

'n Prosevaluering van 'n verkeersoortrederswerkopdrag

Carel van Wyk en Mariëtte Joubert

Carel van Wyk, Departement Maatskaplike Werk, Universiteit van die Vrystaat
Mariëtte Joubert, maatskaplike werker in privaatpraktyk, Bloemfontein

Opsomming

Die Nasionale Instituut vir Misdaadvoorkoming en Reïntegrasie van Oortreders (Nimro) het 'n afwentelingsprogram vir verkeersoortreders ontwikkel. Die doel van die program is die verandering van die gedrag, denke en ingesteldheid van verkeersoortreders jeens verkeerswette. Een van die onderafdelings van dié program is 'n werkopdrag. Die verkeersoortreder moet die werkopdrag skriftelik voltooi nadat hy/sy deur die hof na Nimro verwys is vir deurloping van die verkeersoortreder-afwentelingsprogram. Die verkeersoortreder-afwentelingsprogram is op teorieë van misdadige denkpattone en -foute gegrond. Piaget se teorie van kognitiewe ontwikkeling, ontwikkelingsfases en leerstyle word gebruik om die volwasse leerder te verstaan en om toepaslike aktiwiteite vir die verkeersoortrederswerkopdrag te ontwikkel. Die doel van die navorsing was om die werkopdrag vir verkeersoortreders as onderafdeling van die afwentelingsprogram te beoordeel ten einde 'n bewysgegronde afwentelingsprogram vir verkeersoortreders ter tafel te lê. 'n Kwantitatiewe navorsingsbenadering is gevolg. "Prosesbeoordeling: programtoetsing" is as navorsingsontwerp gebruik. Inligting is deur middel van 'n vraelysopname ingesamel wat per e-pos aan al die deelnemers (N = 85) gestuur is. Die inligting is deur middel van beskrywende statistiek (frekwensiedistribusies) en die nieparametriese Mann-Whitney statistiese toets verwerk. Daar is bevind dat die meeste verkeersoortreders in die program jong, wit, manlike persone is wat oor 'n universiteitsgraad beskik. Die deelnemers het aangedui dat hul gedrag, denke en ingesteldheid ten opsigte van die nakoming van verkeerswette positief verander het. Buite-omstandighede, soos die hofverrigtinge, het egter ook 'n belangrike rol in die positiewe verandering van die verkeersoortreders se gedrag, denke en ingesteldheid jeens die nakoming van verkeerswette gespeel. Die aanbevelings sluit onder andere in dat die leerbehoefte van die kinestetiese leerders meer in ag geneem moet word en dat die werkopdrag meer interaktief moet wees. Onderhoude met slagoffers van 'n motorvoertuigongeluk deur die verkeersoortreders en die benutting van selfoontegnologie word as verdere metodes van terapeutiese ingryping voorgestel.

Trefwoorde: afwentelingsprogram; verkeersgedragsverandering; verkeersoortreders; verkeersoortrederswerkopdrag; verkeersoortredings

Abstract

A process evaluation of a traffic offences assignment

Section 59(4) of the National Road Traffic Act was amended as speeding offences increased and played a major role in traffic accidents. This new traffic law requires those who exceed the speed limit by more than 40 km/h not only to be fined, but also to appear in the traffic court, which might result in a criminal record. During 2012 the traffic court in Bloemfontein approached NICRO (The National Institute for Crime Prevention and Reintegration of Offenders) to develop a diversion programme to which traffic offenders could be referred after having appeared in court for excessive speeding (more than 30 km/h above the speed limit). NICRO is a non-profit organisation that considers crime as a social problem which threatens our democracy, good governance and individual rights. The organisation is committed to creating a safer South Africa where crime and violence no longer prevail, where all South Africans feel safe and protected, and where their rights are respected.

The traffic offences diversion programme was developed to bring offenders to an understanding that their traffic offence is not only a criminal offence, but may lead to the death or serious injury of themselves, passengers and other people. The traffic offences assignment that is to be completed during the diversion programme was developed to ensure that people learn from their mistakes and take responsibility for their actions. Currently, the programme consists of several interventions, one of which is a written traffic offences assignment. First, the traffic offender is taken in and his basic details are obtained by a NICRO intake worker, usually at the court. The offender is then referred to the NICRO case manager (social worker), who then conducts an assessment. A diversion contract is signed and a treatment plan is compiled with the client. Part of the treatment plan includes the assignment.

The traffic offences assignment was developed by applying theories about criminal thinking patterns and errors. Piaget's theory of cognitive development, and theories on developmental stages and learning styles were also utilised.

After an offender has completed the traffic offences diversion programme successfully, the criminal case is withdrawn. The NICRO case manager, however, continues with therapeutic services, called aftercare, and tracking services to ensure that the offender does not repeat the offence.

Although this diversion programme has been used for the past two years by NICRO Bloemfontein, the outcome has not been evaluated objectively. The aim of the research was to monitor the practical implementation of the traffic offences assignment and to determine the extent to which the objectives are achieved, in order to use the findings to ensure that an evidence-based diversion programme is in place. By utilising an evidence-based programme, the criminalisation of people who have committed a single traffic offence can be prevented and traffic offenders can learn to obey traffic laws, thus contributing to the protection of the general public from potential traffic offenders.

A quantitative research approach was followed. "Process evaluation: programme monitoring" was used as research design. The population comprised 85 traffic offenders who went through the programme. Sampling was not done, because the population was small (N = 85). A self-administered questionnaire was sent to participants as the method of data gathering. The questionnaire was sent by electronic mail because the participants reside in different provinces and it was not feasible to hand over the questionnaires in person.

GraphPad InStat, a statistical software program, was used to do the statistical analysis. The nonparametric Mann-Whitney test was used to make further inferences. The majority of the traffic offenders were young, white males with a professional qualification. The results indicated that participants had changed their behaviour, thinking and attitude towards traffic laws positively due to completing the traffic offences assignment. However, external factors such as attending court proceedings and the consequences of a conviction also contributed to the participants' changed behaviour, thinking and attitude towards traffic offences.

The response rate was relatively low, as only 32 of the 85 questionnaires sent out were completed and returned. Internal validity was not controlled adequately. It is recommended, among other things, that the needs of the adult kinetic learner should receive attention in the traffic offenders assignment, for example, by means of a live presentation of the content. The assignment for traffic offenders may be done online, and technology such as automatic voice messages may be used to remind the trespassers to abide by the traffic rules. Under specific circumstances it might also be expected from the offenders to conduct interviews with the victims of traffic accidents and/or their family members to gain a clearer understanding of the impact of traffic accidents.

Keywords: diversion programme; traffic behaviour change; traffic offences; traffic offenders; traffic offender assignment

1. Inleiding

Nuwe verkeerswetgewing is gedurende 2010 uitgevaardig nadat artikel 59(4) van die Nasionale Padverkeerswet gewysig is, aangesien spoedoortredings, wat 'n beduidende rol in verkeersongelukke speel, aansienlik toegeneem het. Die nuwe verkeerswette vereis dat diegene wat die spoedgrens met meer as 40km/h oorskry, nie net 'n boete opgelê word nie, maar ook in die verkeershof moet verskyn (Dembovsky 2013). Die gevolg hiervan is dat indien 'n individu skuldig bevind word, hy/sy nie slegs 'n misdadageskiedenis kry nie, maar nie verder in padveiligheid opgevoed word nie. Verskeie verkeersoortreders wat na die Nasionale Instituut vir Misdadvoorkoming en Reïntegrasie van Oortreders (Nimro) in Bloemfontein verwys is, is ook beroepslui of studente wat nie hul beroepe sou kon beoefen indien hulle vanweë die verkeersoortreding 'n misdadageskiedenis het nie. Met die verkeersoortreder-afwentelingsprogram word daar gepoog om die oortreder in padveiligheid op te voed om sodoende sowel toekomstige verkeersoortredings te voorkom as om die algemene padgebruikersgemeenskap teenverkeersoortreders te beskerm.

