dept. Justisie
H.J.R. Simes	Lid	1972	1974	LUK: OVS
Dr. D.J.C. Steyn	Lid Art. 3 (a) (1)	1972	1974	Afgetrede Voorsitter van Staatsdienskommissie
B.J. Vorster	Lid	1972	1975	LUK: Transvaal
P. Scribante	Lid Art. 3 (a) (1)	1974	1979	SABS
Adv. J.P.J. Coetzer	Lid	1874	1984	Sekretaris: Dept. Justisie (later DG)
Genl. T.J. Crous	Lid	1974	1976	Kommissaris: SAP
A. Weeber	Lid	1974	1981	LUK: OVS
D.J. Hough	Lid	1975	1980	LUK: Transvaal
R.L. de Lange	Lid	1976	1977	VBM van SA
A.B. Eksteen	Lid	1976	-	Sekretaris: Vervoer (later DG)
Genl. G.L. Prinsloo	Lid	1976	1979	Kommissaris: SAP
J.W. Maree	Lid	1977	1979	VBM van SA
O.A. Zaaiman	Lid	1977	1981	LUK: Kaap
Dr. J.P. Roux	Adjunk-voorsitter	1979	1981	Gevangensdiens

(Vervolg)

(Vervolg van vorige bladsy)

NAAM VAN RAADSLID	HOEDANIGHEID	DATUM		AMP BEKLEE EN INSTANSIE VERTEENWOORDIG
		IN	UIT	
Dr. J.P. Roux	Voorsitter	1981	1982	Hoofdirekteur: Eerste Minister se Kantoor
Prof. dr. H.P. Fourie	Lid Art. 3 (a) (1)	1979	1982	Professor: UNISA
F. van Zyl	Lid	1979	1981	LUK: SWA
Genl. M.C.W. Geldenhuys	Lid	1979	1983	Kommissaris: SAP
J.J.S. van der Spuy	Lid	1979	1983	LPR: VBM van SA
T.F. Maartins	Lid	1980	1982	LUK: Transvaal
J.A. Pienaar	Lid	1981	-	LUK: Kaap
P.J. Farrel	Lid	1981	1985	LUK: OVS
Dr. S.D. Latsky	Lid	1981	1982	LUK: Transvaal
R.G. Meyer	Voorsitter	1982	1982	ADG: Vervoer
do.	Lid Art. 3 (a) (1)	1982	-	ADG: Vervoer
Prof. J. Poolman	Adjunk-voorsitter	1982	-	Vise-ektor: RAU
D.P. Kirstein	Lid	1982	1984	LUK: Transvaal
Genl. P.J. Coetzee	Lid	1983	-	Kommissaris: SAP
O.A.W. van Zyl	Lid	1983	-	Ingenieur: VBM van SA
A.J. Botha	Lid	1984	-	LUK: Transvaal
Adv. S.S. van der Merwe	Lid	1984	-	DG: Dept. Justisie
R.P.G. Dreyer	Lid	1985	-	LUK: OVS

**VERKEERSVEILIGHEIDSNAVORSING DEUR DIE NASIONALE VERKEERS-  
VEILIGHEIDSRaad ONDERNEEM GEDURENDE 1972 tot 1984**

---

**Tabel F1: LYS AFKORTINGS**

IDBRA	:	International Drivers Behaviour Research Assosiation
KMP	:	Klerck, Marais en Potgieter-reklame
MRA	:	Market Research Africa
NIPN	:	Nasionale Instituut vir Personeelnavorsing
NIVPN	:	Nasionale Instituut vir Vervoer en Padnavorsing
NORS	:	Nasionale Ongeluksrekordstelsel
NOSS	:	Nasionale Ongeluksteekproefstelsel
NRSC	:	National Road Safety Council
NVVR	:	Nasionale Verkeersveiligheidsraad
PU vir CHO	:	Potchefstroomse Universiteit vir Christelike Hoër Onderwys
RAU	:	Randse Afrikaanse Universiteit
RGN (Eng.: HSRC)	:	Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing
RSA	:	Republiek van Suid-Afrika
UNISA	:	Universiteit van Suid-Afrika
UP	:	Universiteit van Pretoria
US (A)	:	United States (of America)
WNNR (Eng.: CSIR)	:	Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad
Y & R/M.S.	:	Young & Rubicom/McKinstry en Schönfeldt-reklame

