



**Wes-Kaapse  
Regering**

Vervoer  
en Openbare Werke

---

# Departement van Vervoer en Openbare Werke

## Strategiese Plan vir die fiskale jare 2020/21 – 2024/25

### Wes-Kaapse Regering

PR: 284/2019  
ISBN number: 978-0-621-47642-2

Die Hoof: Kommunikasie  
Departement van Vervoer en Openbare Werke  
Dorpstraat 9  
KAAPSTAD  
8001

Privaatsak X9185  
KAAPSTAD  
8000

Tel: +0860 212 414  
Faks: +27 21 483 7216  
E-pos: [transport.publicworks@westerncape.gov.za](mailto:transport.publicworks@westerncape.gov.za)  
Webwerf: [www.westerncape.gov.za/dept/tpw](http://www.westerncape.gov.za/dept/tpw)

## **APOLOGY**

---

We fully acknowledge the requirements of the Western Cape Language Policy and endeavour to implement it. It has been our experience that the English version of this document is in the greatest demand. It will be translated into the other official languages of the Western Cape as soon as possible once the English version has been finalised. In the event of any discrepancy between the English document and the Afrikaans and isiXhosa translations, the English text will prevail.

## **NOTE**

---

To support the Department's drive for a paperless environment and improved electronic content management, a limited number of hard copies of this Strategic Plan 2020/21—2024/25 will be produced.

## **VERSKONING**

---

Ons erken die vereistes van die Wes-Kaapse taalbeleid ten volle en streef daarna om dit te implementeer. Ons ervaring was dat die Engelse weergawe van hierdie dokument die grootste aanvraag is. Dit sal so gou as moontlik na die ander amptelike tale van die Wes-Kaap vertaal word sodra die Engelse weergawe gefinaliseer is. In die geval van enige verskil tussen die Engelse dokument en die Afrikaanse en isiXhosa-vertalings, sal die Engelse teks seëvier.

## **NOTA**

---

Ten einde die Departement se strewe na 'n papierlose omgewing en verbeterde elektroniese inhoud bestuur te ondersteun, sal slegs 'n beperkte aantal harde kopieë van hierdie Strategiese Plan 2020/21-2024/25 beskikbaar wees.

## **ISINGXENGXEZO**

---

Siyawuqonda umgaqo-Nkqubo weelwimi wePhondo kwaye siyazama ukuwufezekisa. Kambe ke esiyiqwalaseleyo yeyokuba lulwimi lwesiNgesi olufunwa ngamandla. Xa olu xwebhu lugqityiwe ukubhalwa ngolwimi lwesiNgesi luya kuguqulelwa ngezinye iilwimi ezisemthethweni zeNtshona Koloni kwakamsinya. Ukuba kukho amakhwiniba kwinguqulelo yesiXhosa nesiBhulu esuka esiNgesini, uxwebhu lwesiNgesi luya kuba lolona lusetyenziswayo.

## **QAPHELA**

---

Ukuxhasa iphulo leSebe lokuncitshiswa kokusetyenziswa kwamaphepha nophuculo lolawulo lovimba wobuxhakaxhaka bekhompyutha, inani leekopi eziprintiweyo zeSicwangciso sobuchule soNyaka sika-2020/21-2024/25 liza kuncitshiswa.

# Verklaring van die Uitvoerende Gesag

Die skoon oudits wat die afgelope 7 jaar deur my departement ontvang is, is die resultaat van gesamentlike pogings om te verseker dat goeie bestuur die kern vorm van wat ons in die Departement doen. Ek wil my opregte dank uitspreek teenoor my voorganger en die Hoof van die Departement vir hul ywerige leierskap, sowel as al die amptenare vir hul daaglikse harde werk in die lewering van hoë-gehalte infrastruktuur en dienste aan die mense van die Wes-Kaap.

Ywer en buigsame leierskap is belangrik omdat ons die ingewikkelde uitdagings van die toekoms in die gesig staar. Ondersteuning en samewerking van belangrike regeringsinstellings, organisasies in die privaatsektor en burgerlike samelewing is nodig. My ampstermyn sal gekenmerk word deur die bevordering van goeie interregeringsverhoudinge, omdat dit belangrik is dat daar 'n noue samewerking tussen al drie die sferes bestaan om die uitdagings wat ons samelewing in die gesig staar, suksesvol aan te pak. In hierdie verband het ek reeds met belanghebbendes begin skakel, asook met die nasionale Minister van Openbare Werke en Infrastruktuur en die Minister van Vervoer. Ons het almal die behoefte bevestig om saam te werk om die uitdagings wat ons in die gesig staar, op te los.

Daar kan geen twyfel bestaan dat bates vir openbare infrastruktuur die grondslag vorm van die ekonomiese welstand van 'n land nie. As u nie die batebasis beskerm nie, lei dit nie net tot die geleidelike agteruitgang van die vermoë van die bate om sy diensleweringfunksie te verrig nie, wat ekonomiese groei en geleenthede versmoor nie, maar uiteindelik kan dit ook lei tot katastrofiese mislukking, wat dikwels gepaard gaan met lewensverlies. Die vermoë van 'n ekonomie om te groei is intrinsiek gekoppel aan die kwaliteit en veerkrachtigheid van sy infrastruktuur wat handel in staat stel, mense met ekonomiese geleenthede en regeringsdienste skakel en 'n toenemende invloed op die vermoë van gemeenskappe het om die druk te weerstaan wat verband hou met klimaatsverandering en skaarsheid aan hulpbronne.

Ek sal daarop fokus om nou saam met die konstruksie- en boubedryf te werk om te verseker dat die uitdagings wat die sektor in die gesig staar, aangespreek word. My Departement sal fokus op toepaslike programme en projekte om ons ekonomie te stimuleer, insluitend die bespoediging van ons opkomende transformatiewe infrastruktuurprojekte, om alternatiewe finansieringsmodelle en vernuwende vennootskappe met die private sektor te soek.

Swak treindienste het 'n verwoestende invloed op die ekonomie sowel as die daaglikse lewens van die burgers. Ondanks die feit dat ons geen operasionele mandaat vir die spoorweg het nie, is ons daarop ingestel om die probleme op te los sodat die spoorweg sy regmatige plek as die ruggraat van die openbare vervoerstelsel kan herwin. Ons sal voortgaan met die werk wat aan die einde van 2019/20 begin is deur 'n hernude vennootskap met PRASA om korttermynoplossings vir openbare vervoer voor te berei en te implementeer, parallel met langtermyn-oplossings om dienste op die Sentrale Spoorlyn te herstel. Daarbenewens sal ons voortgaan om tot veiligheids- en sekuriteitsingrypings by te dra met die Spoortoepassingseenheid.

Die Departement speel 'n sleutelrol om by te dra tot die Premier se veiligheidsplan vir die provinsie, veral op die gebied van verkeersveiligheid. Deur sy verskillende inisiatiewe, bewusmakingsprogramme en met behulp van tegnologie-gesteunde metodes, sal die Departement voortgaan om die pogings om sterftes te verminder en die aantal ernstige beserings as gevolg van padongelukke, te verskerp. Dit het 'n negatiewe uitwerking op die ekonomie, die vernietiging van gesinne en dra by tot die insluiting van miljoene mense in armoede. Niemand moet op ons paaie sterf of beseer word nie. As gevolg hiervan sal provinsiale verkeerswetstoepassing gedurende hierdie strategiese beplanningsperiode versterk word. Ek wil die samewerking tussen ons wetstoepassingsagentskappe prys, aangesien ons stadig maar seker 'n betekenisvolle impak op die veiligheid van die pad het.

Ek sien uit na die hernude implementering van verdere fases van die George Geïntegreerde Openbare Vervoernetwerk in die komende strategiese beplanningsperiode. Verder sal 'n loodsprojek met die minibustaxibedryf in die Overstrand-munisipaliteit die transformasie van hierdie kritieke diensverskaffers ondersteun. Dit stel hulle in staat om hul reëmatige plek binne die volhoubare vervoerlandskap in te neem.

Die beskerming van ons infrastruktuur is 'n kernpunt vir ruimtelike transformasie van ons samelewing. Dit kan nie realiseer sonder voldoende belegging op toepaslike plekke nie. Dit is sentraal tot my visie, want dit sal dienste nader bring aan die mense wat ons bedien, asook die reistyd én die koste daaraan verbonde, verminder. My Departement sal die Visie-geïnspireerde prioriteit 4: mobiliteit en ruimtelike transformasie bestuur. Ek is daartoe verbind om my deel te doen om betekenisvolle verandering te bewerkstellig deur hierdie inisiatief in die provinsie te ondersteun, met bystand van my kollegas.

Klimaatsverandering is nog 'n verwoestende werklikheid waarmee ons te doen het. Erge weersomstandighede is bykans onmoontlik om te voorspel en die ontwikkeling van presiese versagtende strategieë is net so uitdagend. As die toesighouer van infrastruktuur, word daar van my Departement verwag om nie net op hierdie noodgevalle te reageer nie, maar ook om die stadige aanset van klimaatsverandering te versag om veerkragtigheid in ons infrastruktuurstelsel op te bou en sodoende weerlose gemeenskappe te beskerm.

Hierdie tydperk van vyf jaar sal 'n belangrike tyd vir die Departement wees, want dit reageer op vele uitdagings en fokus op die geleenthede wat geskep word om 'n wesenlike verskil in die lewens van die Wes-Kaapse burgers te maak.



**B MADIKIZELA**  
**UITVOERENDE GESAG**  
**DEPARTEMENT VAN VERVOER EN OPENBARE WERKE**  
**Datum: 28 Februarie 2020**

# Verklaring van Rekenpligtige Beampte

In hierdie beplanningsperiode moes daar besin word oor die departementele visie en benadering tot sy besigheid en dienste aan die publiek. In antwoord op die toenemende wisselvallige, onsekere, ingewikkelde en dubbelsinnige tye, het ons 'n strategie ontwikkel wat visioenêr, verenigend, kreatief en rats is. Die kern van hierdie strategie berus op 'n nuwe visieverklaring vir die Departement wat die burger in die middel plaas van wat ons wil bereik:

*Gemagtigde gemeenskappe wat waardige lewens lei.*

#JUSTdignity

Ter ondersteuning van die Departement se grondwetlike opdragte, beoog ons om die Wes-Kaapse Regering se infrastruktuurportefeulje te benut en ontwikkelingsgeleenthede en eiendomme aan te bied wat geormerk is vir belegging, ruimtelike regstelling (wat integrasie en hervorming insluit), restitusie (gefokus op die herstel van die waardigheid van gemeenskappe) of vervreemding as 'n inkomstestrategie.

Die Departement het die beskerming van die kern van die infrastruktuurportefeulje as 'n strategiese opdrag vir die beplanningsperiode en daarna gestel. 'n Belangrike bekommernis is steeds die onvermoë om die agterstand in die pad en die bou van infrastruktuur omvattend aan te spreek as gevolg van jare se onderbefondsing. Ons infrastruktuurstelsels loop die gevaar om verder agteruit te gaan en uiteindelik te misluk. Dit is 'n gebied wat ons geïdentifiseer het wat alternatiewe vennootskapsmodelle, samewerking tussen die regering en die privaatsektor, volhoubare finansieringsbronne en oorweging van verskillende dienslewingsmeganismes benodig.

Die toekoms verg die benutting van tegnologie en die verbetering van stelsels om hervormings teweeg te bring wat almal sal baat. In hierdie verband het ons reeds aangetoon dat die staat, in teenstelling met die algemene persepsie, beter kan presteer as die privaatsektor in belangrike gebiede soos water- en energieverbruik en ruimteverbruik.

Dit is egter nie 'n kompetisie tussen die staat en die privaatsektor nie, maar eerder 'n vraag oor hoe ons hande kan neem en die huidige baan kan verander na 'n gedeelde toekoms vir die inwoners van die Wes-Kaap.

Om hierdie nouer samewerking te bevorder, belê die Departement in 'n sosiale kontrak tussen personeel en burgers, die privaatsektor en die akademie om vertroue op te bou en 'n etos van omgewingsbewustheid en volhoubaarheid te omsluit.

Hierdie Departement is afhanklik van sy personeel om die visie wat opgestel is, na te streef. Ons kan nie slaag sonder bekwame, gemotiveerde en toegewyde mans en vroue wat daartoe verbind is en vasberade is om te reageer op die uitdagende omgewing waarin ons werk nie. Daarom gee ek my steun aan die span om onder meer te belê in vaardigheidsontwikkeling vir die toekoms, mentor- en afrigtingsprogramme, opvolgbeplanning, oordrag van institusionele kennis, beurse en die gesondheid en welstand van elkeen.