Nimro is in die loop van 2012 deur die verkeershof in Bloemfontein (hof 35) genader om 'n afwentelingsprogram te ontwikkel vir persone wat vir buitengewone spoedoortredings (bo 30 km/h oor die spoedgrens) gearresteer word. Nimro is 'n nuwingsgewende organisasie wat misdaad beskou as 'n samelewingsprobleem wat 'n bedreiging inhou vir demokrasie, goeie regering en die regte van individue. Die organisasie is onder andere verbind tot die skepping van 'n veiliger Suid-Afrika waar misdaad en geweld nie seëvier nie en waar die burgers van Suid-Afrika veilig en beskerm voel (NICRO 2010:5). Die verkeersoortredersafwentelingsprogram is dus ontwikkel om oortreders te lei tot die insig dat hul oortreding nie net 'n misdadige oortreding is nie, maar ook die dood of ernstige besering van hulself, passasiers of ander padgebruikers kan veroorsaak. Ten einde te verseker dat mense uit hulle foute leer en verantwoordelikheid vir hul dade aanvaar, is die verkeersoortrederswerkopdrag wat in die afwentelingsprogram benut word, ontwikkel. Alhoewel hierdie program die afgelope twee jaar deur Nimro Bloemfontein gebruik word, is die uitkoms daarvan nog nie onbevooroordeeld beoordeel nie.

Die doel van hierdie navorsingsprojek was om 'n prosesbeoordeling te doen, wat behels het dat 'n programtoetsing van die verkeersoortrederswerkopdrag gedoen is om te bepaal hoe dit in werklikheid uitgevoer word en ook om te bepaal in watter mate die doelwitte van hierdie werkopdrag bereik word, sodat die inligting benut kan word om 'n bewysgegronde afwentelingsprogram daar te stel. Deur die benutting van 'n bewysgegronde program kan die strafbaarheid van individue wat 'n eenmalige verkeersoortreding begaan het, voorkom word en kan oortreders geleer word om verkeerswette te gehoorsaam om sodoende die algemene gemeenskap teen potensiële verkeersoortreders te beskerm.

2. Verkeersoortredingswette en -regulasies

Padveiligheid word onder andere, soos reeds vermeld, deur roekelose bestuurders wat die spoedgrens oorskry, bedreig. Die Nasionale Padverkeerswet, Wet 93 van 1996, beskryf in artikel 59(4) hoe padverbruikers die algemene spoedbeperkingsregulasies moet nakom:

- (4) Geen mens mag 'n voertuig op 'n openbare pad teen 'n spoed van meer as
 - (a) die algemene spoedgrens wat ingevolge subartikel (1) van toepassing is ten opsigte van die pad;
 - (b) die spoedgrens aangedui in terme van subartikel (2) deur 'n geskikte padverkeersteken ten opsigte van die pad; of
 - (c) die spoedgrens voorgeskryf deur die Minister kragtens subartikel (3) ten opsigte van die betrokke klas voertuig, oorskry nie. (Suid-Afrika 2000:47)

Ten einde die padverkeerswette reg te vertolk, is dit belangrik om dit saam met die AARTO-regulasies (regulasies van die Administratiewe Berging van die Padverkeeroortredingswet, Wet 46 van 1998) te lees. Die AARTO-regulasies verduidelik hoe die verkeerswette geïmplementeer moet word. Dit is gedurende 1998 in die parlement goedgekeur en het op 1 Februarie 2008 in werking getree (Botha 2014). Die AARTO-regulasies omskryf tans 126 verkeersmisdrywe, waarvan die meeste op spoed betrekking het. Wanneer persone vir 'n spoedoortreding gearresteer word, word hulle volgens die Nasionale Padverkeers-

oortredingswet, Wet 93 van 1996, artikel 63 (AARTO 2011) van roekelose of nalatige bestuur aangekla.

AARTO (2011), regulasie 4506, bepaal dat indien 'n motorvoertuig teen 'n spoed van 100 km/h of meer in 'n 60 km/h stedelike gebied bestuur word, die bestuurder 'n misdaad pleeg. Hierdie oortreding moet dan volgens artikel 59(4)(a) van die Nasionale Padverkeerswet, Wet 93 van 1996 hanteer word.

Die bestuurder van 'n motorvoertuig wat teen 'n spoed van 160 km/h of meer op 'n hoofweg met 'n spoedgrens van 120 km/h ry, begaan volgens AARTO-regulasie 4513 'n misdaad. Dit moet ook volgens artikel 59(4)(a) van die Nasionale Padverkeerswet, Wet 93 van 1996 hanteer word. Volgens AARTO (2011) is die oorskryding van die spoedgrens met meer as 40 km/h dus 'n misdaad en moet die bestuurder onmiddellik in hegtenis geneem word (AARTO 2011).

Volgens Dembovsky (2013) word artikel 59(4) van die Nasionale Padverkeerswet, Wet 93 van 1996, duideliker in artikel 35(1)(aA) van die Wysigingswetsontwerp op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe, 1996, omskryf, waar dit gestel word dat 'n individu aan 'n misdryf skuldig bevind, indien:

- i. 'n snelheid van meer as 30 kilometer per uur bo die voorgeskrewe algemene spoedgrens in 'n stedelike gebied aangeteken is; of
- ii. 'n snelheid van meer as 40 kilometer per uur bo die voorgeskrewe algemene snelheidsbeperking buite 'n stedelike gebied of op 'n deurpad aangeteken is.

Regulasie 4506 van AARTO (2011) stem dus nie ooreen met artikel 35(1)(aA) van die Wysigingswetsontwerp op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe, 1996 nie, aangesien daar 'n 10 km/h-verskil in die oorskryding van die spoedgrens waarvolgens 'n spoedoortreding as 'n misdaad geag word, voorkom. Die meeste (94%) verkeersoortreders wat na Nimro verwys word, het die spoedgrens met tussen 30 en 35 km/h oorskry – sowel binne as buite stedelike gebiede. Dit blyk dus dat verkeersbeamptes in die Vrystaat eerder volgens artikel 35(1)(aA)(i) van die Nasionale Padverkeerswet handel wanneer hulle persone vir 'n spoedoortreding arresteer as om die AARTO-regulasies en/of artikel 35(1)(aA)(ii) te benut.

3. Teoretiese raamwerk vir die ontwikkeling van 'n werkopdrag vir verkeersoortreders

Die werkopdrag wat vir verkeersoortreders ontwikkel is, vorm deel van 'n omvattende afwentelingsprogram vir verkeersoortreders. 'n Afwentelingsprogram is 'n spesiale ontwikkelings- en terapeutiese ingryping wat kinders, jongmense en volwassenes in die voorverhoorfase van 'n kriminele saak van die formele regstelsel afwentel na 'n verskeidenheid terapeutiese programme wat hulle bemagtig met vaardighede, houdings en waardes om heroortreding te voorkom (NICRO 2010:10). Die doel van afwenteling is om te voorkom dat mense in die regstelsel as misdadigers opgeneem en verhoor word en uiteindelik op 'n misdadadvonnislys beland. Die herstel van die oortreder se psigososiale

funksionering en die aanwending van herstellende geregtigheid waar van toepassing, is verdere doelwitte van 'n afwentelingsprogram. Afhangende van die omstandighede van die misdryf, kan enige individu in aanmerking vir plasing op so 'n program kom. Die besluit om 'n persoon vir afwenteling te verwys, berus normaalweg by die staatsaanklaer, en soms by die landdros of regter (NICRO 2014).

Persone wat deur verkeersbeamptes vir 'n verkeersoortreding van 30 km/h en meer oor die spoedgrens gearrester word, moet, soos reeds vermeld, in 'n verkeershof verskyn. Sommige van die oortreders word op versoek van die staatsaanklaer of hul regsverteenvoerders na Nimro vir die insluiting in die afwentelingsprogram verwys.