---

**Tabel F2: NAVORSINGSPROJEKTE OOR MOTORVOERTUIGBESTUURDERS**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS- INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
PERS 160	NIPN	Die menslike faktor in padveiligheid: Fisiologiese en psigologiese eienskappe van Swaarvoertuigbestuurders
PERS 161	NIPN	Swaarvoertuigbestuurders: 'n Literatuurstudie
PERS 170	NIPN	Information theory and its application to psychology - with special reference to the driving situation: A literature study
PERS 182	NINPN	Limiting perceptual and information processing factors in the driving situation
PERS 185	NIPN	Fatigue as a contributing factor in the causation of accidents
PERS 207	NIPN	Die standaardisering van 'n rytoets vir gebruik by die keuring, opleiding en lisenasiering van swaarvoertuigbestuurders in Suid-Afrika
PERS 222	NIPN	Problem drivers: The effects and after effects of alcohol on driver proficiency
C/PERS 234	NIPN	Problem drivers: A survey literature
K.7.56	NIPN	Handleiding vir toetsbeamptes: Rytoets vir swaarvoertuigbestuurders
C/PERS 216	NIPN	The measurement of various aspects of information processing speed
C/PERS 251	NIPN	The role of sensory adaptation as a human component in the road traffic system - a proposed four-year programme of research using simulation techniques
C/PERS 253	NIPN	Adaptation of the NRSC Manual for learner drivers with low level of literacy
C/PERS 262	NIPN	A comparative post-trauma concussion study - road users
C/PERS 264	NIPN	Comprehension of various turn indication signs by White and Black South African drivers
C/PERS 269	NIPN	The role of fatigue in the driving situation: A survey of literature on psychophysiological factors
C/PERS 271	NIPN	South African findings in the IDBRA cross national attitudes and opinions survey
C/PERS 276	NIPN	Lettering styles for traffic signs: A review of the literature and an evaluation of South African practise
C/PERS 282	NIPN	A psychophysical scale of velocity for Black drivers
C/PERS 284	NIPN	Heavy duty vehicle drivers in South Africa: A descriptive study
PERS 288	NIPN	Computer programme specification for the study of driver fatigue
PERS 333	NIPN	The driver study: Details of the simulated journey and amendments to the computer programme
C/PERS 341	NIPN	Specifications for a programmable reaction tester
C/PERS 354	NIPN	Die invloed van vermoeidheid op bestuurders van swaarvoertuie
C/PERS 355	NIPN	Eyesight on the roads: A demographic investigation of the relationship between visual acuity and accident risk in drivers
RY/4/77	NIVPN	Preliminary examination of costs, benefits and problems in compulsory tachograph fitment
RU/13/77	NIVPN	Opsommende memorandum met aanbevelings betreffende vervalste en ander onwettige rybewyse in omloop in Suid-Afrika

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/1/78	NIVPN	Vervalste en ander onwettige rybewyse in omloop in Suid-Afrika
RU/8/78	NIVPN	h Geïntegreerde rybewysdokumentasie en verkeersregisterstelsel vir Suid-Afrika
RU/10/78	NIVPN	Die toepassing van h gestandaardiseerde rytoets vir swaarvoertuig- en koppelvoertuigbestuurders
RU/5/79	NIVPN	Jong bestuurders en hulle ongelukke: h Literatuurstudie
RU/6/79	NIVPN	The application of a standardized practical test for light motor vehicle drivers
RU/1/80	NIVPN	Lisensiëring van motorfietsryers: Die siening van registrasieowerhede
RU/2/80	NIVPN	Die toepassing van h gestandaardiseerde rytoets vir motorfietsryers
1980	UP	Die Motor: Volgbenadering van die Suid-Afrikaanse motoris
RY/3/81	NIVPN	Bestuurderlisensies: Identifisering van h probleem onder skoolkinders
RV/4/81	NIVPN	Motorcycle conspicuity: Literature study
1982	RAU	Nasionale Verkeersveiligheidsraad: Ondersoek na die Drywer van die Jaarkompetisie
1983	MRA	Meningsopname van die publiek ten opsigte van bestuurderopleiding en toetse vir bestuurderslisensies: Omnijet
1984	NIPN/RGN	Eyesight on the roads: A demographic investigation of the relationship between visual acuity and accident risk in drivers
1984	RGN	Die behoefte aan teoretiese in die Swarttale vir leerling- en bestuurderlisensie