Die Departement erken die Wes-Kaapse Provinsiale Regering stel die algehele strategiese rigting in deur die goedkeuring van die Provinsiale Strategiese Plan: 2019 - 2024 en verbind hom tot die implementering van die DVOW Strategiese Plan: 2020/21 - 24/25.



**J GOOCH**  
**REKENPLIGTIGE BEAMPTTE**  
**DEPARTEMENT VAN VERVOER EN OPENBARE WERKE**  
**Datum: 27 Februarie 2020**

# Amptelike aftekening

Hiermee word bevestig dat hierdie Strategiese Plan 2020/21 – 2024/25

- Deur die bestuur van die Departement van Vervoer en Openbare Werke (DVOW) voorberei is, onder leiding van die Uitvoerende Gesag Bonginkosi Madikizela;
- Neem al die toepaslike beleide, wetgewing en ander mandate in ag waarvoor die Departement van Vervoer en Openbare Werke verantwoordelik is;
- Weerspieël die impak en uitkomste wat die Departement van Vervoer en Openbare Werke sal poog om gedurende die periode 2020 / 21–2024 / 25 te bereik; en
- Is in lyn met die strategiese prioriteite en beginsels van die Wes-Kaapse Regering.

SENIOR BESTUURSDIENSLEDE	
	Jacqueline Gooch Hoof van die Departement (Rekenpligtige Beampte)
	Chantal Smith Adjunk-Direkteur-Generaal: Finansies (Hoof Finansiële Beampte)
	Gerrit van Schalkwyk Adjunk-Direkteur-Generaal: Strategie, Beplanning en Koördinerings (Waarnemend)
	Gavin Kode Adjunk-Direkteur-Generaal: Provinsiale Openbare Werke
	Kyle Reinecke Adjunk-Direkteur-Generaal: Vervoerbestuur
	Lenn Fourie Adjunk-Direkteur-Generaal: Padnetwerkbestuur
	Anton Nell Hoof Direkteur: Padnetwerkbestuur (Waarnemend)
	Ramesh Maharaj Hoof Direkteur: Strategiese bestuur en Operasionele Ondersteuning
	Richard Petersen Hoof Direkteur: Uitgebreide Openbare Werke-program
	Thiagaraj Pillay Hoof Direkteur: Openbare-Private Vennootskappe
	Ronel Judin Hoof Direkteur: Onroerende Batebestuur
	Shane Hindley Hoof van die Komponent: Onroerende Batebestuur
	Andrea Campbell Hoof Direkteur: Algemene Infrastruktuur
	Liam Thiel Hoof Direkteur: Onderwysinfrastruktuur
	Rene Kok Hoof Direkteur: Gesondheidsinfrastruktuur

	Deidre Ribbonaar Hoof Direkteur: Vervoerbedryghede
	Yasir Ahmed Hoof Direkteur: Vervoerregulasies
	Kenneth Africa Hoof Direkteur: Verkeersbestuur

Goedgekeur deur:



**B MADIKIZELA**  
**UITVOERENDE GESAG**  
**DEPARTEMENT VAN VERVOER EN OPENBARE WERKE**  
**Datum: 28 Februarie 2020**



# Inhoud

Deel A: Ons mandaat .....	1
1 Grondwetlike mandaat .....	1
2 Wetgewende en beleidsmandate .....	1
2.1 Internasionale en kontinentale beleidskonteks .....	2
2.2 Nasionale beleidskonteks .....	3
2.3 Provinsiale beleidsverband .....	3
2.4 Plaaslike regering-koppelvlak .....	8
2.5 Ministeriële prioriteite .....	9
2.6 Departementele beleid en strategie-inisiatiewe .....	10
2.7 'n Benadering wat op menslikheid en burgers gefokus is .....	12
2.8 Toekomstige konteks: Die Vierde Industriële Revolusie .....	13
3 Toepaslike hofuitsprake .....	14
Deel B: Strategiese fokus .....	16
1 Visie .....	16
2 Misie .....	16
3 Waardes .....	16
4 Situasië-analise .....	18
4.1 Eksterne omgewingsanalise .....	19
4.2 Interne omgewingsanalise .....	26
5 Strategiese fokusareas .....	30
Deel C: Meting van ons prestasie .....	33
1 Prestasie-inligting oor institusionele program .....	33
1.1 Meting van die impak .....	33
2 Meting van uitkomstes .....	34
2.1 Verduideliking van beplande prestasies gedurende die vyf-jaar-beplanningsperiode .....	38
3 Belangrike risiko's en versagtings .....	52
4 Openbare entiteite .....	54
Deel D: Beskrywings van tegniese aanwyser .....	55
Bylae A: Wetgewende mandate .....	66
Bylae B: Beleidsmandate .....	73
Bylae C: Distriksontwikkelingsmodel .....	77

## Lys van tabelle

Tabel 1: Doelwitte wat die Afrika-unie Agenda 2063 nastreef .....	3
Tabel 2: OneCape2040 oorgange .....	4
Tabel 3: WKR prioriteitsfokusareas gekoppel aan VIPs.....	5
Tabel 4: Gedetailleerde uiteensetting van die betekenis van elke kernwaarde van die WKR.....	16
Tabel 5: Verandering in tegniese personeel in bousektor .....	27
Tabel 6: Vakaturekoers.....	28
Tabel 7: Ouderdom van personeel.....	29
Tabel 8: Skakeling van die MTSF en VIP's aan DVOW uitkoms, uitkomsaanwysers en 5-jaar-teikens .....	36

## Lys van figure

Figuur 1: Verenigde Nasies se Doelwitte vir Volhoubare Ontwikkeling .....	2
Figuur 2: Die Wes-Kaapse Regering se visie-geïnspireerde prioriteite .....	4
Figuur 3: Ruimtelike transformasie-aksies en -impakte .....	7
Figuur 4: VIP2: Ekonomie en werksgeleenthede.....	8
Figuur 5: Kernwaardes van die WKR .....	16
Figuur 6: Toestandnommer van netwerk van geteerde paaie.....	23
Figuur 7 : Gronddikte op grondpadnetwerk.....	23
Figuur 8: Evaluerings wat uitkomstes meet.....	37

## Akronieme

3D	Drie-dimensioneel
4D	Vier-dimensioneel
4IR	Vierdie Industriële Revolusie
AARTO	Wet op die Administratiewe Beregting van Padverkeersmisdrywe, 1998
ANPR	Outomatiese nommerplaat-herkenning
AU	Afrika-unie
BBEE	Breë-gebaseerde swart ekonomiese bemagtiging
BIM	Konstruksie-inligtingsmodellering
BLMEP	"Better Living Model Exemplar Project"
C-AMP	Bewaarder Onroerende batesbestuursplan
CIDB	Ontwikkelingsraad vir die Konstruksiebedryf
COE	Indiensnemingskoste
CoCT	Stad Kaapstad
CSC	Sentrum vir Korporatiewe Dienste
CYCC	Kinder- en jeugsorgsentrums
DEA&DP	Departement van omgewingsake en ontwikkelingsbeplanning
DEDAT	Departement van Ekonomiese Ontwikkeling en Toerisme
DORA	Wet op die Verdeling van Inkomste
DSP	Distriksveiligheidsplan
DVOW	Departement van Vervoer en Openbare Werke
EmplA	Bemagtigingsimpakassessering
ENE	Beramings van nasionale besteding
EPRE	Ramings van die provinsiale inkomste-besteding
EPWPIG	Geïntegreerde UOWP-toelae vir provinsies
GABS	Golden Arrow-busdienste
BBP	Bruto binnelandse produk BBP
GIAMA	Wet op die Bestuur van Onroerende Regeringsbates, 2007
GIPTN	George Geïntegreerde Openbare Vervoernetwerk
GIS	Geografiese Inligtingstelsel
GPS	Groeipotensiaalstudie van dorpe in die Wes-Kaap
HBI	Histories benadeelde individue
HR	Menslike hulpbronne
IAR	Register van Onroerende Bates
ICT	Inligting- en kommunikasietegnologie
IDMS	Infrastruktuurloweringsbestuurstelsel
GOP'e	Geïntegreerde ontwikkelingsplanne
IOT	Internet van dinge
IT	Inligtingstegnologie
ITH	"Integrated Transport Hub"
ITP	Geïntegreerde vervoerplan
JDA	Gesamentlike distriksbenadering
JPP	Jaarlikse Prestasieplan
JTTC	Sentrums vir junior verkeersopleiding
LUR	Lid van die (provinsiale) uitvoerende raad
MINMEC	Ministers en lede van uitvoerende rade
MOAP	Meester Kantoorakkommodasieplan
MTEF	Raamwerk vir mediumtermynbesteding
MTSF	Mediumtermyn-strategieseraamwerk
NDVV	Nasionale Departement van Vervoer

NDP	Nasionale Ontwikkelingsplan
NGV	Nie-gemotoriseerde vervoer
NVG	Nasionale vervolgingsgesag
NRTA	Nasionale Padverkeerswet, 1996
OSD	Beroepsspesifieke bedeling
PERSAL	Personeel- en Salarisinligtingstelsel
PLTF	Raamwerk vir provinsiale landvervoer
PRASA	Passasierspooragentskap van Suid-Afrika
PRMG	Provinsiale Toelae vir Padinstandhouding
PRE	Provinsiale Regulerende Entiteit
PSTF	Provinsiale Raamwerk vir Ruimtelike Ontwikkeling
PSTP	Provinsiale program vir volhoubare vervoer
PSP	Provinsiale Strategieseplan
PTOG	Toelae vir openbare vervoerbedrywighede
PTRS	Stelsel vir die regulering van openbare vervoer
R&D	Navorsing en ontwikkeling
RAMP	Padbatebestuursplan
RAMS	Bestuurstelsel vir padbates
RCAM	Padklassifikasie- en -toegangsbestuur
REU	Spoortoepassingseenheid
RISFSA	Suid-Afrika se Strategiese Raamwerk vir Padinfrastruktuur
SANRAL	Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap
SAPD	Suid-Afrikaanse Polisie diens
SDF	Raamwerk vir ruimtelike ontwikkelings
SDGs	Doelwitte vir volhoubare ontwikkeling
SMV	Staatsmotorvervoer
SOE	Staatsbeheerde ondernemings
SSC	Sentrum vir gedeelde dienste
TMH	Tegniese metodes vir hoofweë
TOD	Transito-georiënteerde ontwikkeling
UOWP	Uitgebreide Openbare Werke-program
VCI	Visuele toestand indeks
VIPs	Visie-geïnspireerde prioriteite
VTE	Voltydse ekwivalent
WKR	Wes-Kaapse Regering
WCTM	Wes-Kaapse vervoermodel

# Deel A: Ons mandaat

---

## 1 Grondwetlike mandaat

---

Die Departement van Vervoer en Openbare Werke (DVOW) se mandaat word ontleen aan die Grondwet van die Republiek van Suid-Afrika, 1996 (hierna verwys na as die Grondwet) en die Grondwet van die Wes-Kaap, 1997 (Wet 1 van 1998). Sekere mandate is gelyklopende verantwoordelikhede, terwyl ander die uitsluitlike verantwoordelikheid van die provinsiale regeringsfeer is. Die grondwetlike mandate word in hierdie afdeling uiteengesit.

Ingevolge Skedule 4, Deel A van die Grondwet saamgelees met ander wetgewing, is die Departement terselfdertyd verantwoordelik vir die volgende funksionele terreine van wetgewende bevoegdheid:

- Openbare vervoer (die samewerkende nasionale Departement is die nasionale Departement van Vervoer);
- Openbare Werke slegs ten opsigte van die behoeftes van provinsiale regeringsdepartemente in die uitvoering van hul verantwoordelikhede om funksies te administreer wat spesifiek aan hulle ingevolge die Grondwet of enige ander wetgewing opgedra is (die samewerkende nasionale Departement is die Departement van Openbare Werke en Infrastruktuur);
- Voertuiglisensiering (die samewerkende nasionale Departement is die nasionale Departement van Vervoer); en
- Padverkeersregulering.

Ingevolge Skedule 5, Deel A van die Grondwet saamgelees met ander wetgewing, is die DVOW uitsluitlik verantwoordelik vir die volgende funksionele gebied van wetgewende bevoegdheid:

- Provinsiale paaie en verkeer.

Die DVOW word ook gelei deur die Grondwet van die Wes-Kaap, 1997 in die uitvoering van die funksionele gebiede wat aan provinsies toegeken is ingevolge Skedule 4 en 5 van die Grondwet.

## 2 Wetgewende en beleidsmandate

---

Die toepaslike nasionale, provinsiale en transversale wetgewing wat die Departement in die uitvoering van sy verantwoordelikhede lei, word in Bylae A weergee.

Die toepaslike nasionale en provinsiale beleide, strategieë en riglyne wat die Departement in die uitvoering van sy verantwoordelikhede lei, word in Bylae B weergee.