Van September 2012 tot Maart 2014 is 87 individue wat verkeersoortredings (roekelose en nalatige bestuur) begaan het, deur die verkeershof (Hof 35, Bloemfontein) na Nimro Bloemfontein, vir afwenteling verwys (Joubert 2014:1). Nimro het egter nie oor 'n afwentelingsprogram beskik wat benut kon word om oortreders toe te rus met insig in en kennis van die redes waarom roekelose bestuur 'n misdaad is en hoe om hul gedrag en denke toepaslik te verander om heroortreding te voorkom nie.

Joubert, 'n medeskrywer van hierdie artikel, het 'n werkopdrag vir verkeersoortreders as een van die samestellende dele van 'n afwentelingsprogram ontwerp om in hierdie behoefte te help voorsien. Piaget se kognitiewe-ontwikkelingsteorie en teorieë oor kriminele denkpatrone en -foute (Louw en Kail 2007:25) is as teoretiese raamwerk benut, ten einde die werkopdrag vir verkeersoortreders te ontwikkel. Verkeersoortreders moet dié opdrag voltooi as deel van die Nimro-program wat oortreders volg.

3.1 Teorieë oor misdadige denkpatrone en -foute

Misdadige denkpatrone en -foute is sekere gedagtes, waardes en oortuigings wat bydra tot misdadige gedrag en misdadige gedrag aanmoedig of bewerkstellig. Hierdie denkwyses kom in gedrag tot uiting en kan mettertyd in 'n gedragspatroon ontwikkel. Betrokkenheid by misdadigheid kom voor op 'n kontinuum van byna geen misdadige gedrag nie tot 'n lewenstyl wat deur misdaad gekenmerk word. Dit dui daarop dat die verskille tussen misdadigers en wetsgehoorsame burgers kwalitatief eerder as kwantitatief van aard is (Walters 2007). Tydens die afwentelingsprogram, en veral tydens die voltooiing en bespreking van die werkopdrag, word daar gefokus op die verandering van die oortreders se denke ten einde hulle verkeersgedrag positief te verander. Misdaaddenkpatrone word deur Smit (2012:72) bespreek en in tabel 1 gelys. Hierdie misdaaddenkpatrone word in die laaste kolom van die tabel op die verkeersoortreder van toepassing gemaak.

Tabel 1: Misdadige denkpatrone van verkeersoortreders

Kategorie van misdadige denkpatrone	Beskrywing	Verkeersoortreder-denkpatriene
Aanspraak	Die mate waartoe 'n mens homself/haarself as 'n uitsondering op algemene sosiale reëls ag en oortuig is dat hy/sy geregtig is op sekere voordele of belonings ongeag die nadele wat dit vir ander mense kan inhou.	Verskeie verkeersoortreders noem dat hulle alle wette gehoorsaam en juis daarom soms 'n wet mag oortree – soos byvoorbeeld om die spoedgrens te oorskry. Van die persone wat vir spoedoortredings gearresteer word, is hoëprofiel-/bekende mense (politici, sangers, regters, ens.). Sommige van hierdie oortreders is van mening dat hulle as gevolg van hulle professionele en sosiale status anders as "gewone misdadigers" hanteer behoort te word.
Algemene regverdiging	Die mate waarin 'n mens probeer om sy/haar gedrag te verduidelik of regverdig.	Verkeersoortreders sal betoë indien om te verduidelik waarom hulle spesifiek daardie dag 'n rede gehad het om vinnig te ry – byvoorbeeld dat hulle laat was, iemand hul hulp dringend benodig het.
Regverdiging van misdaad	Die mate waarin 'n mens sekere houdings en waardes wat in konflik met 'n prososiale siening van reg en geregtigheid is, regverdig.	Verkeersoortreders noem byvoorbeeld dat hulle "net-net" te vinnig gery het, maar dat hulle darem nie onder die invloed van dwelmmiddels was nie.
Menslike onverantwoordelikheid	Die mate waarin 'n mens poog om sy/haar aandeel in sy/haar optrede wat tot konflik met die gereg gelei het, te ontken.	Menslike verantwoordelikheid word van die self weggekeer deurdat die oortreder byvoorbeeld noem dat hy/sy nie kon verhelp om te vinnig te ry nie, aangesien die passasiers sy/haar aandag afgetrek het en dat dit dus hulle skuld is.

Ten einde bogenoemde misdadige denkpatrone en -foute te hanteer en oortreders tot ander insigte ten opsigte van hulle oortredings te lei, word Piaget se kognitiewe-ontwikkelingsteorie volgens Louw en Kail (2007:25) onderliggend aan die verkeersoortredingsopdrag benut.

3.2 Piaget se teorie van kognitiewe ontwikkeling

Louw en Kail (2007:24) meld dat Piaget, ten einde sy teorie te verduidelik, nuwe begrippe soos *skemas* geskep het. Skemas is raamwerke wat mense benut om sin te maak van inligting. Inligting van dieselfde aard, gebeure en temas word saam in een skema gestoor. Piaget het aangedui dat kognitiewe ontwikkeling gebaseer is op interverwante beginsels en prosesse. Eers organiseer 'n mens inligting sodat dit sin maak, daarna word aanpassings gemaak soos wat 'n mens nuwe dinge ervaar. Hierdie ondervindinge kan ooreenstem met die persoon se aanvanklike skema, of daarmee in konflik wees. Indien die nuwe ervaring in ooreenstemming is, sal die nuwe inligting opgeneem word en bly die skema dus onveranderd. Die persoon sal egter 'n nuwe skema ontwikkel om inligting te akkommodeer wat teenstrydig met huidige skemas is.

Een van die skrywers van hierdie artikel (Joubert) het van die veronderstelling uitgegaan dat mense wat spoedoortredings begaan, juis met nuwe teenstrydige inligting gekonfronteer behoort te word. Sodoende kan hul huidige skemas aangepas en verander word ten einde die nuwe inligting vas te lê en in opvolg daarvan verkeersreëls na te kom.

Dit is gevolglik belangrik om die ontwikkelingsfase en leerstyle van die verkeersoortreders in ag te neem ten einde te verseker dat nuwe inligting wel kognitief opgeneem word en dat die individue dus hulle denke en gedrag dienoreenkomstig sal verander.

3.3 Ontwikkelingsfase en leerstyle

In Suid-Afrika moet 'n mens 18-jarige ouderdom bereik voordat hy/sy kan aansoek doen om 'n rybewys. Mense wat na Nimro verwys word om die afwentelingsprogram te volg, is gevolglik 18 jaar en ouer en word dus as volwassenes geag. Volwassenes leer en integreer nuwe inligting anders as kinders en daarom was dit belangrik om tydens die ontwikkeling van die verkeersoortredingsopdrag die proses van volwasseneleer in ag te neem.

Volgens Knowles (1960) in Furjanic en Trotman (2000:61) het die wetenskap van andragogie bekendgestel en aangevoer dat volwassenes verkies om op 'n lewensgefokusde, taakgeoriënteerde en probleemgesentreerde wyse te leer. Furjanic en Trotman (2000:62) dui die volgende algemene riglyne vir volwasseneleer aan:

- Die volwassene moet 'n mate van beheer oor hul leerproses hê (die verkeersoortredersopdrag laat ruimte vir kreatiwiteit en inisiatief; dus word 'n mate van beheer aan die oortreder wat die werkopdrag moet doen, gelaat).
- Volwassenes moet die geleentheid kry om vorige ondervindinge te benut ten einde verder te leer en op hierdie ondervindinge voort te bou (die oortreder is reeds gearresteer vir 'n verkeersoortreding en het dit dus self beleef – tydens die voltooiing van die werkopdrag kry die oortreder geleentheid om na te dink oor die ondervinding en dus daaruit te leer). In die laaste vraag van die opdrag word daar byvoorbeeld gevra tot watter mate die oortreder iets uit die werkopdrag geleer het en waarom die oortreder so antwoord. Die opdrag word ook tydens 'n terapeutiese sessie bespreek waartydens die maatskaplike werker vrae aangaande die oortreder se antwoorde vra om hom/haar oor sy/haar antwoorde te laat nadink.