**Tabel F3: NAVORSINGSPROJEKTE OOR VOETGANGERS EN FIETSRYERS**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/3/73	NIVPN	Conditions at some pedestrian accident locations in Pretoria and Johannesburg
RU/2/74	NIVPN	Pedestrian Behaviour: A literature survey
RF/3/74	NIVPN	Conditions at some pedestrian bridges in the Transvaal and Cape Province
RF/4/74	NIVPN	Pedestrian crossings: A literature survey
RF/5/74	NIVPN	Conditions at some pedestrian bridges in South Africa
RU/7/74	NIVPN	Voorlopige ondersoek betreffende voetgangergedrag
RF/7/74	NIVPN	An interim report on the observed average delay to pedestrians in crossing a stream of traffic
RF/2/75	NIVPN	Interim study on the effect of some engineering measures on pedestrian accidents in Pretoria
RU/1/76	NIVPN	Pedestrian behaviour in six South African Cities
RU/13/76	NIVPN	Veiligheidstremmende faktore by voetgangerverkeer
RF/2/77	NIVPN	Verkeershoofde se menings oor voetgangermaatreëls tussen straatkruisings
RU/4/77	NIVPN	Maatreëls ter beveiliging van voetgangerverkeer
RF/4/77	NIVPN	Voetgangerversperrings: Aanbevelings vir stedelike gebiede
RU/8/77	NIVPN	Die trapfietsryer en padongelukke: h Literatuurstudie

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RF/1/78	NIVPN	Pedestrian crossing facilities: A review of present practice in the Pretoria/Witwatersrand/Vereeniging area
RU/4/78	NIVPN	Voetgangergedrag met betrekking tot beskikbare oorsteekgeriewe
RU/9/78	NIVPN	Voetgangergedrag: Bewegings op deurpaaie en ander hoofverkeersweë
RU/9/79	NIVPN	Voetgangerwetgewing en -wetstoepassing in die Republiek van Suid-Afrika
RU/2/80	NIVPN	Verkeerstekens vir voetgangers
RU/5/80	NIVPN	Die taak van die voetganger as padgebruiker
RU/6/80	NIVPN	Verkeersligte en voetgangers
RF/2/81	NIVPN	Proposed warrants for South African mid-block pedestrian crossings
RU/3/82	NIVPN	Die ontwikkeling van 'n voetgangerveiligheidsprogram: 'n Interne verslag
RF/4/82	NIVPN	Pedestrian accidents among non-White commutes: A safety engineering perspective
RU/2/83	NIVPN	'n Program vir voetgangerveiligheid in 'n bepaalde gemeenskap
C/PERS 236	NIPN	Pedestrian behaviour: A cross-cultural study of speed perception
C/PERS 250	NIPN	Pedestrian strategy research in the Republic of South Africa
C/PERS 255	NIPN	Influence of psychological stress on the perception of time: A comparative study of pedestrian skill