Die DVOW se visie, impakverklaring en uitkomste is in lyn met die langtermynvisies, -beleide en -strategieë wat hieronder uiteengesit word.

## 2.1 Internasionale en kontinentale beleidskonteks

Die doelwitte vir volhoubare ontwikkeling (SDG's) wat in September 2015 deur die Verenigde Nasies se Beraad vir Volhoubare Ontwikkeling aanvaar is, raam die DVOW se langtermyn- en internasionale beleidskonteks. Die SDG's is geïntegreerd en onverdeelbaar. Deur die uitvoering van sy mandaat speel die DVOW 'n rol in die ondersteuning van 'n aantal SDG's, naamlik SDG's 3, 4 en 9 as die bewaarder en implementeringsagent vir die ondersteuning van infrastruktuur, SDG 8 as werkskepper en SDG's 7, 11, 12 en 13 deur sy inisiatiewe om energie- en waterverbruik te verminder en doeltreffendheidswinste te verhoog, 'n gebied waar die Departement beter presteer as die private sektor in geselekteerde geboue in sy portefeulje vir kantoreiendom. Die 17 SDG's word in Figuur 1 uitgebeeld.

Figuur 1: Verenigde Nasies se Doelwitte vir Volhoubare Ontwikkeling



Bron: <https://sustainabledevelopment.un.org/>.

Die Afrika-unie (AU) Agenda 2063 stel die beleidskonteks op kontinentale vlak. Die DVOW ondersteun die doelstellings wat in Agenda 2063 uiteengesit is en streef daarna om die vestiging van 'n ruimtelik-getransformeerde provinsie moontlik te maak waarin inwoners in goed verbonde, lewendige, klimaatbestendige en volhoubare liggings woon en doeltreffend op veilige, bekostigbare openbare vervoer met 'n lae koolstofinhoud rondbeweeg.

Die doelwitte wat Agenda 2063 nastreef word in Tabel 1 gelys.

**Tabel 1: Doelwitte wat die Afrika-unie Agenda 2063 nastreef**

1	'n Welvarende Afrika gebaseer op inklusiewe groei en volhoubare ontwikkeling.
2	'n Geïntegreerde kontinent wat polities verenig is en op die ideale van Pan-Afrikanisme en die visie van Afrika-Renaissance gebaseer is.
3	'n Afrika van goeie bestuur, demokrasie, respek vir menseregte, geregtigheid en die oppergesag van die reg.
4	'n Vreedsame en veilige Afrika.
5	'n Afrika met 'n sterk kulturele identiteit, gemeenskaplike erfenis, gedeelde waardes en etiek.
6	'n Afrika waarvan die ontwikkeling mense-gedrewe is, met vertroue op die potensiaal van Afrika-mense, veral vroue, jeugdige en omgee vir kinders.
7	Afrika as 'n sterk, verenigde, veerkragtige en invloedryke wêreldspeler en vennoot.

Bron: <https://au.int/en/agenda2063/aspirations>.

## 2.2 Nasionale beleidskonteks

Die nasionale strategiese konteks word gevorm deur die Nasionale Ontwikkelingsplan (NDP): Visie 2030, wat die land se belangrikste langtermyn nasionale strategiese raamwerk is. Die NDP het ten doel om die drieledige uitdagings van armoede, ongelikheid en werkloosheid in Suid-Afrika die hoof te bied. Die Mediumtermyn-strategieseraamwerk (MTSF): 2019–2024 is die implementeringsmeganisme vir die NDP 2030 vir die vyf-jaar strategiese beplanningsperiode.

Die MTSF merk op dat daar sewe prioriteite in die strategiese raamwerk is wat in die drie pilare van die NGD veranker is. Dit is soos volg:

- Prioriteit 1: 'n Bekwame, etiese en ontwikkelende staat
- Prioriteit 2: Ekonomiese transformasie en werkskepping
- Prioriteit 3: Onderwys, vaardighede en gesondheid
- Prioriteit 4: Konsolidering van die maatskaplike loon deur betroubare en kwaliteit basiese dienste
- Prioriteit 5: Ruimtelike integrasie, menslike nedersettings en plaaslike regering
- Prioriteit 6: Sosiale samehorigheid en veilige gemeenskappe
- Prioriteit 7: 'n Beter Afrika en wêreld

Altesaam 81 uitkomstes, 337 ingrypings en 561 aanwysers word in die MTSF uiteengesit. Provinsiale bydraes word ook in die MTSF vasgelê.

## 2.3 Provinsiale beleidsverband

Die Departement se programme en strategieë is in lyn met die provinsiale beleidsriglyne wat hieronder beskryf word.

### 2.3.1 OneCape 2040

OneCape 2040 is 'n poging om 'n oorgang na 'n meer inklusiewe en veerkragtige ekonomiese toekoms vir die Wes-Kaapstreek te stimuleer deur middel van 'n langtermyn ekonomiese oorgangsagenda waarby 'n verskeidenheid belanghebbendes betrokke is. Daar is ses spesifieke fokusareas om die oorgang aan te dryf wat in Tabel 2 uiteengesit word.

Tabel 2: OneCape2040 oorgange

Oorgange	Van	Na
Kennis-oorgang ("Educating Cape")	Ongelyke onderwys met wisselende gehalte plus beperkte vermoë vir vernuwing.	Onderwys van hoë gehalte vir almal plus onderwys van hoë gehalte.
Oorgang van ekonomiese toegang ("Working Cape")	Faktor- en doeltreffendheids-gedrewe ekonomie met hoë toegangsbelemmerings en lae produktiwiteit en koers van entrepreneurskap.	Ekonomie wat deur vernuwing gedryf word met lae belemmering vir toegang met hoë produktiwiteit en koers van entrepreneurskap.
Ekologiese oorgang ("Green Cape")	Onvolhoubare koolstofintensiewe hulpbrongebruik.	Volhoubare gebruik van lae koolstofbronne.
Kulturele oorgang ("Connecting Cape")	Hindernisse vir plaaslike en wêreldwye konnektiwiteit (taal, identiteit, afstand, parogiale houdings).	Hoë vlak van plaaslike konneksie en vloeibaarheid op die wêreldmark.
Oorgang van nedersetting ("Living Cape")	Ongesonde, lae toegang dikwels vervreemde woonbuurte met min geleenthede.	Gesonde, toeganklike, leefbare gemeenskappe met baie geleenthede.
Institusionele oorgang ("Leading Cape")	Verdedigende, teëstandersstrukture.	Oop, samewerkende stelsels.

### 2.3.2 Provinsiale strategiese prioriteite

Die Wes-Kaapse Regering (WKR) het vyf Visie-geïnspireerde prioriteite (VIP's) vir die vyf-jaar strategiese beplanningsperiode opgestel om aan sy visie en plan van aksie uitvoering te gee. Die visie en VIP's word in Figuur 2 uitgebeeld.

Figuur 2: Die Wes-Kaapse Regering se visie-geïnspireerde prioriteite





**Bron:** Wes-Kaapse Provinsiale Strategieseplan (PSP) 2019–2024

Die prioriteitsfokusareas van die provinsiale regering word in Tabel 3 uiteengesit.

**Tabel 3: WKR prioriteitsfokusareas gekoppel aan VIPs**

Visie-geïnspireerde prioriteit	Fokusareas
1. Veilige en verbonde gemeenskappe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeterde kapasiteit en effektiwiteit van polisiëring en wetstoepassing.</li> <li>• Versterkte verwysingsroetes vir jeugdige wat hoë-risiko is en kinderen gesinsgesentreerde inisiatiewe om geweld te verminder.</li> <li>• Verbeter gemeenskaplike verbindings en veiligheid van openbare ruimtes.</li> </ul>
2. Groei en werkgeleenthede	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toenemende belegging.</li> <li>• Die bou en instandhouding van infrastruktuur.</li> <li>• Die groei van die ekonomie deur uitvoere te groei.</li> <li>• Die skep van geleenthede vir werkskepping deur vaardighedsontwikkeling.</li> <li>• Die skep van 'n omgewing wat ekonomiese groei in staat stel deur middel van veerkragtige hulpbronne.</li> </ul>
3. Bemagtiging van mense	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kinders en gesinne</li> <li>• Onderwys en leer.</li> <li>• Jeug en vaardighede.</li> <li>• Gesondheid en welstand.</li> </ul>
4. Mobiliteit en ruimtelike transformasie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skep beter skakeling tussen plekke deur veilige, doeltreffende en bekostigbare openbare vervoer.</li> <li>• Inklusiewe plekke vir geleenthede.</li> <li>• Meer geleenthede vir mense om op beter plekke te woon.</li> <li>• Die verbetering van die plekke waar mense woon.</li> </ul>
5. Vernuwning en kultuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burger-sentriese kultuur.</li> <li>• Vernuwning vir impak.</li> <li>• Geïntegreerde dienslewering.</li> <li>• Regeringstransformasie.</li> <li>• Talent en personeelontwikkeling.</li> </ul>

#### DVOW-geleide visie-geïnspireerde prioriteite: mobiliteit en ruimtelike transformasie

Die DVOW, in samewerking met die departemente van Menslike Nedersettings, Omgewingsake en Ontwikkelingsbeplanning en Ekonomiese Ontwikkeling en Toerisme (DEDAT) sal VIP4: mobiliteit en ruimtelike transformasie lei.

Die mobiliteit en ruimtelike transformasie fokus op die huidige administrasie as 'n belangrike erkenning van sommige van die belangrikste beginsels van 'n Massiewe Transformatiewe Doel met elke aspek wat 'n kritieke rol speel in die aanpak van huidige realiteite, asook in die skep van 'n gewenste toekoms, uitgedruk in die visie van die DVOW.

Onder hierdie prioriteitsgebied is die WKR daartoe verbind om menslike nedersettings te skep wat inklusiewe en doeltreffende geleenthede bied, d.w.s. plekke waar lewens waarde het, ongeag waar mense woon en werk. Alhoewel hierdie leefomgewings selfonderhoudende ekonomiese kern moet wees, is hulle strategies aan mekaar verbind deur middel van 'n doeltreffende openbare vervoernetwerk.

Mobiliteit en ruimtelike transformasie is intrinsiek gekoppel aan die verwesenliking van 'n beter samelewing vir almal deur 'n fundamentele invloed op 'n stel veranderlikes te hê: die afstand tussen waar mense woon, werk en toegang tot dienste het, en hul kwaliteit; die manier waarop toegang daartoe verkry kan word; die koste verbonde aan hierdie veranderlikes, en die veiligheid van die ruimtes waarin transaksies plaasvind.

'n Klem op menslike nedersettings, grondkwessies, openbare vervoer, staatsbestuur, produktiwiteit en volhoubaarheid van stedelike sentra speel 'n sleutelrol om ruimtelike transformasie te bewerkstellig<sup>1</sup>. Dit vereis 'n begrip van die kompleksiteit wat betrokke is by die totstandkoming van samelewingstransformasie en die belangrikheid daarvan om ruimtelike transformasie, openbare vervoer en mobiliteit as 'n ekosisteem te beskou, tesame met 'n breë-benadering tot spesifieke ingrypings wat op veelvuldige fokusareas gerig is wat intrinsiek verbind is. Die bedoeling is om die lewens van burgers fundamenteel te verander deur die koördinerende van ruimtelike beplanning te verander deur transformasie in die ontwerp en vestiging van nedersettings, en die beskikbaarheid en kwaliteit van kernvervoeropsies.

Die direkte hindernisse vir ruimtelike transformasie lê in die uitdagings wat ervaar word om geïntegreerde menslike nedersettings te verwesenlik: die beskikbaarheid van goed geleë grond en toeganklike openbare vervoer. Die NDP stel vier sleutelingrypings voor om ruimtelike transformasie aan te spreek. Hierdie aksies sluit in die algemeen verdigting, beter geleë nedersettings, verbeterde openbare vervoer, doeltreffende ligging van werk en mense, verbeterde raamwerke vir ruimtelike ontwikkeling, en 'n verfrissende en uiteenlopende reeks behuisingssubsidies en -toelaes.

Elk van hierdie veranderlikes het sleutelrigtinghefbome wat fundamentele veranderinge teweegbring wat die grootste burgerlike en sosiale impak kan hê. Elke veranderlike word geassosieer met kort-, medium- en langtermyn ingrypings, aksies en keuses wat die wyse en aard van die geteikende transformasie inlig.

Om uitvoering te gee aan die doelstellings wat hierbo uiteengesit word en in ooreenstemming met die betrokke departementele mandate, word die volgende fokusareas, geteikende ingrypings en kernaksies voorgestel (Figuur 3): 1) die verbetering van plekke waar mense woon; 2) om ruimtelike en lewendige ekonomiese groeipunte te skep; 3) om beter skakeling tussen plekke te vestig; en 4) om meer geleenthede te skep vir mense om op beter plekke te woon.