- Volwassenes is gereed om te leer en soek praktiese inligting eerder as teoretiese inligting (alhoewel die padverkeerswet as teorie gesien kan word, bevat dit praktiese riglyne vir oor die reëls van padgebruik en die stappe wat gevolg word indien dit nie nagekom word nie).
- Volwassenes leer as hulle 'n probleem in hul lewens wil aanpak (die volwassenes is gearrester vir 'n verkeersoortreding, wat 'n probleem in hulle alledaagse lewe en psigososiale funksionering is, en uitdagings in hulle lewe tot gevolg het).

Hierdie riglyne vir volwasseneleer is in die ontwikkeling van die werkopdrag gebruik. Volgens Reyneke (2013) is daar drie leerstyle – visuele leer, ouditiewe leer en kinestetiese leer. Visuele leerders verkies om byvoorbeeld met behulp van foto's en diagramme te leer en hulle verkies geskrewe opdragte. Ouditiewe leerders leer deur te luister en hulle sal nuwe kennis verbaal bespreek of na klankopnames luister. Die kinestetiese leerder leer effektief met behulp van liggaamsbeweging en deur iets te doen, soos byvoorbeeld om rond te loop wanneer hy of sy leer (Reyneke 2013).

Hierdie inligting is soos volg in die verkeersoortrederswerekopdrag aangewend: die opdrag is 'n getikte opdrag wat met die oortreder bespreek word (ouditiewe leer) voordat hy/sy die opdrag tuis moet gaan uitvoer. Die inhoud van die opdrag behels dat die oortreders navorsing moet doen oor die statistiek en gevolge van spoedoortredings en ook foto's (visuele leer) moet verkry wat die gevolge van spoedoortredings uitbeeld. Nadat die oortreder sy/haar opdrag voltooi het, word die opdrag deur die maatskaplike werker met die oortreder bespreek (ouditiewe leer). Sodoende verkry die oortreder die geleentheid om nuwe kennis te deel en te integreer nadat daar oor die oortreding besin is.

4. Werkwyse en inhoud van die afwentelingsprogram vir verkeersoortreders

Nimro poog om sekere doelwitte te bereik wanneer hulle verkeersoortreders by die afwentelingsprogram inskakel. Hierdie doelwitte is om oortreders:

- toe te rus met kennis oor Suid-Afrika se verkeerswette ten einde hulle in staat te stel om te verstaan waarom die verbreking van verkeerswette 'n misdaad is
- by te staan om insig in hulle misdadige gedrag te ontwikkel en te beseft dat hul verkeersoortredings 'n misdaad is
- te ondersteun om nuwe, niemisdadige gedrag aan te leer om sodoende hul eie veiligheid en die veiligheid van ander padgebruikers te verseker.

Die volgende proses word gevolg wanneer oortreders by die afwentelingsprogram ingeskakel word. Die oortreder word deur die hof na Nimro verwys om die afwentelingsprogram, wat ses weke duur, te voltooi. 'n Nimro-werker doen 'n inname by die hof en verkry die persoon se kontakbesonderhede. Die Nimro-werker is óf 'n geregistreeerde maatskaplike werker óf 'n persoon wat in kriminologie gestudeer het. Die oortreder word dan verwys na die Nimro maatskaplike werker aan wie hy/sy toegewys is vir voltooiing van die program.

Die verkeersoortreders word vervolgens geassesseer, waartydens hulle agtergrondinligting bekom word, en bepaal word welke oortreding hulle begaan het en hoe hulle subjektief oor die oortreding voel. Die assessering word volgens 'n assesseringsmodel soos deur Cournoyer (2011:298) voorgestel, gedoen. Tydens die assesseringsproses word daar gefokus op die identifisering van risiko- en beskermende faktore. Dit word gedoen om te bepaal hoe 'n groot risiko die persoon loop om 'n heroortreding te begaan en watter kriminogeniese (medebepalende omstandighede wat misdadige gedrag kan veroorsaak of daartoe bydra) aspekte tydens die afwentelingsprogram aandag moet kry om die moontlikheid van heroortreding te verminder. Risikofaktore is omstandighede wat die waarskynlikheid vir die individu verhoog om betrokke te raak by riskante gedrag, terwyl beskermende faktore omstandighede is wat gesonde gedrag bevorder en dus die kans dat die persoon in riskante gedrag betrokke sal raak, verminder. Die kriminogeniese-behoeftebeginsel dui daarop dat ingryping ten doel moet hê om aandag te skenk aan dié faktore wat tot misdadige gedrag lei (NICRO 2010).

Die terapeutiesebehandelingsplan word na afhandeling van die kliniese assessering opgestel. Dit sluit die hantering van die kriminogeniese uitdagings waarmee die oortreder presenteer in, ten einde die kanse op herhaling van die oortreding tot die minimum te beperk. Die terapeutiesebehandelingsplan word op elke individuele oortreder se kriminogeniese uitdagings en biopsigososiale vlak van funksionering afgestem.

Die terapeutiesebehandelingsplan sluit onder andere die werkopdrag in, soms gemeenskapsdiens en ander terapeutiese dienste, afhangend van die oortreder se spesifieke kriminogeniese en biopsigososiale uitdagings. As daar byvoorbeeld tydens die assessering bevind word dat 'n oortreder alkohol misbruik of daarvan afhanklik is, sal dit ook onder die loep geneem word tydens die terapeutiesebehandelingsprogram. Indien die uitdagings van die oortreder nie deur Nimro self behandel kan word nie, word die oortreder na 'n ander spesialiteitshulporganisasie verwys.

Die verkeersoortreder se werkopdrag moet tuis in sy/haar eie tyd en skriftelik afgehandel. Dit vereis van die persoon om self navorsing te doen en na te dink oor sekere vrae, sodat denke en gedrag toepaslik kan verander. Hierdie werkopdrag moet minstens drie getikte A4-bladsye beslaan, en soveel tyd as wat die individuele verkeersoortreders benodig, word vir die afhandeling toegelaat. Kopieer-en-plak is nie toelaatbaar nie, aangesien oortreders deur middel van nadenke insig moet ontwikkel in hulle gedrag wat misdadig van aard was en dan hulle gedrag prososiaal moet verander. Die verkeersnavorsingsopdrag bevat die volgende vrae wat deur die oortreder nagevors en skriftelik beantwoord moet word:

- i. Waarom het Suid-Afrika verkeerswette?
- ii. Wat is die impak van roekelose bestuur op die bestuurder (oortreder), passasiers in die voertuig en ander mense, soos voetgangers of insittendes van ander voertuie wat in 'n ongeluk betrokke is, as gevolg van die persoon se roekelose bestuur?
- iii. Wat is 'n breinbesering en hoe sal dit jou lewe beïnvloed as jy so 'n besering as gevolg van 'n voertuigongeluk opdoen?
- iv. Vind getalgegewens oor hoeveel mense in voertuigongelukke sterf, asook foto's van mense wat in 'n voertuigongeluk betrokke was.

v. Hoe sal jy voel as jy die dood van 'n persoon veroorsaak het as gevolg van jou verkeersoortreding?

Nadat die oortreder die opdrag voltooi het, word dit tydens 'n daaropvolgende terapeutiese sessie deur die maatskaplike werker met hom/haar bespreek. Die kriminele saak teen die oortreder word teruggetrek indien hy/sy die verkeersoortredingsprogram, op grond van die kliniese oordeel van die maatskaplike werker, suksesvol voltooi het. Tydens hierdie sessie word daar byvoorbeeld geëvalueer of die oortreder nuwe kennis opgedoen het en of hy/sy insig in sy/haar kriminele gedrag ontwikkel het.

'n Maand nadat die saak teen die verkeersoortreder teruggetrek is, reël die maatskaplike werker 'n terapeutiese-nasorg-sessie met die oortreder. Die doel hiervan is om vas te stel of die oortreder weer die verkeerswet oortree het al dan nie, en om enige moontlike nuwe kriminogeniese psigososiale risiko's of uitdagings, waarvoor die oortreder verdere terapeutiese hulp mag benodig, te bepaal.