**Tabel F4: NAVORSINGSPROJEKTE OOR ALKOHOL EN DWELMMIDDELS**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/8/73	NIVPN	Alkohol en verkeersveiligheid: 'n Literatuuroorsig
RU/8/74	NIVPN	Roadside Alcohol Surveys: September 1973, April 1974, October 1974
RU/2/75	NIVPN	Alcohol and fatal accidents in South Africa
RU/3/76	NIVPN	Drink-bestuursake in vyf landdrosdistrikte
RU/4/76	NIVPN	Alkoholbetrokkenheid by noodlottige padongelukke in Suid-Afrika: Oktober 1974 tot September 1975
RU/5/76	NIVPN	Alkoholiste as 'n padgevaar in Suid-Afrika
RU/9/76	NIVPN	Alkoholpadopname: Oktober 1975
RU/15/76	NIVPN	Voor-vonnis-ondersoeke en die rehabilitasie van veroordeelde besope bestuurders: Literatuuroorsig
RU/1/77	NIVPN	Alcohol consumption and road usage in the Republic of South Africa
RU/5/77	NIVPN	Alkoholpadopname: Oktober 1976
RU/3/78	NIVPN	Alkoholpadopname: September tot November 1977
RU/5/78	NIVPN	Alkoholbetrokkenheid by noodlottige padongelukke in Suid-Afrika: September 1976 tot Augustus 1977
RU/6/78	NIVPN	Subgroepe drinkende padgebruikers wat oorverteenvoerdig is in padongelukke
RU/3/79	NIVPN	Alkoholpadopname: September tot November 1978

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/9/80	NIVPN	Die Alkoholveiligheidskool: 'n Finale verslag
1980	MARKINOR	Alkohol en die Padgebruiker, Deel 1
1981	MARKINOR	Alkohol en die Padgebruiker, Deel 2
1981	RGN	Kennis en houdings van Blankes en Swartes ten opsigte van drink-en-bestuur en beskonke straatlopery (Witwatersrand en Pretoria)
1981	INDEPENDENT APPRAISERS	'n Verslag ten opsigte van die bestuur van 'n motorvoertuig onderdie invloed van alkohol
1981	KMP	Drink-en-bestuurprojek: 'n Bemerkingsdoelwit
RU/1/81	NIVPN	Enkele eienskappe van dronkbestuurders
RU/4/81	NIVPN	Landsweye alkoholopnames in die Republiek van Suid-Afrika: Februarie en Maart 1981
1982	RGN	'n Evaluasie van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad se Oktober 1981 - Januarie 1982-veldtog teen drink-en-bestuur in Pretoria en die Witwatersrand
RU/6/82	NIVPN	Landsweye alkoholopnames in die Republiek van Suid-Afrika: Maart tot Mei 1982
1983	INDEPENDENT APPRAISERS	Marknavorsing: Drink-en-bestuurkonsepttoets
RU/4/84	NIVPN	Alkoholbetrokkenheid by noodlottige motorvoertuigongelukke in die Republiek van Suid-Afrika: 1 Januarie 1983 tot 30 Junie 1983
RU/6/84	NIVPN	Evaluasie van die Nasionale Verkeersveiligheidsraad se 1983-alkoholprojek

**Tabel F5: NAVORSINGSPROJEKTE OOR VERKEERSBEHEER EN WETSTOEPASSING**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/1/73	NIVPN	The measurement of blood alcohol content: A literature survey compiled by Road Users Group, December, 1972
RY/2/73	NIVPN	Reflectorised registration plates for motor vehicles
RU/5/73	NIVPN	'n Opname van spoedmetingsapparaat tans in gebruik, Oktober 1973
RU/6/73	NIVPN	A preliminary study of the accuracy of some alcohol breath-testing devices, September 1973
RU/1/74	NIVPN	Technical and Legal Aspects of Selected Methods and Equipment for use in South African Road Traffic Law Practice, March 1974
RU/4/74	NIVPN	Further studies on the accuracy of some alcohol breath-testing devices, March 1974
RU/6/74	NIVPN	Enforcement of road traffic legislation and the administration of justice, September 1974
RU/9/74	NIVPN	Evaluation of some alcohol breath-testing devices, March 1975
RU/11/74	NIVPN	Problems experienced by local and provincial authorities in the enforcement of road safety measures, October 1974
RU/1/75	NIVPN	Level of enforcement required for effective road safety, Phase 1, Section 1: Project orientation and review of the literature, February 1975
PR/1/75	NIVPN	Evaluation of certain alcohol breath-testing devices and recommendations relating thereto (Road Safety Research Committee, March 1975)
RU/3/75	NIVPN	Sekere aspekte betreffende verkeersoortredings in die Republiek van Suid-Afrika