VIP4: mobiliteit en ruimtelike transformasie met munisipaliteite sal fokus op:

- Streekbeplanning en integrasie van openbare vervoerstelsels oor munisipaliteite heen;
- Die implementering van die provinsiale program vir volhoubare vervoer (PSTP) om toepaslike openbare vervoer-ingrypings op munisipale vlak te identifiseer;
- Die uitbreiding van die Distriksveiligheidsplan (DSP) -benadering om padveiligheid in die munisipale ruimte te verbeter (afhanklik van kapasiteit);
- Die ondersteuning van munisipaliteite om 'n pyplyn van transformerende beboude omgewing, infrastruktuurprojekte en raamwerke vir kapitaalbestedings vir hul raamwerke vir ruimtelike ontwikkelings (SDF's) en geïntegreerde ontwikkelingsplanne (GOP'e) te ontwikkel;

- Die gebruik van die gesamentlike distriksbenadering (JDA) om beleggings na ruimtelik geteikende streke te lei; en
- Ondersteuning van die identifisering van herstruktureringsones en interregeringspypleidings vir grondvystelling en munisipale SDF's.

**Figuur 3: Ruimtelike transformasie-aksies en -impakte**



**Bron:** Wes-Kaapse Provinsiale Strategieseplan: 2019-24

#### *Bydraer tot VIP1: Veilige en verbonde gemeenskappe*

Die Departement lewer 'n belangrike bydrae tot VIP1: veilige en verbonde gemeenskappe, wat daarop gemik is om te verseker dat die Wes-Kaap 'n plek is waar inwoners en besoekers veilig is en vry van vrees kan leef, en hul persepsie van veiligheid verbeter. Die bydrae van die DVOW sal sorg vir die vestiging van 'n snelwegpatroolie- en onderskepenheid om padveiligheid te verbeter en die handel in die onwettige ekonomie te teiken. Deur sy Integrated Transport Hub (ITH) sal die DVOW die data-gedrewe koördinerende van die veiligheidsverbetering ondersteun. Distriksveiligheidsplanne en ingrypings vir infrastruktuur vir veilige vervoer wat daarop gemik is om veiligheid op paaie en openbare vervoerruimtes te verbeter, sal tot VIP1 bydra, insluitend werk aan die Sentrale Spoorweglyn in Kaapstad, asook die Safely Home-veltdog met Random Breath Testing.

#### *Bydraer tot VIP2: Groei en werksgeleenthede*

Die Departement is ook 'n sleutel bydraer tot VIP2: groei en werksgeleenthede, wat daarop gemik is om werkskepping en ekonomiese geleenthede aan te dryf deur die benutting van vyf fokusareas wat die volgende omvat: belegging; infrastruktuurontwikkeling; uitvoere; geskoolde werkplasing; en hulpbronsstabieleit.

**Figuur 4: VIP2: Ekonomie en werksgeleenthede**



**Bron:** DEDAT: Beleidskomitee vir mediumtermynbegroting: 2019.

Die DVOW het 'n spesifieke bydra om te maak binne die infrastruktuurhefboom deur die ontwikkeling van nuwe en katalitiese infrastruktuur vir groei; die instandhouding en beskerming van bestaande infrastruktuur; die maksimalisering van opbrengste uit onroerende bates; en die vrystelling van bates om verder potensiaal te onthul. Dit sal die implementering van die provinsiale vragstrategie vergemaklik ten einde die ekonomie te laat groei deur: uitvoere te groei; werksgeleenthede vir jeugdige, vroue en persone met gestremdhede te skep; konstruksie- en instandhoudingsprogramme vir paaie en openbare werke; en die ontwikkeling van jeugvaardighede deur verskillende ambagsontwikkelingsprogramme te vergemaklik.

#### *Bydraer tot VIP5: Vernuwings en kultuur*

Die DVOW dra by tot VIP5: vernuwings en kultuur wat beoog om staatsdienste aan die mense van die Wes-Kaap te lewer op 'n toeganklike vernuwings en burger-sentriese wyse. Die Departement se spesifieke bydraes sluit in vernuwings van inligting- en kommunikasietegnologie (ICT) deur ITH-verbeterings aan die omgewing van vervoerveiligheid en wetstoepassing, die toenemende gebruik van evaluering om die impak van dienste te meet en beplanningskapasiteit te verbeter; en voortgesette samewerking om geïntegreerde dienslewering deur die JDA en interregeringsverhoudingsplatforms in elke distrik te bewerkstellig om mede-beplanning, medebegroting en mede-implementering te bevorder.

## 2.4 Plaaslike regering-koppelvlak

Die DVOW het ten doel om sy planne en programme in lyn te bring met die plaaslike regering deur die uitvoering van strategieë en metodologieë wat die kapasiteit, volhoubaarheid, doeltreffendheid en effektiwiteit van die plaaslike regering bevorder. Binne die WKR word dit hoofsaaklik deur 'n aantal meganismes gedryf.

- Die Provinsiale Raamwerk vir Ruimtelike Ontwikkeling (PSDF) wat deur die Departement van Omgewingsake en Ontwikkelingsbeplanning aangedryf word,

identifiseer drie stedelike ruimtes as huidige en toekomstige ekonomiese dryfvere vir groei, waar gesamentlike streeksbeplanning en -bestuur as geleentheid benut kan word om groei aan te moedig. Hierdie funksionele streke is die groter Kaapstad-streek, die groter Saldanha-streek en die Tuinroete-streek.

- Die JDA, aangedryf deur die Departement van Plaaslike Regering, is van voorneme om die munisipale koppelvlak te versterk en samewerking en geïntegreerde beplanning tussen die munisipale, provinsiale en nasionale regeringsfere te vergemaklik. Die JDA is 'n meganisme om plaaslike regering en volhoubare dienslewering te bevorder, gebaseer op die gemeenskaplike kenmerk van goeie staatsbestuur. Die JDA, in ooreenstemming met die nasionale leweringmodel vir distrikskoördinerings, is daarop gemik om 'n meer holistiese benadering tot medebeplanning, medebegroting en mede-implementering te verseker ten einde die impak op die burger te verbeter. Dit word gekenmerk deur 'n gekoördineerde plan binne 'n spesifieke geografiese voetspoor met 'n enkele ondersteuningsplan per distrik en toepaslike vlakke van koördinerings deur provinsiale distrikspanne.
- Vyf gemeenskaplike prioriteite vir munisipale beplanning is oor die hele distrikte geïdentifiseer, naamlik: burgerkoppelvlak; klimaatsverandering/watersekuriteit; verstedeliking en in-migrasie/bevolkingsgroei; infrastruktuurbestuur; en afvalbestuur. Elke distrik het spesifieke prioriteite geïdentifiseer wat ooreenstem met hierdie vyf beplanningsprioriteite. Die Departement sal 'n ondersteunende rol speel met betrekking tot die implementering van die munisipale beplanningsprioriteite wat in die JDA-ondersteuningsplanne van elke distrik beskryf word.
- Die DVOW sal ook sy planne in lyn bring met die vier temas en subtemas (werkstrome) van samewerking wat ooreengekom is tussen die WKR en die Stad Kaapstad (CoCT), naamlik: ekonomiese, sosiale, infrastruktuur, ruimtelike beplanning en omgewings- en staatsbestuur. Die subtemas sluit in openbare vervoer, katalitiese inisiatiewe en vaardighede, misdaad en veiligheid, transito-georiënteerde ontwikkeling (TOD), menslike nedersettings, water en afval, digitale regering (insluitend inligtingstechnologie [IT] -stelsels, data en breëband), en gemeenskapsbetrokkenheid.

## 2.5 Ministeriële prioriteite

Die Uitvoerende Gesag van die DVOW het die Departement verbind tot konstruktiewe betrokkenheid met sleutelbelanghebbendes en vennote, wat deur die beginsels van konstitusionalisme, nie-rassigheid en die oppergesag van die reg ondersteun word.

Die Provinsiale Minister het die volgende prioriteite vir sy ampstermyn geïdentifiseer:

- Voortgesette samewerking met die CoCT en ander munisipaliteite om padveiligheid en -infrastruktuur te verbeter;
- Samewerking met die nasionale Departement van Vervoer en ander sleutelbelanghebbendes om openbare vervoer, trein-, minibustaxi's, meter-taxi's en e-aanroepdienste te verbeter, met 'n spesifieke fokus op die hantering van die krisis in passasierspoor in die groter Kaapstad Munisipaliteit.

- Samewerking met die nasionale Departement van Openbare Werke en Infrastruktuur, munisipaliteite en ander belanghebbendes om ruimtelike integrasie te bevorder; en
- Saam met belanghebbendes werk om vaardighede te ontwikkel en entrepreneurs en opkomende kontrakteurs te bemagtig.

Die Provinsiale Minister is ook verantwoordelikheid vir die volgende prioriteite van die Provinsiale Kabinet toegeken:

<b>Top prioriteit</b>	Laat die sentrale spoorlyn op enige manier werk.
<b>Veiligheidsprioriteit</b>	Aktivering van verkeersveiligheid en openbare infrastruktuur.

## 2.6 Departementele beleid en strategie-inisiatiewe

Terwyl erkenning gegee word aan die vyf-jaar strategiese beplanningsiklus van die WKR, vereis die aard van infrastruktuur 'n langtermynbenadering wat kennis neem van die beplanning, ontwerp, implementering, bestuur en onderhoud wat geskik is vir bates wat 'n leeftyd van 50 jaar en meer het. Die DVOW beskou hierdie spesifieke strategiese plan as 'n bousteen vir die breër 20-jaar-visie wat daarop gemik is om ruimtelike transformasie te verwesenlik deur infrastruktuur as 'n kernhefboom te gebruik.

Die DVOW is die bewaarder van provinsiale paaie en die provinsiale bateportefeulje vir openbare werke. As bewaarder probeer die Departement die provinsiale portefeulje van onroerende bates optimaliseer vir maksimum dienslewering. Sodoende is die DVOW bewus van die groeiende druk op die bateportefeulje as gevolg van verhoogde vereistes vir dienslewering, die negatiewe impak van klimaatsverandering en die behoefte om balans tussen die verskaffing van nuwe infrastruktuur en die instandhouding van bestaande bates oor hul hele leeftyd te handhaaf.

In die konteks van ernstige fiskale druk en voorspelde begrotingsverlagings, is die DVOW besorg oor die verdere agteruitgang van die provinsiale batebasis en die verminderde vermoë van hierdie bates om volgens voorgeskrewe diensstandaarde te presteer. Dit noodsaak proaktiewe beleid en strategiese besluite wat die toewysing van hulpbronne tot die plek waar dienslewering in gevaar gestel word en waar die grootste impak gemaak kan word, prioritiseer.

Suksesvolle ekonomieë het hul infrastruktuurbasis benut vir ekonomiese groei, om ongelykheid aan te spreek en maatskaplike dienste te lewer. In hierdie verband is die DVOW bewus van die noodsaaklikheid om die verouderde provinsiale infrastruktuurbasis op so 'n manier te onderhou en te bestuur dat dit die produktiwiteit en lewensduur van hierdie bates sal verhoog.

Terwyl die Departement leidend is in VIP4: mobiliteit en ruimtelike transformasie, is dit sensitief tot die onderliggende verbindings wat die verskillende aspekte van die samelewing se ekosisteem uitmaak. Dit erken dat deur die uitvoering van sy mandate as bewaarder, verskaffer van provinsiale verkeerswetstoepassing, vervoerregulering, vervoerinfrastruktuur en bedryfsdienste, dit 'n kritieke bemagtigende rol speel.