Indien geen verdere ingrypings nodig is nie, word die oortreder weer ná drie maande deur die maatskaplike werker genader en versoek om 'n opsporingsvorm te voltooi. Die opsporingsvorm bestaan uit 'n afdeling A, wat die oortreder self moet invul, en 'n afdeling B wat deur 'n gesinslid of naasbestaande ingevul moet word. Afdeling B het ten doel om die juistheid van die verkeersoortreder se inligting na te gaan.

Die opsporingsvorm word verder benut om te bepaal of die individue kan onthou wat hulle by Nimro gedoen het, hoe hulle denke, gevoelens en gedrag verander is deur die Nimro-program, of hulle weer oortree het, en om 'n verduideliking te bied waarom hulle óf in staat was om wetsgehoorsaam te wees óf weer die verkeerswet oortree het.

As die oortreder nie weer oortree het nie en verdere terapeutiese ingryping word nie van die Nimro maatskaplike werker verlang nie, word die lêer gesluit. Die maatskaplike werker kan egter voortgesette terapeutiese-nasorg-dienste aan die oortreder lewer, selfs nadat die kriminele saak deur die hof teen hom/haar teruggetrek is.

Die terapeutiese proses wat met die oortreder gevolg word, word in figuur 1 saamgevat met 'n beklemtoning van die aspek (sien "f") waarop in hierdie navorsing gefokus is.



Figuur 1. Opsomming van die proses van die verkeersoortrederafwentelingsprogram

Die fokus van hierdie studie was die beoordeling van die werkopdrag vir verkeersoortreders as een van die samestellende dele van die afwentelingsprogram wat die verkeersoortreders wat deur die hof na Nimro verwys is, moet volg (sien F in figuur 1).

Vervolgens word die navorsingsmetodologie wat gevolg is om die verkeersoortredersopdrag in die program te beoordeel, kortliks bespreek.

5. Navorsingsmetodologie

'n Kwantitatiewe navorsingsbenadering is vir die beoordeling van die verkeersoortrederswerkopdrag gevolg. Prosesbeoordeling: programtoetsing is as navorsingsontwerp aangewend (vgl. Fouché 2011:457). Dit behels onder meer dat sterktes en swakhede van 'n program geëien en onder die loep geneem word. Die verkreeë inligting kan dan aangewend word om die program vinnig te verander en te verbeter indien nodig (Calley 2011, plek 6781; Fouché 2011:457–8; Barrett 2013, plek 46).

Die beoordeling van 'n program bestaan gewoonlik uit verskillende fases en wyses van vormings- en samevattende beoordelings wat deur binne- sowel as buitebeoordelaars beoordeel kan word. Prosesbeoordeling is 'n wyse van 'n vormingsbeoordeling (Rubin en Babbie 2011:318; 322; 335). 'n Binnebeoordelaar is 'n persoon wat 'n program beoordeel en 'n werknemer is van die organisasie wat die program aanbied, terwyl 'n buitebeoordelaar 'n persoon is wat 'n program beoordeel, maar nie as werknemer by die organisasie wat die program aanbied, betrokke is nie (Barrett 2013, plek 118; 130). In hierdie geval is 'n vormingsbeoordeling van een afdeling van die verkeersafwentelingsprogram deur sowel 'n binne- as 'n buitebeoordelaar gedoen om dit aan te pas en te verbeter soos en indien nodig. Deur die insluiting van 'n buitebeoordelaar in die beoordeling van die werkopdrag is die objektiwiteit verhoog en het meer vryheid bestaan om probleme en kwessies uit te lig (Barrett 2013, plek 130).

Die populasie het bestaan uit 85 verkeersoortreders wat die afwentelingsprogram moes deurloop. Geen steekproeftrekking is gedoen nie, aangesien die populasie klein was. Selftoepassingsvraelyste (Delpont en Roestenburg 2011:188) vir inligtingsinsameling is per elektroniese pos aan die deelnemers gestuur. Die deelnemers was in verskillende provinsies regoor die land woonagtig en dit was nie prakties haalbaar om die vraelyste persoonlik aan hulle te gaan oorhandig nie. Kommer het geheers dat die terugvoerkoers, soos dikwels die geval is met vraelyste wat per pos versend word, swak sou wees (Delpont en Roestenburg 2011:187). Deur die vraelyste aan al die deelnemers te stuur, is gepoog om 'n groter terugvoerkoers te verkry. Die uiteindelijke terugvoerkoers was 38% en al die voltooide vraelyste is vir inligtingsontleding gebruik.

Die vraelyste het uit 28 items bestaan, en dié is in die volgende afdelings onderverdeel: agtergrondinligting, verkeersoortredingsgeskiedenis van die deelnemer, en 'n beoordeling van die verkeersoortrederswerkopdrag. Ses van die items was vryantwoordvrae en die res (22) was in skaalformaat opgestel.

'n Voorondersoek is gedoen. Die voorondersoekvraelys is aan 10 deelnemers vir voltooiing verskaf. In die voorondersoekvraelys moes die deelnemers eerstens aandui hoe lank dit hulle geneem het om die vraelys te voltooi en tweedens moes hulle aandui watter vrae en/of aanwysings onduidelik was. Hierdie vrae is nie by die uiteindelijke vraelys ingesluit nie.

Agt voorondersoekvraelyste is terugontvang en ontleed. Daaruit het dit geblyk dat dit die deelnemers gemiddeld 19 minute geneem het om die vraelys te voltooi. Een deelnemer het ook voorgestel dat sekere vrae gekombineer moet word, maar die skrywers het besluit om dit nie te doen nie, omdat die vrae verskillende veranderlikes gemeet het.

GraphPadInStat (2009), 'n statistiese sagtewareverwerkingsprogram, is gebruik om die verwerkings te doen. Die nieparametriese Mann-Whitney-toets is, waar toepaslik, aangewend vir die verdere ontleding van die verkreeë inligting.

Die volgende etiese aangeleenthede is in die studie verreken:

- Ingeligte toestemming (Krysik en Finn 2010:36): Die doel van die studie, die wyse waarop inligting ingesamel sou word, asook hoeveel tyd dit van die voornemende deelnemers sou verg, is aan die deelnemers in 'n dekbrieff gestuur.
- Vrywillige deelname (Rubin en Babbie 2011:76): Dit is duidelik aan die voornemende deelnemers in die dekbrieff gestel dat deelname algeheel vrywillig sou wees en dat hulle hulle op enige tydstip van die studie sou kon onttrek sonder dat hulle daardeur benadeel sou word.
- Vertroulikheid (Krysik en Finn 2010:45; Louw 2014:267–8): Geen biografiese inligting is in die vraelyste gevra nie. Kodes in die vorm van nommers is ter wille van die verwerking van die inligting op die vraelyste aangebring nadat dit uitgedruk is. Die vraelyskode word egter nie aan enige deelnemer gekoppel nie. Dit is dus nie moontlik om te bepaal watter deelnemer watter vraelys voltooi het nie.
- Aansporing (Krysik en Finn 2010:45): Geen vorm van aansporing is aan die voornemende deelnemers gebied nie.
- Vermydning van leed (Louw 2014:266): Aangesien die voornemende deelnemers slegs 'n vraelys van 'n neutrale aard sou moes voltooi, is die opdoen van fisieke en/of emosionele skade nie voorsien nie.
- Misleiding (Louw 2014:268): Die voornemende deelnemers is nie aangaande die doel en aard van die studie mislei nie.

In 'n skriftelike aansoek om etiese klaring van die Etiekkomitee (Fakulteit Geesteswetenskappe), Universiteit van die Vrystaat, is bogenoemde etiese kwessies volledig bespreek. Goedkeuring om die navorsing te mag doen, is deur bogenoemde komitee verleen en 'n amptelike etieseklaringsnommer is aan die skrywers uitgereik.

6. Uitslag en bespreking

Die resultate van die empiriese ondersoek word volgens die verskillende afdelings van die vraelys waarmee die inligting ingesamel is, weergegee en bespreek.

6.1 Biografiese inligting

Die biografiese inligting van die deelnemers word in tabel 2 opgesom. Dit sluit die geslag, ouderdom, ras, huwelikstatus, hoogste opvoedkundige kwalifikasie en beroep van die deelnemers in.