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/4/75	NIVPN	Videoband s wetstoepassingshulpmiddel by oortredings van artikel 140 (1) en (2) van Ordonnansie 21/1966 (Tvl)
RU/5/75	NIVPN	Deployment of enforcement resources
RU/6/75	NIVPN	The use of breath analysis in South African law enforcement practice
RU/8/75	NIVPN	The point demerit system as a means of improving driver behaviour
RU/11/75	NIVPN	Opnameresultate van Landdroshowe in verband met sekere aspekte betreffende verkeersoortredings
PR/1/76	NIVPN	Recommendations regarding the introduction and use of alcohol breath-analysing equipment in South African Traffic law enforcement practice
PR/2/76	NIVPN	The Point System as a means of improving driver behaviour and recommendations relating thereto
RU/16/76	NIVPN	Onderhandelings met die Departement van Justisie betreffende h onderskeid tussen strafregtelike en nie-strafregtelike gedrag ingevolge padverkeerwetgewing
RY/1/77	NIVPN	Ongeluksrekords
RU/6/77	NIVPN	Selective Traffic Enforcement Programme in East London
RU/9/77	NIVPN	Voorgestelde raamwerk vir h oortredingspuntstelsel vir Suid-Afrika
RU/12/77	NIVPN	h Tussentydse verslag met voorlopige aanbevelings oor selektiewe toepassing van algemene padreëls
RU/2/78	NIVPN	Alkoholasetoetsapparaat: Voorlopige kosteberaming in Suid-Afrika
RV/4/78	NIVPN	Warning signs for road vehicles
RU/4/79	NIVPN	Selektiewe toepassing van die algemene padreëls in Pretoria: Finale verslag
RU/4/80	NIVPN	Maatstawwe vir spoedmeting
RU/12/80	NIVPN	Die raamwerkontwikkeling vir h Sentrale Padverkeersburo vir die Republiek van Suid-Afrika: h Verslag vir die doeleindes van die Minister van Vervoerwese
RU/1/82	NIVPN	Padgebruikersveiligheid in Swart woongebiede: h Evaluatiewe studie van sekere interafhanklike aspekte
R4/2/82	NIVPN	Maatreëls vir die daarstelling van: a. h Sentrale Padverkeersburo b. h Nasionale Verkeersbeheerbeleid
	VAN HEERDEN, T.J. 1983	Die beeld van verkeerspolisiëring in Suid-Afrika onder Blankes
RY/2/84	NIVPN	Vierrigtingverkeer: Kruispad-voorrang-eksperiment
1984	UNISA	Traffic Law Reform: A comparative law study
1984	STUDIE-GROEP	Traffic Law Reform
PERS 215	NIPN	Die werwing, keuring en opleiding van toetsbeamptes

**Tabel F6: NAVORSINGSPROJEKTE OOR SITPLEKGORDELS**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS- INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/1/73	NIVPN	Die doeltreffendheid van veiligheidsgordels as lewensbesparings- en beseringsverminderingfaktor: 'n Literatuur-oorsig
RY/3/73	NIVPN	Moontlike invloed van veiligheidsgordels op ongevalle in die Republiek van Suid-Afrika
RY/1/75	NIVPN	Landsweye veiligheidsgordelopname
RY/8/76	NIVPN	Landsweye veiligheidsgordelopname
1976	UNISA	The attitudes of White adults to seat belts
RY/3/77	NIVPN	Veiligheidsgordels: Skatting van drakoers vir 1977
RY/1/78	NIVPN	Loodsstudie oor sitplekgordels en beserings
RY/2/78	NIVPN	Sitplekgordels: Sekere gevolge van wetgewing op die drakoers
RY/1/79	NIVPN	Sitplekgordels: Skatting van drakoers in 1979
RY/2/79	NIVPN	Injuries in motor vehicle accidents and the role of seat belts
RY/4/79	NIVPN	Landsweye gevallestudies van sitplekgordels: Kort opsomming van gevalle
RY/2/80	NIVPN	Sitplekgordels: Skatting van drakoers vir 1979, benutte en beskermende sitplekke vir motors en handelsvoertuie
RY/4/80	NIVPN	Compulsory wearing of seat belts in South Africa: Interim evaluation of effectiveness
RY/4/82	NIVPN	Sitplekgordels: Monitering van die algemene drakoers vir die RSA 1981
RY/1/83	NIVPN	Sitplekgordels: Die monitor van die algemene drakoers vir die RSA gedurende 1982
RU/5/83	NIVPN	Die beskerming van kinders in motorvoertuie
RY/3/84	NIVPN	Die monitor van die algemene drakoers van sitplekgordels in die RSA gedurende 1983