Die strategiese inisiatiewe wat die Departement aanpak, sluit in, maar is nie beperk nie, tot:

- Ontwerp-denkende navorsingsmetodologieë met die hulp van kundiges op die gebied van kompleksiteitsanalise en toekomsstudies.
- 'n Etos van etiese besluitneming, prioriteitsbepaling en transformerende bestuur wat die belange van mense in die middel van hul bedrywighede plaas, gepaard met 'n deeglike bewustheid van die impak van klimaatsverandering.
- Die nalatenskap van ruimtelike beplanning van apartheid aan te spreek en met inagneming van die beduidende afstande wat mense moet reis om toegang tot geleenthede te kry, is die DVOW besig om 'n Meester Kantoorakkommodasieplan (MOAP) op te stel as deel van sy fokus op VIP4: mobiliteit en ruimtelike transformasie wat die besluitneming oor die ligging en konstruksie van nuwe kantoorverblyf inlig.
- Die voortgaan met die lewering van transformerende residensiële-geleide gemengde-gebruik, gemengde-inkomste gemeenskapsnedersettings wat inklusiewe en doeltreffende nedersettings is: die Conradie Better Living Model Exemplar-projek, die Vredenburg Urban Revitalization-projek en die Founder's Garden-terrein.
- Die voortgesette aandag aan die provinsiale padnetwerk aangesien die agterstand in onderhoud 'n agteruitgang van kritieke infrastruktuur inhou, die einste ruggraat waaruit ekonomiese geleentheid en toegang tot dienste kan realiseer. Deur die prioritisering van die paaie met die meeste voertuigverkeer en wat van groot ekonomiese en sosiale belang is, het die DVOW daarin geslaag om die belangrike toegangsroetes te handhaaf aan "goeie" en "uitstekende" standaarde. Die grondpadnetwerk bly egter 'n ernstige saak van kommer oor die dikte van die fondasie van 'n groot aantal van hierdie paaie wat onder aanvaarbare norme val. Werk wat voortgaan aan 'n aantal belangrike toegangsroetes soos die verbreding van die N7, die aanleg van nuwe paaie om die ontwikkelings rondom die Saldanha Nywerheidsontwikkelingsone te benut, en die rehabilitasie van TR28/2 tussen Hermanus en Stanford, maar verdere ontwikkeling is afhanklik van begroting.
- In ooreenstemming met die SDG's en om te reageer op versnelde klimaatsverandering, erken die DVOW die belangrikheid daarvan om voorsiening te maak vir, en waar moontlik om, die ontwerp van provinsiale infrastruktuur vir openbare vervoer en nie-gemotoriseerde vervoer (NGV) (voetgangers, fietsryers, ens.) te prioriseer. Die Departement erken die behoefte om motorverbruik te verminder ten gunste van meer volhoubare, inklusiewe, doeltreffende en omgewingsvriendelike openbare vervoer en NGV.
- Deur die e-Merge-inisiatief sal die DVOW daarna streef om doeltreffendheid in die infrastruktuurruimte te benut deur die gebruik van tegnologie, byvoorbeeld deur die bou van inligtingsmodellering (BIM), 3-D-skandering, die gebruik van konstruksie-inligtingsmodellering (BIM), 3-D-skandering, die gebruik van hommelbye om toestandbeoordelings uit te voer, en die deel van inligtingsplatforms met provinsiale departemente soos die Wes-Kaapse Onderwysdepartement, die Departement van Menslike Nedersettings en die Departement van Gesondheid.
- Werk met die Departement van Landbou sal begin om die kritieke toegangsroetes en logistieke netwerke te identifiseer wat veral die uitbreiding van landbouproduksie en uitvoer sal ondersteun.

- Die DVOW se provinsiale program vir volhoubare vervoer wat 'n oorkoepelende inisiatief is om openbare vervoer en vervoerveiligheid te verbeter en op die voortdurende vervoerskrisis wat die Wes-Kaap vasklem te reageer. Die PSTP is in 2019 deur die kabinet goedgekeur. Hierdie breë program bevat: inisiatiewe om passasierspoorwegdienste reg te stel; verbetering en integrasie van minibustaxi's in die breër vervoerstelsel; versterking van wetstoepassing deur die moontlike vestiging van 'n snelwegpatrollie- en onderskeppingseenheid; die volledige vestiging van die ITH; die uitbreiding van die gebruik van vernuwende wetstoepassingstechnologieë om bedreigings vir die veiligheid van die burgers op Wes-Kaapse paaie en in gemeenskappe onmiddellik op te spoor en daarop te reageer; en die bou van institusionele kapasiteit en die versterking van vennootskappe met plaaslike owerhede, wetstoepassingsagentskappe, vervoeroperateurs en ander belanghebbendes.
- Die Departement is daartoe verbind om sy betrekkinge met munisipaliteite verder te versterk en om voort te gaan met die opbou en versterking van vennootskappe met die PSTP op die gebied van vervoerbepanning. 'n Belangrike inisiatief in die gebied van paaie is om na maniere te kyk waarop die kwaliteit van infrastruktuur moeiteloos deur die hele Wes-Kaap toegepas kan word, ongeag of die pad onder die gesag van die munisipaliteit of WKR val. Na verwagting sal 'n loodsprojek om hierdie doel te verwesenlik binne die tydperk van die 2020/21–2024/25-strategiese plan bedink word.
- Gedurende sy bedrywighede is die DVOW deeglik bewus van die enorme sosio-ekonomiese uitdagings wat Suid-Afrika in die gesig staar. Die Departement is ten volle daartoe verbind om sy rol te speel in die verwesenliking van die doele en doelstellings wat in die Nasionale Ontwikkelingsplan, die BBP's, die Staatrede van die Nasie en die Staatrede van die Provinsie aangespreek word. Een van die kerndoelwitte van die DVOW vir dié tydperk van die strategiese plan is werkskepping deur die uitvoering van sy infrastruktuurmandaat. Met die uitvoering van hierdie doelstelling, sal die Departement verdere meganismes ondersoek waardeur die sosio-ekonomiese uitdagings en geleenthede beter waardeur kan word op plekke waar infrastruktuur gelewer word. In hierdie opsig word 'n vernuwende vennootskap met die privaatsektor verwag, met 'n gedagtige poging om die konstruksiebedryf se volhoubaarheid te verseker, 'n sektor wat tans onder groot spanning verkeer. 'n Belangrike suksesfaktor vir ommekeer is die skepping van 'n platform vir betrokkenheid, samewerking en die vind van gesamentlike oplossings. Die deurlopende program vir kontrakteursontwikkeling van die DVOW sal voortgaan om 'n belangrike rol te speel deur nuwe opleidingsgeleenthede te skep, veral vir voorheen benadeelde en kleinskaalse kontrakteurs.

## 2.7 'n Benadering wat op menslikheid en burgers gefokus is

Die DVOW erken die veelvuldige sosio-ekonomiese uitdagings wat gewone burgers in die gesig staar terwyl hulle met die dienste wat die Departement lewer, in wisselwerking is. Om vryelik en veilig na ekonomiese geleenthede, opvoeding, gesondheidsorg en dienste wat algemene welstand en bekwaamheid bevorder te beweeg, het op sigself 'n



behoefte geword. Die ruimtelike nalatenskap van die segregasie en ontbering van apartheid word steeds deur die meerderheid van Suid-Afrikaanse burgers ervaar en manifesteer steeds as armoede, werkloosheid, ongelukheid en deurdringende geweld.

Regeringsingrypings sedert die oorgang na demokrasie in 1994 het hierdie kwessie van ruimtelike ongeregtheid nie voldoende aangespreek nie, en gemarginaliseerde burgers en huishoudings dra die grootste las, insluitend 'n gebrek aan mobiliteit en burgerbevoegdheid. As 'n huishouding nie in staat is om sy lewensbestaan te handhaaf of om na sy kinders om te sien nie, het dit ernstige negatiewe gevolge vir die gemeenskap se ekosisteem. Die veerkragtigheid van 'n samelewing begin uiteindelik met die veerkragtigheid van elke huishouding daarin.

Die DVOW erken die gesinsstruktuur en die burger as die belangrikste ingrypingspunt. Die beleid en strategiese raamwerk wat die status quo onderlê, moet noodwendig gewysig word om die veerkragtigheid en welstand van die burgers in die middelpunt van dienslewering te plaas.

Die Departement het 'n strategiese besluit geneem om burgers in die middel van sy mandaat te plaas. Sodoende word die rol daarvan in die aktiewe bediening van gemeenskappe in die breër transformasie-agenda heroorweeg. Dit sal bereik word deur die paradigma van dienslewering van 'n funksiegedrewe na 'n doelgerigte openbare diens te verskuif wat tot die welstand van die mens bydra. 'n Voorvereiste is om die historiese rol te erken wat infrastruktuur en ongelyke mobiliteit gespeel het in die skepping van die bestaande Suid-Afrikaanse landskap. Die DVOW is van mening dat infrastruktuur opnuut doelgerig gemobiliseer kan word om die gang van ons huidige ontwikkelingsbaan te verander en tasbare waardigheid te herstel en veerkragtigheid binne die samelewingskonstruksie van ons gemeenskappe, nedersettings en land te omsluit.

## 2.8 Toekomstige konteks: Die Vierde Industriële Revolusie

Die Wêreld-Ekonomiese Forum (WEF) beskryf die Vierde Industriële Revolusie (4IR) as tegnologie-gedrewe mens-sentriese verandering. In 'n eeu gekenmerk deur oorgange, definieer die 4IR 'n paradigmatverskuiwing in die manier waarop mense binne die samelewing funksioneer. Tegnologiese vooruitgang van die 4IR sal fundamentele implikasies hê vir die tempo van verandering in menslike ontwikkeling in die 21ste eeu.

Alhoewel die toekoms al hoe minder voorspelbaar is, poog die DVOW om die toekoms te vorm deur multi-sektorale betrekkinge tussen die private en openbare sektor, tesame met die akademie en die burgerlike samelewing, om vooruitskouing en toekomstige vermoëns te ontwikkel wat kan help om hierdie onsekere tye te navigeer.

Die 4IR-toekoms bring oor die algemeen geleenthede sowel as risiko's vir burgers en die samelewing. Dit is van kritieke belang om die digitale ekonomie te aanvaar, terwyl u bestaande dienslewingsmodelle, wat 'n stapverandering in vernuwing is, herkonfigureer om die DVOW se arbeidsmag op die 4IR-toekoms voor te berei. Groot tegnologiese veranderings in die beboude omgewing sal 'n invloed op die Departement hê. Die ontwrigtende aard, spoed, omvang, breedte en diepte van die 4IR verskil van enige ander transformasie in die geskiedenis en vereis dat die DVOW: die aanpassing van bestaande produksiestelsels aanvaar; heroorweeg wat dit beteken om waarde te skep;

die reorganisasie van bestuurstelsels aanvaar; verskanste ontwikkelingswyses hersien; en buigsame institusionele raamwerke aanvaar wat die voorwaartse momentum van vernuwing in die lig van 'n neiging tot traagheid moontlik maak. Vir hierdie doel word die DVOW 'n behendige organisasie wat gedryf word deur navorsing en ontwikkeling (R&D) en 'n taktiese verskuiwing na 'n vernuwende kultuur, om voordeel te trek uit die 4IR en dié voordeel aan die mense wat ons dien oor te dra.

Die WKR en die DVOW is goed geposisioneer vir vroeë toegang tot hierdie domein, wat die WKR moontlik as 'n leier en spilpunt vir die res van Suid-Afrika en die breër Afrika-kontinent sal plaas. Die Departement is reeds besig met die omskakeling van enkele van die belangrikste drywers van die 4IR, soos die internet van dinge ("internet of things") (IOT), 3D- en 4D-modellering, groot data, robotika, outomatisering, elektriese voertuie en kunsmatige intelligensie in sy "e-Merge broeikasprogram". Deurbrake in verkeersbestuur en die uitgebreide voorsiening van optimale batebestuur is opwindende vooruitsigte vir die lewering van toenemend koste-effektiewe dienste.

Die DVOW sal ondersoek instel na die nuwe arbeidsmag van die toekoms en sal, waar toepaslik, ingryp om die nodige vaardigheidsbasis te skep om geleenthede te benut wat kan ontstaan. Dit word gedoen deur die DVOW se "HR Sandbox"-program.

Die DVOW en die nasionale Departement van Openbare Werke en Infrastruktuur sal die ontwikkeling van 'n strategie lei wat tot groei in infrastruktuur sal lei. Om dit te kan doen, is die Departement besig om nuwe maniere van werk te ontwikkel, d.w.s. die verandering van sy sakemodelle en, miskien nog belangriker, om nuwe denkwyses te ontwikkel, insluitend die gebruik van ontwerp-denkmotodologie. Die doel is om aan die burger se reis deel te neem ten einde infrastruktuuroplossings te kan ontwerp wat probleme vanuit die perspektief, uitdagings en behoeftes van die burger aanspreek. Om die regte talent na die DVOW te lok, is uiters belangrik om hierdie doelwitte te bereik. Om 'n kreatiewe ruimte vir die briljante intellektuele van ons toekoms te bevorder, sal die Departement 'n platform en wegspringplek vir hulle moet opstel om in die 21ste eeu deur 'n mengsel van intuïtiewe en kritiese denke suksesvol te wees.

Slim tegnologieë bevorder voortdurende vooruitgang en ontwrigtende oplossings op aanvraag. Die DVOW is besig om hierdie nuwe tegnologiese en organisatoriese moontlikhede te ontwikkel, te benut en aan te wend tot 'n enkele doel - om die lewensgehalte van die burger te verbeter.

---

### 3 Toepaslike hofuitsprake

---

Twee hofuitsprake het 'n impak op die Departement se werk in die Strategiese Planperiode 2020/21 tot 2024/25.