Tabel 2: Opsomming van biografiese besonderhede van deelnemers

Veranderlikes	Kategorieë					
	Geslag n = 32	Manlik 84%	Vroulik 16%			
Ouderdom n = 32	16-20 3%	21-30 41%	31-40 31%	41-50 22%	51-60 3%	
Ras n = 32	Wit 59,4%	Swart 28,1%	Kleurling 9,4%	Indiër/ Asiër 3,1%		
Huwelikstatus n = 32	Ongetroud 41%	Vaste verhouding 9%	Getroud 38%	Geskei 3%	Van tafel en bed geskei 6%	Weduwee of wewenaar 3%
Hoogste opvoedkundige kwalifikasie n = 31	Graad 12 39%	Universiteit van tegnologie 16%	Universiteit 45%			
Beroep n = 31	Professioneel 29%	Bestuurder 25,8%	Tegnikus 6,5%	Diens en verkope 3,2%	Boerdery, vissery en bosbou 3,2%	Ander 32,3%

Bostaande tabel (tabel 1) toon dat die meeste deelnemers jong, wit, ongetroude mans was wat oor 'n universiteitsgraad beskik en 'n beroep beoefen wat as "ander" aangedui is. Dit is dus belangrik om die eienskappe van hierdie deelgroep te verreken wanneer die verkeersoortredersprogram aangepas word, sonder om die leerstyle van ander deelgroepe te misken.

6.2 Verkeersoortredingsgeskiedenis

Die meerderheid van die deelnemers is vir spoedoortredings (97%) deur die hof na Nimro verwys om die afwentelingsprogram te deurloop. Slegs 3% van die deelnemers is deur die hof vir bestuur onder die invloed van alkohol verwys. Aangesien die psigodinamika van verkeersoortreders wat hulle aan verskillende tipes verkeersoortredings skuldig maak, kan

verskil, behoort dit in ag geneem te word wanneer hulle op dié afwentelingsprogram geplaas word. Tydens die assessering sal die maatskaplike werker byvoorbeeld aandag moet skenk aan die middelmisbruikpatroon van 'n verkeersoortreder wat vir bestuur onder die invloed verwys is. Indien afhanklikheid van 'n middel vermoed word, moet die oortreder vir gespesialiseerde behandeling verwys word, aangesien die program nie primêr op middelmisbruik gerig is nie.

Bykans al die deelnemers (97%) het aangedui dat hulle nie weer, nadat hulle die program afgehandel het, vir 'n spoedoortreding gearresteer is nie, terwyl slegs 3% wel weer gearresteer is. 'n Uiteraard beduidende tweekantige P-waarde vir nie-arrestasie is verkry, naamlik $p < 0,0001$. 'n Relatief klein aantal deelnemers (25%) het egter aangedui dat hulle wel weer spoedoortredings na die afhandeling van die program begaan het, maar dat hulle nie deur die verkeersowerhede betrap of gearresteer is nie. Die res van die deelnemers (75%) het aangedui dat hulle nie weer 'n verkeersoortreding begaan het nie. In hierdie geval is ook 'n uiteraard beduidende tweekantige P-waarde vir nieheroortreding verkry, naamlik $p < 0,0001$.

Hierdie uitslae moet egter met omsigtigheid vertolk word, aangesien die inligting deur middel van 'n selftoepassingsvraelys verkry is. Dit beteken eerstens dat die deelnemers self die antwoorde verskaf het, sonder dat die juistheid daarvan deur 'n derde party bevestig is. Tweedens is die vraelys uiteraard om etiese redes naamloos voltooi. Dit beteken dus dat die antwoorde wat verskaf is, nie nagegaan is of kon word nie.

6.3 Beoordeling van die verkeersoortrederswerkopdrag

Die werkopdrag word aan die hand van die volgende aspekte bespreek:

- tyd wat dit geneem het om die program af te handel
- in watter mate die deelnemers 'n geskrewe opdrag verkies
- in watter mate die gedrag, denke en ingesteldheid van verkeersoortreders as gevolg van die deurloping van die verkeersoortredersprogram verander het
- ander redes, behalwe die deurloping van die verkeersoortredersprogram, wat verkeersoortreders aanvoer as rede vir die verandering in hul gedrag, denke en ingesteldheid jeens verkeersoortredings
- algemene voorstelle wat die deelnemers gemaak het om die program te verbeter.

6.3.1 Tyd geneem om die opdrag te voltooi

In tabel 3 word die tyd wat dit geneem het om die opdrag te voltooi, aangedui.

Tabel 3: Frekwensiedistribusie van tyd geneem om die verkeersoortredersopdrag te voltooi

Tyd	Frekwensie	Persentasie
1-5 uur	13	41
6-10 uur	13	41
11-15 uur	3	9
Langer as 15 uur	3	9
Totaal	32	100%

Daar is aanvanklik vermoed dat die program betreklik vinnig voltooi sou word, omdat die minimum lengte daarvan slegs drie getikte A4-bladsye is. Dit het egter vir die meerderheid van die deelnemers (66%) langer as vyf uur geneem om die opdrag af te handel.

6.3.2 Geskrewe werkopdrag

'n Beduidende tweekantige P-waarde ten gunste van die doen van 'n geskrewe werkopdrag is verkry, naamlik $p < 0,0481$. Deelnemers wat nie ten gunste van 'n geskrewe werkopdrag was nie, het voorgestel dat die werkopdrag meer prakties van aard moet wees ("I am a more practical and hands-on person although written ones are also my means, I just feel a person learns more by doing something hands on"), en dat die werkopdrag aanlyn ("Online assignments") gedoen moet word.

6.3.3 Verandering as gevolg van die voltooiing van die opdrag

Die resultate is aanduidend daarvan dat die uitvoering van die program daartoe bygedra het dat die verkeersoortreders se gedrag (91%), denke (94%) en ingesteldheid (88%) positief verander het. Die positiewe verandering ten opsigte van al die veranderlikes is volgens die tweekantige P-waarde uiters beduidend, naamlik $p < 0,0001$. Weer eens moet in ag geneem word dat die inligting uit selftoepassingsvraelyste verkry is.

Alhoewel die verandering positief en uiters beduidend is, het sommige deelnemers duidelik laat blyk dat hulle nie hul gedrag, denke, en/of ingesteldheid aangaande die verbreking van verkeerswette verander het nie. Hierdie ingesteldheid van sommige van die oortreders kan soos volg in die woorde van een deelnemer opgesom word: "I enjoy driving fast and sometimes pushing the car, but I try to do it responsibly as well and fail to see any crime in my driving behaviour. Therefore I think an assignment would have a hard time convincing me otherwise." Dit is dus duidelik dat misdadige denkpatrone steeds in hierdie geval teenwoordig is. Na aanleiding van tabel 1 kan gesien word dat "aanspraak", "algemene regverdiging" en "regverdiging van misdadige gedrag" in die denke van sommige deelnemers teenwoordig was.

Die rol van unieke omstandighede van verskillende verkeersoortreders het ook uit die reaksie op oop vrae na vore gekom: "I think every person has their own reasons for committing their offences and if their reasons are not confronted directly, it would not really have a big impact on them." Sodanige aspekte behoort gedurende die assessering geïdentifiseer te word sodat dit tydens afsonderlike een-tot-een terapeutiese sessies deur die maatskaplike werker bespreek kan word.