**Tabel F7: NAVORSINGSPROJEKTE OOR SPOED**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS- INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/3/74	NIVPN	Opinions surveys: Speed restrictions following fuel observation measures, April 1974
RF/4A/75	NIVPN	Setting of maximum speed limits
C/PERS 337	NIPN	Information processing speed and motor vehicle accident involvement

**Tabel F8: NAVORSINGSPROJЕКTE OOR GEVALLESTUDIES EN DIE VERKEERSVEILIGHEIDSDATABANK**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RU/2/73	NIVPN	Road traffic accident case studies in the Republic of South Africa, Report 1, Methodology
RY/4/73	NIVPN	The South African traffic accident situation
RU/7/73	NIVPN	Road traffic accident case studies in the Republic of South Africa, Report 2: General analysis of the Pretoria Traffic Accident Case Studies, October, 1973
RY/1/74	NIVPN	An estimate of the number of licensed motor vehicle drivers in South Africa in 1974
RU/10/74	NIVPN	Road traffic accident case studies in the RSA, Report 3: Contributory factors as derived from the Durban investigations, October 1974
RV/2/76	NIVPN	Accident involving commercial vehicles: A review of available data - proposals for getting essential data
RV/4/76	NIVPN	Pilot study of "On-the-spot" accident investigation
RU/6/76	NIVPN	Road traffic accident case studies in the RSA, Report 4: Contributory factors as derived from the Cape Town investigations
RU/8/76	NIVPN	Road traffic accident case studies in the RSA, Report 6: A preliminary review of accident contributory factors derived from case studies in three cities
RY/8/76	NIVPN	A review of the US Highway safety need study of 1976
RY/10/76	NIVPN	The South African traffic accident situation
RY/11/76	NIVPN	The reduction in the road accident fatalities following the fuel conservation measures in November 1973
RY/15/76	NIVPN	A suggested procedure for determining the most cost-effective counter-measures applicable to the South African road traffic accident problem
RV/2/80	NIVPN	An investigation of multideath accidents in the Republic of South Africa
RY/5/82	NIVPN	Die ontwikkeling van 'n Nasionale Ongeluksteekproefstelsel: Vordering tydens die periode April 1981 tot September 1982
RY/7/82	NIVPN	Verkeersveiligheidsdatabank: Eerste vorderingsverslag
RY/9/82	NIVPN	Ongelukstabelle op munisipale basis: 1971 - 1981
RY/10/82	NIVPN	Ongelukstabelle op munisipale basis: 1976 - 1981
RY/5/83	NIVPN	Verkeersveiligheidsdatabank: Data-invoer en berekenings van drakoerse vir plaaslike/provinsiale owerhede
RY/7/83	NIVPN	Nasionale Ongeluksteekproefstelsel
RY/1/84	NIVPN	Verkeersveiligheidsdatabank: Oorsese Verslag 1984
RV/5/84	NIVPN	Nasionale Ongeluksteekproefstelsel: Fase A - April 1981 tot September 1983
RY/8/84	NIVPN	The analysis of accidents and casualties for the years 1976 to 1983, with special reference to the Easter and Christmas periods
C/PERS 245	NIPN	Road User attitude survey: Preliminary report
PERS 256	NIPN	Road User attitude survey: National cross-cultural survey
C/PERS 292	NIPN	Navorsingstrategie vir verkeersveiligheidsnavorsing
C/PERS 310	NIPN	'n Ondersoek na die verband tussen basale vergeleiding en verskillende metings van persoonlikheid en temperatuur