Die saak rakende die verkoop van die Tafelberg-eiendom het voor die Wes-Kaapse hooggeregshof verskyn en die uitspraak sal na verwagting in Mei of Junie 2020 gelewer word. Die uitspraak kan 'n invloed op die beleid en benadering tot die verkoop en ontwikkeling van WKR-eiendomme hê.

Die saak tussen WTW Civils (Edms.) Bpk. en die Departement (eerste respondent) is in die Wes-Kaapse hooggeregshof aangehoor vir die oorsien van die bieder wat die hoogste punte behaal het op grond van die feit dat hulle 'n onaanvaarbare risiko vir die DVOW sou inhou. Die uitspraak wat op 12 Desember 2019 gelewer is, is van mening dat die risiko-ontledingstoets wat die Departement gebruik het om die betrokke tender te evalueer, wettig was. Dit het tot gevolg dat bykomende behoorlike omsigtigheid toegelaat word in die beoordeling van die tender en dat 'n tender aan 'n bieder toegeken word wat nie die hoogste aantal punte behaal het nie na die toepassing van addisionele objektiewe kriteria.

## Deel B: Strategiese fokus

### 1 Visie

Die Departement se visie is:

*Bemagtigde gemeenskappe wat waardige lewens lei.*

*#JUSTdignity.*

### 2 Misie

Die Departement se misie is:

*Om onvermoeid die lewering van infrastruktuur en vervoerdienste na te streef wat: Inklusief, en veilig en tegnologie relevant is, met die doel om elke burger in die Wes-Kaap te genees, met vaardighede toe te rus, te integreer, te verbind, te skakel en bemagtig, wat deur passie, etiek en 'n standvastige verbintenis tot die omgewing en mense as ons hoeksteen aangedryf word.*

### 3 Waardes

Die DVOW onderskraag die kernwaardes van die WKR ten volle. Dit word in Figuur 5 uitgebeeld.

**Figuur 5: Kernwaardes van die WKR**



Hierdie waardes word almal deur spanwerk onderskraag. 'n Gedetailleerde uiteensetting van die betekenis van elke kernwaarde volg in Tabel 4.

**Tabel 4: Gedetailleerde uiteensetting van die betekenis van elke kernwaarde van die WKR**

Waarde	Verklaring oor gedrag
Sorgsaamheid	Ons sal poog om mense se behoeftes te verstaan en aandag daaraan te skenk. Ons sal respek teenoor ander betoon. Ons sal personeellede as meer as blote werkers behandel en hulle as mense na waarde ag. Ons sal empatie teenoor personeellede toon. Ons sal die positiewe kenmerke van die werkplek beklemtoon. Ons sal opbouwende kritiek lewer wanneer nodig.

Waarde	Verklaring oor gedrag
<b>Bevoegdheid</b>	<p>Ons sal poog om te verseker dat personelede altyd daartoe in staat is om die take te verrig waarvoor hulle aangestel is, dat hulle die DVOW se waardes internaliseer, en dat hulle altyd uitnemendheid nastreef.</p> <p>Ons sal met gehaltewerk, binne begroting en betyds ons gestelde uitkomste en teikens behaal.</p> <p>Ons sal daarna streef om die beste resultate tot diens van alle mense van die Wes-Kaap te behaal.</p> <p>Ons sal saam daaraan werk om ons konstitusionele verpligtinge sowel as die verpligtinge van ons verkose mandaat na te kom.</p>
<b>Aanspreeklikheid</b>	<p>Ons verstaan ons doelwitte, rolle, delegasies en verantwoordelikhede ten volle.</p> <p>Ons is daartoe verbind om alle ooreengekome uitsette betyds te lewer.</p> <p>Ons hou mekaar aanspreeklik in die gees van onderlinge vertrouwe en gestanddoening van al ons verpligtinge.</p> <p>As individue sal ons verantwoordelikheid en eienaarskap aanvaar vir die resultate van ons werk en die gevolge dra wanneer ons nie hieraan voldoen nie.</p>
<b>Integriteit</b>	<p>Ons sal daarna streef om die ware toedrag van sake in elke situasie te verstaan en ten alle tye met integriteit optree.</p> <p>Ons sal eerlik wees, respek betoon en positiewe waardes beoefen.</p> <p>Ons sal ten alle tye betroubaar en vertroubaar wees deur te doen wat ons beloop het om te doen.</p> <p>Ons sal ten alle tye in alle gevalle met integriteit optree en sodoende verseker dat ons korrupsie-vry bly.</p>
<b>Vernuwing</b>	<p>Ons streef daarna om nuwe idees te implementeer, dinamiese diensopsies te skep en dienste te verbeter.</p> <p>Ons streef daarna om kreatiewe denkers te skep wat uitdagings en geleenthede vanuit alle moontlike perspektiewe beskou.</p> <p>Ons is burgersentries en het die vermoë om alle opsies te oorweeg en 'n vindingryke oplossing te vind.</p> <p>Ons waardeer werknemers wat bestaande praktyke bevraagteken met die oog daarop om hulle te hersien, te vernuwe en te verbeter.</p> <p>Ons kweek 'n omgewing waarbinne innoverende idees aangemoedig en beloon word.</p> <p>Ons het begrip vir foute wat in goedertrou begaan is en laat toe dat werknemers daaruit leer.</p> <p>Ons werk saam daaraan om probleme op te los sodat ons strategiese organisatoriese doelwitte verwesenlik kan word.</p>
<b>Responsiwiteit</b>	<p>Ons neem die openbare mening ernstig op deur te luister na en die stem van die mense te hoor (luister meer en praat minder).</p> <p>Ons sal tydige op alle situasies reageer en onself altyd afvra of dit die regte antwoord is, waar dinge dalk skeef kan loop en hoe ons 'n beter diens kan lewer.</p> <p>Ons sal op 'n samewerkende wyse met mekaar, ons belanghebbers en die media in gesprek tree deur al die inligting te verskaf.</p> <p>Ons sal daarna streef om die beste resultate tot diens van alle mense van die Wes-Kaap te behaal en om op hulle terugvoer te reageer.</p>

Benewens hierdie kernwaardes, onderskryf die DVOW 'n etos wat definieer wie ons is en waarvoor ons staan. Gedurende hierdie vyf-jaarperiode en daarna streef hierdie Departement daarna om te vorder van die verpersoonlikheid van goeie staatsbestuur tot rigtinggewende staatsbestuur en uiteindelik transformatiewe bestuur, waar hy sy visie en missie ten volle verwesenlik. Ons streef daarna om 'n etiese organisasie te wees, ten volle toegewy aan volhoubaarheid en die verwesenliking van 'n gemeenskaplike kontrak tussen die organisasie, sy personeel en die inwoners van die Wes-Kaap. In die strewende daarna, is die Departement deeglik bewus van die druk wat op sy personeel en die mense

van die Wes-Kaap geplaas sal word, aangesien die sosio-ekonomiese omstandighede waarin ons werk steeds 'n groot uitdaging is.

Deur middel van 'n gesamentlike veldtog wat gemik is op die motivering van personeel rondom die kernwaardes van die Departement, sal 'n manifes saamgestel word wat spreek tot die toewyding wat hy het tot die verwesenliking van sy doelstellings en teikens.

---

## 4 Situasië-analise

---

Bepanning vir die 2020/21 tot 2024/25-strategiese siklus vind plaas in 'n konteks van ongekende onsekerheid, veral oor die fiskale situasie in Suid-Afrika en die impak van aansienlike besnoeiings op provinsiale billike toekennings van aandele en toelae. Binne die infrastruktuursektor bring beplanning in die konteks van begrotingsonsekerheid baie belangrike uitdagings na vore. Die aard van die bedrywighede en die grondwetlike mandate van die Departement noodsaak 'n uitruiling tussen mededingende prioriteite, wat beteken dat die bestuur van risiko's en om blootstelling tot die minimum te beperk, al hoe meer ingewikkeld word.

Daar kan geen twyfel bestaan dat bates van openbare infrastruktuur die grondslag van die ekonomiese welstand van 'n land vorm nie. Internasionale ervaring het getoon om hierdie bates in 'n geskikte toestand te hou, noodsaaklik is vir 'n land om tot 'n hoë ontwikkelingsfase te vorder. As u dit nie doen nie, sal dit die vermoë van WKR-bates om hul dienslewingsfunksie te vervul, geleidelik verswak, ekonomiese groei en geleenthede onderdruk en moontlik lei tot 'n katastrofiese mislukking wat met lewensverlies gepaard gaan. Die doel van instandhouding is om 'n bate te bewaar en nie om dit op te gradeer nie. Dit sluit geringe herstelwerk (roetine-onderhoud) en verbeterings (kapitaalinstandhouding) in wat daarop gemik is om gebreke en slytasie aan te spreek. Ekonomiese teorie toon 'n nie-lineêre verwantskap tussen die verhouding van instandhouding tot nuwe belegging en ekonomiese groei. Hierdie teorie stel voor dat ekonomiese groei toeneem wanneer die instandhouding tot nuwe verhouding tot 'n optimale vlak toeneem. Die vermoë van 'n ekonomie om te groei is intrinsiek gekoppel aan die kwaliteit en veerkragtigheid van sy infrastruktuur wat handel moontlik maak, mense met ekonomiese geleenthede en regeringsdienste skakel, en 'n toenemende invloed op die vermoë van gemeenskappe het om die druk wat verband hou met klimaatsverandering en die skaarsheid van hulpbronne te weerstaan.

Die WEF Wêreldwye Risikoverslag 2020 beklemtoon die belangrikste risiko's met betrekking tot die impak en die waarskynlikheid wat verband hou met omgewingsrisiko's: uiterste weersomstandighede, mislukking van die versagting en aanpassing van klimaatsverandering en natuurrampe. Versuiming om veerkragtigheid in infrastruktuur in te bou het direkte koste-, sosio-ekonomiese- en uiteindelik veiligheidsimplikasies.

Alhoewel beide die nasionale asook die provinsiale regering infrastruktuur-geleide groei en die beskerming van infrastruktuur teen begrotingsbesnoeiing in die middel van hul aksieprogramme geplaas het, word dit al hoe duideliker dat die vermoë om dit regdeur die beplanningsiklus te doen, in die gedrang is. Dit is binne hierdie konteks wat die Departement erg bekommerd is oor die huidige en geprojekteerde stand van die

nasionale fiskus en die werklike moontlikheid dat bestedingsvermindering gedurende die tydperk van die raamwerk vir mediumtermynbesteding (MTEF) gaan plaasvind. Uit die aard van die mandaat van hierdie Departement, sal sodanige begrotingsbesnoeiings die vermoë van die WKR om die fokus op infrastruktuur ten volle uit te over, verminder. Dit sal 'n hele aantal belangrike inisiatiewe in gevaar stel, insluitend werkskepping, ruimtelike transformasie en die vermoë van die regering om sy dienste deur sy bates te lewer.

Dit is belangrik om kennis te neem dat infrastruktuur in die algemeen 70 persent van die begroting van die DVOW uitmaak. Infrastruktuur-besteding word tussen openbare werke (bestuur van algemene fasiliteite en onroerende bates; en ten opsigte van statutêre betalings met betrekking tot tariewe en dienste), en paaie-infrastruktuur verdeel.

Die oorblywende 30 persent word oor die algemeen aan die verwesenliking van mobiliteit van burgers deur veilige en toeganklike openbare vervoer toegewys. Die toelae vir openbare vervoerbedrywighede (PTOG), die George geïntegreerde openbare vervoernetwerk (GIPTN), verkeerswetstoepassing, statutêre betalings ten opsigte van agentskapsgeelde, en die PSTP bestaan uit hierdie totale toewysing.

Daar is bitter min ruimte vir die DVOW om begrotingsbesnoeiings gedurende die MTEF-tydperk te absorbeer sonder om die kwesbaarste burgers van die Wes-Kaap en die ondernemings wat in die strategiese plan en ooreenstemmende jaarlikse prestasieplanne vervat is, ernstig te beïnvloed.

## 4.1 Eksterne omgewingsanalise

### 4.1.1 Politieke omgewing

Die nasionale beleidsonsekerheid in belangrike leweringsareas van die mandaat van hierdie Departement, byvoorbeeld met betrekking tot grondhervorming en eiendomsreg, het 'n impak op die eiendomsmark en beleggersvertroue. Regeringsmislukkings by staatsbeheerde ondernemings (SOE's) bly 'n ernstige bron van kommer en die DVOW, as die beskermer van kritieke infrastruktuur, moet versagtende stappe neem, byvoorbeeld om betroubare energievoorsiening te bekom.

Munisipale verkiesings wat vir 2021 geskeduleer is, kan verdere onsekerheid en beleidsbetrokkenheid binne die munisipale konteks toevoeg.