6.3.4 Ander omstandighede wat tot verandering bygedra het

Dit moet in ag geneem word dat ander omstandighede, bo en behalwe die uitvoering van die program, ook kon bygedra het tot die positiewe veranderinge in die deelnemers se gedrag, denke en ingesteldheid jeens die nakoming van verkeerswette en -regulasies. Hierdie omstandighede hou 'n bedreiging in vir die interne geldigheid van 'n terapeutiese program of terapeutiese ingryping (Kazdin 2011:30), aangesien die verandering by die deelnemer dan nie sonder meer aan die trefkrag van die terapeutiese program of terapeutiese ingryping alleenlik toegeskryf kan word nie. Voorbeelde hiervan wat uit die reaksies na vore gekom het, is die volgende:

- Die dood van 'n ander persoon (“Losing a friend because of a person breaking a traffic law”; “n Ongeluk waarin 'n ou tannie voor my doodgery is”).
- Betrokkenheid by 'n motorvoertuigongeluk (“I was involved in an accident myself, caused by another driver's negligence”).
- Die hof se werkwyse (“Was glad nie aangenaam om in hof te staan en soos 'n krimineel te voel nie”; “The time consumption of the court proceedings, the possible legal action there is towards speeding”; “Being arrested and charged left me traumatised, mentally and emotionally”).
- Die gevolge van skuldigbevinding (“Not getting a record against my name”; “I am currently a candidate attorney and can jeopardise my career in law if I get a record”; “n Kriminele rekord is iets wat geen mens wil hê nie”).

Dit blyk dat historiese gebeure waaraan die deelnemers blootgestel was, ook 'n beduidende rol in die verandering van hul gedrag, denke en ingesteldheid jeens hulle verkeersoortredings gespeel het. Kazdin (2011:30) noem dat buite-gebeure wat saam met die toepassing van die ingryping plaasvind, ook 'n rol in die uitkoms van daardie ingryping kan speel en verwys daarna as “geskiedenis”. Voorbeelde hiervan is gesinskrisisse, verandering van werk en huwelikstatus. Geskiedenis is dus 'n bedreiging vir interne geldigheid (Kazdin 2011:30). Die historiese gebeure wat die deelnemers genoem het, was onder andere die dood van 'n ander persoon as gevolg van 'n motorvoertuigongeluk, die persoonlike betrokkenheid by 'n motorvoertuigongeluk en die rol en trefkrag van die regstelsel. Die P-waarde vir die verskil tussen die trefkrag van die verkeersoortrederswerkopdrag en die trefkrag van historiese gebeure ten opsigte van verandering jeens die nakoming van verkeerswette is nie beduidend nie, naamlik $P = 0,3250$. Dit blyk dus dat die ervaring/belewenis van historiese gebeure ook 'n uiters belangrike rol in die verandering van die verkeersoortreders se gedrag, denke en ingesteldheid jeens verkeersoortredings gespeel het.

6.3.5 Algemene voorstelle deur deelnemers om die werkopdrag te verbeter

Op die vraag of die verkeersoortredersprogram verbeter kan word, was 66% van die deelnemers oortuig dat dit nie nodig is om die program te verbeter nie en 34% was wel van mening dat die program verbeter kan word. Sommige voorstelle ter verbetering van die program, soos om tyd saam met verkeerskonstabels deur te bring en saam met die verkeerskonstabels motorvoertuigongelukstonele te besoek, is waarskynlik nie in die werklikheid maklik uitvoerbaar nie.

Van die meer uitvoerbare voorstelle om die program te verbeter, was: 'n Aanbieding deur die oortreder ("Perhaps a presentation must be given by candidates to close off the assignment/programme"); meer inligting aangaande die verkeerswette moet verskaf word ("elaborate more on SA traffic laws"); en konsultasies met slagoffers van motorvoertuigongelukke ("Youth offenders must be obliged to consultate with victims of car accidents. Doing so will enable them to get a better understanding on what the consequences of speeding entails").

7. Tekortkominge van die studie

Selftoepassingsvraelyste is gebruik om inligting in te samel. Die juistheid van inligting wat op hierdie manier ingesamel is, kan dus nie nagegaan word nie. Daarbenewens was die terugvoerkoers betreklik laag. 'n Lae terugvoerkoers kan 'n niereaksie-vooroordeel tot gevolg hê wat daartoe kan lei dat die verkreeë inligting minder betroubaar is. Die vraag wat gevra is om interne geldigheid te bepaal, het, agterna beskou, nie die moontlike trefkrag van die werkopdrag algeheel uitgesluit nie. Gevolglik kon die moontlike trefkrag van buite-omstandighede nie presies met die trefkrag van die doen van die opdrag vergelyk word nie.

8. Aanbevelings

Op grond van die bevindinge word die volgende aanbevelings aangaande die voortsetting van die breër afwentelingsprogram, die werkopdrag en die navorsingsmetodologie gemaak:

8.1 Aanpassings ten opsigte van die afwentelingsprogram

Tans neem die Nimro maatskaplike werker, op grond van sy/haar kliniese beoordeling, 'n besluit vir verdere dienslewering al dan nie. Daar word aanbeveel dat die maatskaplike werker persoonlike kontak met belangrike ander mense in die lewe van die verkeersoortreder maak om sodoende meer objektiewe inligting te bekom. Die persoonlike kontak en die voltooiing van die opsporingvorm kan tegelykertyd geskied.

Die verandering in gedrag, denke en ingesteldheid van verkeersoortreders jeens die nakoming van verkeerswette behoort gedurende die verloop van die afwentelingsprogram beoordeel te word en nie net aan die einde daarvan nie. Daardeur kan betyds vasgestel word watter oortreders weerstand teen verandering toon. Die weerstandige oortreders kan dan verder deur middel van afsonderlike terapeutiese sessies bygestaan word.

Die eiesoortige omstandighede van verskillende verkeersoortreders behoort deurgaans aandag te geniet. 'n Persoon wat by geleentheid alkohol misbruik en vir bestuur onder die invloed gearresteer word, sal byvoorbeeld anders hanteer word as die verkeersoortreder wat afhanklik van alkohol geword het, aangesien die psigodinamika van hierdie bestuurders waarskynlik sal verskil.

8.2 Verbetering van die werkopdrag

Daar word op visuele en ouditiwe leer in die werkopdrag gefokus. Om die leemte wat daar ten opsigte van die leerbehoefte van die kinestetiese leerder gelaat is, reg te stel, kan die volgende gedoen word: daar moet van die verkeersoortreders verwag word om 'n aanbieding oor die inhoud van die werkopdrag te doen. Hierdie aanbieding kan lewend of aanlyn gedoen word, afhangende van waar die verkeersoortreder hom/haar bevind.

Voorts kan daar ook van die verkeersoortreders wat die afwentelingsprogram moet voltooi, verwag word om 'n onderhoud met 'n slagoffer van 'n verkeersoortreding te voer. Daar kan ook van die verkeersoortreder verwag word om 'n onderhoud met 'n gesinslid of familielid van 'n slagoffer van 'n verkeersoortreding te voer. (Hierdie slagoffer, of gesinslid of familielid van 'n slagoffer, sal egter ná 'n volledige kliniese assessering deur die Nimro maatskaplike werker gekeur moet word, sodat die slagoffer nie weer getraumatiseer word nie.)

Ten einde die verkeersoortreders beter op die hoogte te stel van Suid-Afrika se verkeerswette, soos aanbeveel deur 'n paar deelnemers, kan nog vrae by die vraag waarom Suid-Afrika verkeerswette het, gevoeg word. Oortreders kan ook versoek word om in die verkeerswet te gaan naslaan watter artikel van die wet hulle oortree het en te verduidelik hoe hulle daardie artikel oortree het.

Om die werkopdrag nog meer prakties en interaktief te maak, kan die Nimro maatskaplike werker in die werkopdrag skakels verskaf na kort videogrepe van die gevolge van spoedoortredings, waarna die oortreders moet kyk. Nadat die oortreder na die videogreep gekyk het, moet hy/sy reflektiewe vrae daarvoor beantwoord om leer te bevorder sodat gedrag, denke en ingesteldheid positief aangepas kan word.

Nog 'n vraag kan in die werkopdrag gestel word, wat handel oor die daaglikse bestuurspraktyke van die verkeersoortreders. Sodoende word hulle gedwing om na te dink oor die gevolge wat hul bestuurspraktyke vir hulself en vir ander inhou. Hierdie vraag kan gestel word ná die opdragte waarvoor die verkeersoortreders die getal gegewens van ongelukke moet ondersoek en na die foto's en videogrepe van motorvoertuigongelukke moet kyk, sodat die oortreder beter insig in sy/haar bestuurspraktyke kan ontwikkel.