**Tabel F9: NAVORSINGSPROJEKTE OOR GEVAARKOLLE**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RF/5/73	NIVPN	Swartkolondersoeke in Suid-Afrika, met spesifieke verwy-sing na Johannesburg en Pretoria
RF/7/73	NIVPN	Suggested procedure for application for subsidies for accident location improvement from the provincial admini-stration
RF/1/74	NIVPN	Die uitkenning en verbetering van ongeluksplekke op paaie
RF/1/79	NIVPN	Report on workshop tour: The improvement of hazardous locations
RF/6/81	NIVPN	Hazardous location identification by computer
RF/5/83	NIVPN	The hazardous locations subsidy scheme 1972 to 1982
K 21	NIVPN	Identification and improvement of accident black spots

**Tabel F10: NAVORSINGSPROJEKTE OOR REDDING**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
RY/7/76	NIVPN	Road traffic accidents and casualties for the NRSC region: 1975
RU/14/76	NIVPN	Road accident emergency response system: Literature review
RU/10/77	NIVPN	Emergency accident response systems: Overseas study tour: May/June 1977
RU/11/77	NIVPN	Emergency accident response system: An interim report with recommendations
RU/1/79	NIVPN	Oefening Clinic. Militêre helikopterambulansdiens vir verkeersongelukke tydens die Kers- en Nuwejaarstydperk 1978/79
RU/2/79	NIVPN	Road accident emergency response systems: A critical study of South African conditions
RU/3/80	NIVPN	T/1-level ambulance service models for South Africa
RU/2/81	NIVPN	Pre-hospital care provided for rural road accident victims in South Africa
RU/3/81	NIVPN	Road accident emergency response systems: Final report

**Tabel F11: NAVORSINGSPROJEKTE OOR ALGEMENE VERKEERSVEILIGHEIDS-AANGELEENTHEDE**

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS-INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
1978	UNISA	Die doeltreffendheid van NVVR-publisiteitsmateriaal, 1978
1980	KMP	Media-evaluering van die 1980-reklameprogram
1980	KMP	Verslag: Marknavorsing in verband met die bevordering en eenvormige beeld van Daantjie Kat
1981	MRA	Verkeersveiligheidsstudie vir die NVVR: Omnimetro
RU/6/81	NIVPN	Usage rate of Road Safety educational material directed at schools
RF/2/82	NIVPN	Shellgrip in South Africa
1982	MRA	Marknavorsing: Verkeersveiligheidsbewustheid

VERSLAGNOMMER	NAVORSINGS- INSTANSIE	TITEL VAN NAVORSINGSPROJEK
1983	MRA	Robot: Tydskrifstudie
1983	MRA	Marknavorsing: Verkeersveiligheidsbewustheid
1983	KMP	Navorsing oor die beeld van die NVVR
1983	RGN	Bepaling van verkeersveiligheidsbewustheid as voortoets vir Verkeersveiligheidsjaar
RU/6/83	NIVPN	Perseus Project: An evaluation
RU/7/83	NIVPN	Perseus en die Media
RU/3/84	NIVPN	Evaluasie van opvoedkundige hulpmiddels in primêre skole
1984	Y & R/M.S.	Bestuursverslag oor Verkeersveiligheidsjaar '84-kommunikasietoets
C/PERS	NIPN	Differential accident involvement: A literature survey
1984	MRA	Evaluering van die 1984-televisieflitse
1984	PU vir CHO	Verkeersveiligheidsopvoeding op tersiêre onderwysvlak
1984	RGN	Bepalings van bewustheidsvlak en sukses van Verkeersveiligheidsjaar '84