### 4.1.2 Ekonomiese omgewing

#### *Algemene ekonomiese situasie is kommerwekkend*

Die huidige ekonomiese situasie in Suid-Afrika word al hoe meer beperk en 'n saak van ernstige kommer. 'n Konstruksiesektor in krisis, toenemende onsekerheid onder beleggers, dalende belastinginkomste en toenemende wisselvallige staatskuld in verhouding tot die bruto binnelandse produk (BBP) is alles faktore wat 'n invloed op die bestedingsbesluite van die nasionale Tesourie het. Alhoewel infrastruktuur as 'n belangrike speler geïdentifiseer is in die pogings van die regering om ekonomiese groei aan die gang te kry, is die bedrae in die bestaande MTEF onvoldoende om die steeds groeiende agterstand in infrastruktuurinstandhouding oor die provinsiale paaie, sowel as onderwys- en gesondheidsportefeuljies, die hoof te bied, wat nog te sê om te voorsien vir die belegging

in infrastruktuur wat groei sal kataliseer. Die werksaamhede van die DVOW word fundamenteel ingelig deur die algemene ekonomiese en sosiale konteks van Suid-Afrika en in besonder, die Wes-Kaap. Die DVOW maak staat op begrotingsvoorsiening wat voorspelbaar is, 'n ondubbelsinnige wetgewende- en regulatoriese-raamwerk, en 'n verhouding met sleutelbesprekers wat op vertrouwe en bevoegdheid gebou is.

Die regering se skuld in verhouding met die BBP, wat deur voortgesette staatsbestuur en die operasionele ineenstorting van ondernemings in staatsbesit aangedryf word, veral Eskom, nader 70 persent van die BBP as lenings by SOE's ingesluit word. Die werklikheid wat die nasionale fiskus in die gesig staar is een van beperkte keuses, wat niks goed vir die finansieringsvlak inhou wat benodig word om die kwaliteit van infrastruktuur vir belangrike provinsiale bates te handhaaf om dienste aan burgers te lewer nie. Sonder 'n drastiese verandering in die befondsingsbaan, sal die bestendige toename in die agterstand in instandhouding oor provinsiale paaie asook infrastruktuur vir openbare werke, nie uitgeroei word nie, óók nie sal die verskuiwing na moontlike mislukking gestut word nie. Dit lyk hoogs onwaarskynlik, en beduidende begrotingsverlagings word oor die MTEF as waarskynlik beskou.

#### 4.1.3 Sosiale omgewing

Die toename in betogings oor dienslewering in die Wes-Kaap, tesame met die stygende geweld en vernietiging van staatseiendom en die onwettige besetting van grond en geboue, het gevolg wat die volgende insluit:

- Beplande infrastruktuurleweringprojekte moet uitgestel word om aan beskadigde provinsiale bates aandag te skenk;
- Vertragings in konstruksie;
- Vertragings in dienslewering en beplande projekte omdat fasiliteite/paaie herbou moet word;
- Die hoë ekonomiese, finansiële en maatskaplike koste van skade en vernietiging van fasiliteite en paaie;
- Bykomende druk op arm mense wat fasiliteite soos klinieke en skole verloor het en sukkel om werk of skool toe te gaan;
- Die verdeling van hulpbronne van verkeerswetstoepassing om aandag aan terreine van betogings te skenk en verhoogde koste om bates te beveilig;
- Lewensverlies;
- Risiko's vir die veiligheid van amptenare wat gebiede binnekom waar betogings plaasvind;
- Verhoogde risiko's vir amptenare wat regeringsvoertuie bestuur; en
- Die impak op dienslewering as gevolg van amptenare wat sukkel om na en van die werk te reis.

Daar is op 'n vergadering vir ministers van nasionale openbare werke en infrastruktuur en lede van uitvoerende rade (MINMEC) berig dat 'n styging in die vernietiging van staatsbates 'n styging in besteding op noodinstandhoudings veroorsaak. Nóg 'n tendens waarna daar verwys is, was hoe die besetting van konstruksieterreine wat in Gauteng en KwaZulu-Natal begin het, nou na die Wes-Kaap posvat. Dit lyk asof hierdie aksies ernstige kriminele elemente bevat wat soos 'n konstruksie-mafia werk – wat afpersings- en



intimideringsmetodes gebruik om werk en 'n persentasie van die kontrakwaarde, van konstruksie maatskappye in die openbare werke-sektor te vereis. Die DVOW het ook dreigemente ontvang wat dit probeer dwing om padprojekte te stop.

Hierdie toestande vereis oor die volgende vyf jaar en daarna 'n gefokusde benadering deur die DVOW om die provinsiale kerninfrastruktuur teen verdere agteruitgang en moontlike mislukking te beskerm en om diegene wat infrastruktuur lewer te beskerm sodat hulle ongehinderd met hul werk kan voortgaan.

Daar moet geen twyfel bestaan dat die huidige eksterne omgewing aansienlike inruilings en noukeurige oorweging van geleentheidskoste in al die sleutelleweringsprogramme van die DVOW sal noodsaak nie.

#### 4.1.4 Omgewingsfaktore

##### *Klimaatsverandering (spesifiek versag teen die impak van droogte)*

Alhoewel die droogte van 2015–2018 op die meeste plekke in die Wes-Kaap geëindig het, sal die WKR waaksaam bly oor strawwe weer asook die langtermyn-gevolge van klimaatsverandering en toepaslike beleide en strategieë in werking stel om die standvastigheid van die provinsie te versterk. Deurlopende werk van die DVOW skep steeds meer provinsiale staatsinfrastruktuur wat minder afhanklik van munisipale watervoorrade is, met die klem op kritieke diensleweringspunte soos residensiële fasiliteite vir gemeenskaplike ontwikkeling, hoof- en beheer-kantoorgeriewe en onderwys- en gesondheidsfasiliteite.

#### 4.1.5 Regsomgewing

DVOW ondersoek voortdurend die regsomgewing vir veranderinge wat 'n impak op sy mandaat en bedrywighede kan hê en pas dienooreenkomstig aan. Regsmenings word, waar nodig, ingewin om die interpretasie en implementering van sulke veranderinge te lei.

Op die horison sal veranderinge aan die wetgewing oor verkrygings van die nasionale Tesourie, verkeers- en vervoerwetgewing van die nasionale Departement van Vervoer, gesondheidswetgewing met betrekking tot die Wetsontwerp op Nasionale Gesondheidsversekering en wysigings aan die Grondwet almal die besigheid en prosesse van DVOW beïnvloed.

Waar nodig, sal die impak van enige regulatoriese wysigings in die betrokke begrotings- en strategiedokumentasie opgeneem word.

#### 4.1.6 Tegniese en prestasie-omgewing

##### *Mislukking van graad 9-konstruksie maatskappye*

Die afgelope twee jaar het die DVOW deurentyd gewaarsku dat die konstruksiebedryf dreigende mislukking in die gesig staar, gegewe die ekonomiese agteruitgang, beleidsonsekerheid binne die infrastruktuuromgewing en die impak van korrupsie wat gelei het tot besluite, meestal op nasionale vlak, om op te hou om infrastruktuurkontrakte uit te reik. Ongelukkig het hierdie voorspellings waar geword met 'n aantal Graad 9-ondernemings wat misluk het, met verwoestende en onomkeerbare voorwaartse

gevolge. Die waardeketting van die voorwaartse infrastruktuur vorm die kern van die fokus op werkskepping van die WKR. As die provinsiale departement verantwoordelik vir die lewering van infrastruktuur, is die DVOW afhanklik van die ondernemings wat as Graad 9 op die Raad vir Konstruksiebedryfsontwikkeling (CIDB) geklassifiseer word om groot bouprojekte soos provinsiale paaie en hospitale te voorsien. Na dekades in die infrastruktuursektor is dit dié einste ondernemings wat hul deure moes sluit en duisende poste in die proses verloor het.

Om hierdie aangeleentheid aan te spreek, is die Departement daartoe verbind om die implementering van infrastruktuur- en eiendomsontwikkelingsprojekte, veral grootskaalse projekte, te bespoedig om 'n positiewe teken aan die mislukte bedryf te stuur, met volle begrip dat dit afhanklik is van die ontwikkeling en afsluiting van die nodige befondsings- en vennootskapsmodelle.

### *The provincial road network is at serious risk of deterioration*

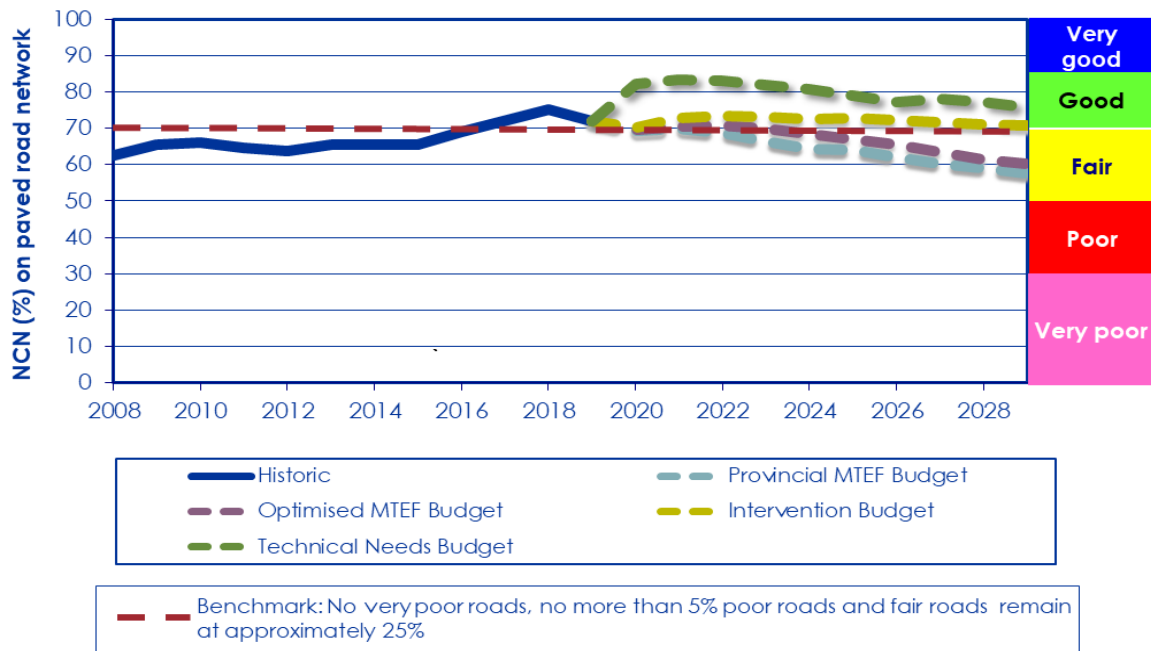
Die DVOW is die padowerheid wat verantwoordelik is vir die bestuur en lewering van vervoerinfrastruktuur binne provinsiaal geproklameerde padreserwes.

In die afwesigheid van 'n volledig optimale en geïntegreerde openbare vervoerstelsel, bly 'n goed onderhoude padnetwerk van kritieke belang om ekonomiese en sosiale mobiliteit te ondersteun wat mense, werk, onderwys, gesondheidsorg en ontspanningsaktiwiteite met mekaar skakel. Die handhawing van die bestaande padinfrastruktuur aan voorgeskrewe standarde wat die doeltreffende en veilige verwesenliking van hierdie geleenthede optimaliseer, is sentraal tot die langtermyn ekonomiese en sosiale volhoubaarheid van die Wes-Kaap.

Historiese en huidige MTEF-befondsingsvlakke is onvoldoende om hierdie bates te handhaaf op die vereiste standarde, wat hierdie strategiese provinsiale bate in gevaar stel. Gegewe die aard van padinfrastruktuur sal die versuiming van instandhouding op die korttermyn, aansienlike langtermyn gevolge dra. Paaie van 'n swakker gehalte lei tot hoër kostes vir padgebruikers, wat die Wes-Kaapse burgers onder ekstra druk plaas.

Die onderstaande syfers weerspieël die huidige toestand en die geprojekteerde toestand van die provinsiale padinfrastruktuur gegewe verskillende scenario's vir die begroting, en bied 'n visuele voorstelling van die ernstige risiko vir die provinsiale padnetwerk onder die huidige MTEF-baan. Binne die huidige MTEF-begrotingsbaan (nie eens met inagneming van die scenario's wat die nasionale Tesourie van 5 persent, 6 persent en persentasie-besnoeiings oor die MTEF voorgestel het nie) word daar beraam dat die persentasie van die lengte van teerpaaie wat onder die ingrypingsvlak werk oor die volgende tien jaar sal styg van die huidige 44 persent tot meer as 80 persent (Figuur 6).