Aangesien verkeersoortreders in verskillende provinsies woonagtig is, kan die werkopdrag tot 'n aanlyn opdrag ontwikkel word. Dit sal dit nie net vir die verkeersoortreder makliker beskikbaar maak nie, maar dit kan ook betreklik maklik webinteraktief gemaak word. Die maatskaplike werker en die oortreder kan ook die taak bespreek deur middel van die gebruik van Skype en/of Whatsapp-stembodskappe.

Die opdrag kan ook uitgebrei word deur geoutomatiseerde oproepe (Cherrington e.a. 2013, plek 467) of e-posse daaraan te koppel. Die verkeersoortreders ontvang dan op gereelde grondslag stembodskappe waarin hulle gemaan word om by die verkeerswette te hou. Die stem van 'n goeie vriend, vriendin, ouer of eggenoot/eggenote kan gebruik word wanneer die boodskap opgeneem word.

8.3 Aanbevelings oor die navorsingsmetodologie

Hierdie studie behoort deur 'n samevattende beoordeling opgevolg te word om die afloop en die trefkrag (Fouché 2011:459) van die algehele afwentelingsprogram te bepaal en nie net dié van die werkopdrag nie. Sodoende kan bepaal word watter dele in die afwentelingsprogram die grootste trefkrag het en wáárom dit die trefkrag het, sodat daardie dele in die program met die grootste trefkrag uitgebrei kan word.

Volgens Calley (2011, plek 6840–53) en Monette e.a. (2008) in Fouché (2011:470) is proefondervindelike navorsingsontwerpe (ware proefondervindelike ontwerp; kwasiproefondervindelike ontwerp; nieproefondervindelike ontwerp) die geskikste navorsingsontwerpe om die trefkrag van 'n program te bepaal. Hier kan byvoorbeeld van 'n proefondervindelike groep (deelnemers wat die afwentelingsprogram deurloop) en 'n beheergroep gebruik word om die trefkrag van die afwentelingsprogram vas te stel. Die uitwerking van aspekte wat interne geldigheid bedreig, behoort noukeurig gemeet te word. Slegs dan kan die trefkrag van die program suiwer bepaal word.

Indien selftoepassingsvraelyste weer benut word, kan dit aanlyn gedoen word deur sagtewareprogramme soos SurveyMonkey® (2015) of EvaSys (s.j.) te gebruik. Dit kan ook moontlik bydra tot 'n verhoogde terugvoerkoers, omdat navorsers nie die vraelyste na die deelnemers hoef te stuur en die deelnemers dit dan weer hoef terug te stuur nie.

9. Ten slotte

Die doel van hierdie navorsingsprojek was om 'n onderafdeling van 'n afwentelingsprogram vir verkeersoortreders te beoordeel. Dit word gesien as slegs een van verskeie navorsingsprojekte om die afwentelingsprogram bewysgegrond te maak.

Dit het dalk tyd geword dat daar in Suid-Afrika se regstelsel meer voorsiening gemaak word vir doeltreffende rehabilitasieprogramme eerder as blote boetes of tronkstraf. Indien daar van sodanige program gebruik gemaak word om gesindhede en optrede te verander, moet deur navorsing deeglik bepaal word hoe doeltreffend die program is. 'n Program wat nie op wetenskaplike bewyse gebaseer is nie, sal nie slaag nie.

Bibliografie

Administration Adjudication of Road Traffic Offences Regulations (AARTO). 2011. *Infringements versus offences*. <https://www.aartofacts.co.za/wia6.asp> (1 Maart 2014 geraadpleeg).

Barrett, N.F. 2013. *Program evaluation: A step-by-step guide*. Urbana: Sunnycrest (Kindle-uitgawe. Beskikbaar by <http://www.amazon.com>).

Botha, G. 2014. *Administrative adjudication of road traffic offences – AARTO: Road users' rights and obligations*.

<https://www.arrivealive.co.za/pages.aspx?i=2342#sthash.VcdXjh7Q.dpuf> (1 Maart 2014 geraadpleeg).

Calley, N.G. 2011. *Program development in the 21st century: An evidence-based approach to design, implementation, and evaluation*. Thousand Oaks: Sage (Kindle- uitgawe.

Beskikbaar by <http://www.amazon.com>).

Cherrington, D.J., S.J. Bahr, L.A. Kawai, B.W. Bennett en B.O. Burraston. 2013. *Helping offenders: What works?* Springville: Real Victory (Kindle-uitgawe. Beskikbaar

by <http://www.amazon.com>).

Cournoyer, B.R. 2011. *The social work skills workbook*. 6de uitgawe. Internasionale uitgawe. Belmont: Brooks/Cole, Cengage.

Delpport, C.S.L. en W.J.H. Roestenburg. 2011. Quantitative data-collection methods: Questionnaires, checklists, structured observation and structured interview schedules. In De Vos e.a. (reds.) 2011.

Dembovsky, H. 2013. *Section 35 of the National Road Traffic Act: Road traffic offences for which your driving licence must be suspended*.

<https://www.jp-sa.org/Sec35NRTA.asp> (30 Julie 2014 geraadpleeg).

De Vos, A.S., H. Strydom, C.B. Fouché en C.S.L. Delpport (reds.). 2011. *Research at grass roots. For the social sciences and human service professions*. 4de uitgawe. Pretoria: Van Schaik.

Du Plooy-Cilliers, F., C. Davis en R. Bezuidenhout (reds.). 2014. *Research matters*. Claremont: Juta.

EvaSys. s.j. <http://www.evasys.co.uk/start.html> (29 Mei 2015 geraadpleeg).

Fouché, C.B. 2011. Evaluation research. In De Vos e.a. (reds.) 2011.

Furjanic, S.W. en L.A. Trotman. 2000. *Turning training into learning: How to design and deliver programs that get results*. New York: AMACOM.

GraphPad InStat. Weergawe 3.10, 32 bit vir Windows. 2009. GraphPad Software, Inc.

Joubert, M.M. 2014. *NICRO Free State and Northern Cape newsletter*. 3de uitgawe. Bloemfontein.

Kazdin, A.E. 2011. *Single-case research designs. Methods for clinical and applied settings*. 2de uitgawe. New York: Oxford University Press.

Krysiak, J.L. en J. Finn. 2010. *Research for effective social work practice*. 2de uitgawe. New York: Routledge.

Louw, M. 2014. Ethics in research. In Du Plooy-Cilliers e.a. (reds.) 2014.

Louw, D. en R. Kail. 2007. Basiese konsepte van kindersielkunde. In Louw en Louw (reds.) 2007.

Louw, D. en A. Louw (reds.). 2007. *Die ontwikkeling van die kind en die adolessent*. Bloemfontein: ABC Drukkers.

NICRO. 2010. *Non-custodial sentencing stakeholders toolkit*. Kaapstad: GADesign Studio.

—. 2014. Services. <https://www.nicro.org.za/service-andstatistics> (1 Maart 2014 geraadpleeg).

Reyneke, R. 2013. Educational and supportive supervision. Ongepubliseerde voordrag gelewer as deel van 'n VPO-kursus vir praktykskolers aan die Universiteit van die Vrystaat op 2 Augustus.

Rubin, A. en E.R. Babbie. 2011. *Research methods for social work*. 7de uitgawe. Internasionale uitgawe. Belmont: Brooks/Cole, Cengage.

Smit, A. 2012 *Training manual: Criminal thinking errors*. Kaapstad: NICRO.

Suid-Afrika. 2000. Die Nasionale Padverkeerswet, 1996 (Wet No. 93 Van 1996): Staatskoerant Nommers R. 761 van 31 Julie 2000, R. 941 van 22 September 2000. Pretoria: Staatsdrukkers.

SurveyMonkey®. 2015. <https://www.surveymonkey.com> (29 Mei 2015 geraadpleeg).

Walters, G.D. 2007. The latent structure of criminal lifestyle: A taxometric analysis. *Psychology Services*, 8(3):198–9.