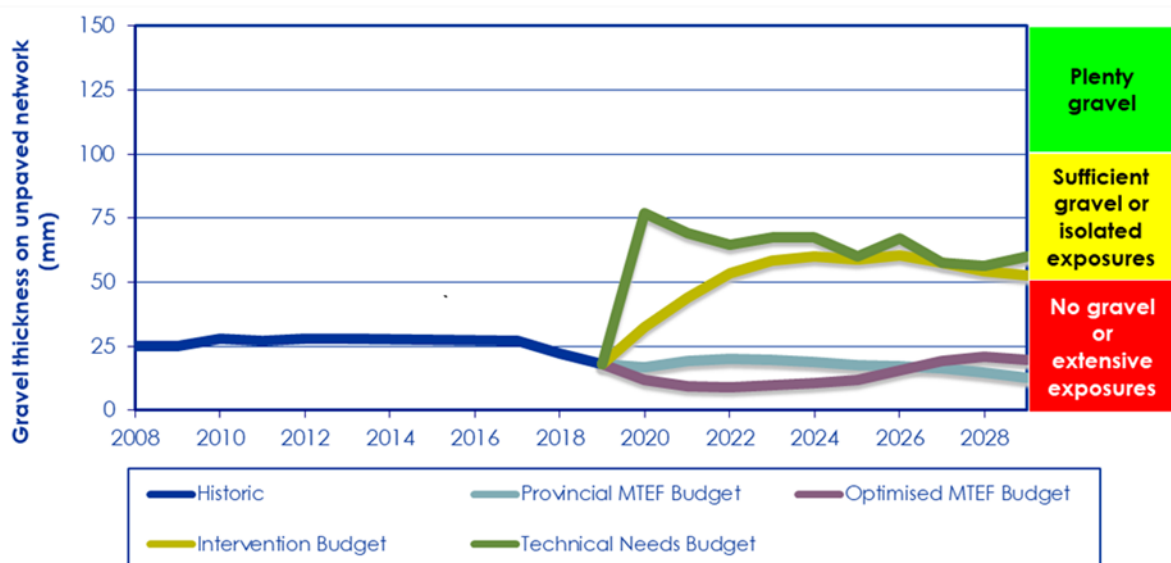
**Figuur 6: Toestandnommer van netwerk van geteerde paaie**



**Bron:** Padbatebestuursplan (RAMP) 2020/21 -2029/30

Op die grondpadnetwerk is die situasie nog erger, waar die gemiddelde dikte van die gruis tot 25 mm versleg het, ver onder die aanvaarbare norm van 75 mm (Figuur 7). Dit plaas die grondpadnetwerk in gevaar vir skade wat deur ernstige weersomstandighede veroorsaak word, wat die rol wat hierdie stratgiese netwerk in die landelike ekonomie speel én as 'n moontlike instaatsteller vir verhoogde landbouproduksie, veral uitvoergerigte produksie, ondermyn. Deur die vervoerkostes wat verhoog word, dra dit by tot die beperking van huishoudelike begrotings van ons burgers.

**Figuur 7 : Gronddikte op grondpadnetwerk**



**Bron:** RAMP 2020/21 -2029/30

'n Afname in die PRMG oor die MTEF word reeds aangedui, wat die huidige scenario sal vererger. Gegewe die aard van padinfrastruktuur en die behoefte om uitgawes oor 'n aantal jare te balanseer, het die uitwerking van besnoeiings in die MTEF wesenlike implikasies, aangesien projekte uitgestoot, uitgestel of gekanselleer moet word om die kontantvloei te balanseer.

Die RAMP dui duidelik aan dat addisionele befondsing nodig is om te verhoed dat die batebasis van provinsiale paaie verswak. Vyf en sewentig persent van provinsiale paaie wat geteer is, is verby hul 25-jarige ontwerplewe. Die gemiddelde ingrypingsbegroting oor die volgende vyf jaar is bereken op R6.47 miljard per jaar in die RAMP van 2020/21 – 2029/30. Enige scenario waar vermindering geabsorbeer moet word, is op medium tot lang termyn vir die program rampspoedig. Verder moet die waarskynlikheid van erge storms en oorstromings in die Wes-Kaap en die moontlike skade aan infrastruktuur vir paaie ook oorweeg word. Daar word geen voorsiening hiervoor gemaak in die begrotingstoewysing nie.

Diensbetogings, wat dikwels die brand van bande en ander vorme van vandalisme sien, het 'n negatiewe invloed op die gelokaliseerde toestand van die provinsiale padnetwerk. Daar word nie begroot vir koste vir die herstel of vervanging van hierdie beskadigde infrastruktuur nie en dit vereis dat fondse van die onderhoudsbegrotings herlei word om daarop te reageer.

### Openbare vervoer

Die ekonomie van die Wes-Kaap is afhanklik van effektiewe en doeltreffende vervoernetwerke en dienste vir die beweging van mense en goedere. Dit moet veilige, betroubare en bekostigbare vervoer insluit vir toegang tot geleenthede, soos werk, onderwys en dienste. Regoor die provinsie is 2.3 miljoen mense van openbare vervoer afhanklik vir mobiliteit en toegang, soos trein-, bus-, minibustaxidienste, fietsry of stap, maar hierdie opsies voldoen grootliks nie aan hul behoeftes nie en is dikwels onveilig, onbetroubaar, onbeskikbaar of onbekostigbaar. Terselfdertyd beskou motorverbruikers in die algemeen nie openbare vervoer as 'n alternatiewe reismodus nie, en dit dra by tot groeiende verkeersopeenhopings in stedelike gebiede. Die koste van padverkeer in Kaapstad word op R2.8 miljard per jaar geskat, wat 'n negatiewe uitwerking op indiensneming, onderwys en ondernemings het. Mense spandeer 71 persent meer tyd op die pad as gevolg van spitsverkeer.<sup>1</sup>

Verstedeliking was een van die dominante neigings van ekonomiese en sosiale veranderinge in die 20ste eeu, veral in die ontwikkelende wêreld, en dit is ook die geval in die Wes-Kaap.

Statistieke Suid-Afrika het berig dat die binnelandse migrasie oor die volgende 25 jaar met 32 persent sal toeneem. In die Wes-Kaap word verwag dat byna 76 persent van die bevolking teen 2040 na stedelike gebiede sal migreer. Dit sal 'n diepgaande invloed op die behoefte aan infrastruktuur, behuising, water, hulpbronne en die mees belangrikste vervoer in stedelike gebiede hê.

---

<sup>1</sup> DVOW Provinsiale Regering Mediumtermyn Uitgawekomitee II: (Januarie 2020)

<sup>2</sup> DVOW Provinsiale Regering Mediumtermyn Uitgawekomitee II: (Januarie 2020)

Massavervoer en openbare vervoer in die algemeen is belaaï met ondoeltreffendhede omdat dit sukkel om aan die eise van 'n vinnig groeiende bevolking te voldoen. Ontwrigtende gedrag wat gereeld onder die vaandel van burgerlike onrus bestaan, het waardevolle vervoerinfrastruktuur verder vernietig, wat verantwoordelik is vir toenemende afhanklikheid van en gebruik van persoonlike voertuie. Vandalisme van die spoorstelsel het daartoe gelei dat die helfte van die treinstelle verloor is en dat ongeveer 400 000 passasiers wegbeweeg het van die gebruik van treindienste. Die direkte koste van skade aan treinstelle word die afgelope vyf jaar op R643 m geraam. Alhoewel vervoerkoste tot 45 persent van die inkomste vir gebruikers met 'n lae inkomste in Kaapstad in beslag neem, sal dit waarskynlik styg weens die ineenstorting van die sentrale spoorlyn<sup>2</sup>. Die ruimtelike opset van Suid-Afrikaanse stede en die oorheersing van voertuie met een insittende is die grootste bydraer tot die verkeer wat vervoerbepanning in die gesig staar.

Met inagneming van die bogenoemde, is daar 'n dringende behoefte om openbare vervoer te verbeter. Die geïntegreerde openbare vervoernetwerkdienste in George en Kaapstad streef daarna om die daaglikse uitdagings vir pendelaars die hoof te bied. Openbare vervoer, insluitend spoorwegdienste, word deur die WKR as 'n topprioriteit beskou, en na dekades van onderbelegging is daar 'n duidelike en dringende behoefte om die agterstand aan te spreek.

Meer onlangse ontwikkelinge in provinsiale denke het die belangrikheid van die provinsiale program vir volhoubare vervoer beklemtoon, wat fokus op die behoefte aan meer volhoubare vervoermetodes, insluitend verhoogde en verbeterde busdienste, verbeterde minibustaxidienste, nie-gemotoriseerde vervoer en bestuur van die behoefte aan reis (d.w.s. saamryklubs, spitsvermindering en buigsame werksure) wat 'n positiewe uitwerking op koolstofvrystellings en die bekostigbaarheid van vervoer sal hê.

Deur sy VIP4-fokus en die PSTP implementeer die DVOW langtermynoplossings vir die beperkinge van die huidige openbare vervoeromgewing, insluitend die verbetering van die bestuur en integrasie van die minibustaxidienste, die insameling en intelligente gebruik van data, die veiligheid en betroubaarheid van spoorweë, die implementering van langtermynkontrakte vir openbare vervoer soos Go George, en die verbeterde ontwikkeling van die institusionele reëlings wat nodig is om sulke inisiatiewe suksesvol te lewer.

Die DVOW benodig verhoogde befondsing oor die MTEF om die uitbreiding van Go George-dienste na Thembalethu en die landelike gebiede van George te ondersteun, om die uitbreiding van loodsprogramme wat gefokus is op verbeterde dienslewering deur die minibustaxi-industrie in Overstrand en ander munisipaliteite te ondersteun, om spoordienste te stabiliseer, en om die implementering van die ITH en verwante datastelsels te befonds om veiligheid op paaie en in gemeenskappe regoor die Wes-Kaap te verbeter. Enige vermindering van die begroting gedurende die beplanning sal hierdie inisiatiewe en die vordering wat reeds gemaak is, beduidend ondermyn.

Taxi-geweld is 'n ander saak waaraan die WKR konstant aandag moet gee. Die DVOW, in vennootskap met die Suid-Afrikaanse Polisiediens (SAPD) en die nasionale vervolgingsgesag (NVG), het 'n gesamentlike taakspan vir taxi-verwante misdade opgerig om moorde en pogings tot moord te ondersoek, asook misdade wat die

grondslag van taxigeweld uitmaak; insluitend roete-invalle, onwettige bedrywighede, bedrog, afpersing, verwoesting en ander elemente van georganiseerde misdaad.

Aangesien die Departement fokus op die versekering dat mense veilig en met waardigheid vervoer word, is die grootste kommer dat die DVOW beperkte fondse sal hê om die minibus- en meter-taxibedryf met opleidings- of bewusmakingsprogramme vir bestuurders te help. Die registrasie van openbare vervoerbestuurders, wat die Departement as deel van die PSTP vooropgestel het, sal 'n verhoogde vlak van aanspreeklikheid vir bestuurders teenoor hul passasiers inbring, maar sal slegs effektief wees indien so 'n registrasieproses aan opleidings- en ontwikkelingsprogramme gekoppel is wat verantwoordelike gedrag onder bestuurders aanmoedig.

Die effektiewe regulering van openbare vervoerdienste vereis effektiewe en doeltreffende handhawing van wetgewing oor landvervoer en padverkeer. Om die onaanvaarbare hoë vlakke van sterftes en beserings op die pad te hanteer, moet samewerkende regulerings- en veiligheids pogings oor alle regeringsfere en wetstoepassingsagentskappe deur geïntegreerde intelligensie ondersteun word om beplanning en bedryfsaktiwiteite te bevorder. Die kern van die ITH is die integrasie van stelsels, die deel van data en die ontleding van tendense. Die ontwikkeling van 'n stelsel vir die regulering van openbare vervoer (PTRS) om die berugte onstabiele en onbetroubare nasionale stelsels wat die Taxiregistrateur en die Provinsiale Reguleringsentiteit (PRE) moes gebruik het te vervang, het onmiddellik moontlikhede vir die integrasie van vervoerbeplanning en reguleringsfunksies geskep. Dit het gehelp om die vraag en aanbod in die openbare vervoer-arena meer effektief te balanseer. Die integrasie van die PTRS met die eNForce-stelsel stel verkeersbeamptes in staat om regstreekse data oor bedryfslisensies te ontvang en vir die eerste keer het beamptes 'n instrument om bedrieglike bedryfslisensies te identifiseer, wat volgens bewyse algemeen in die taxibedryf voorkom en 'n belangrike bydraer tot taxigeweld en die georganiseerde misdaad is wat die industrie deurdring. Dit sou rampspoedig wees as hierdie momentum verlore gaan as gevolg van die besnoeiing van befondsing vir die volgende fases in die ontwikkeling van die PTRS en die integrasie daarvan in die ITH. Die belangrikste is dat die DVOW die ITH wil benut om beplanningskapasiteit by munisipaliteite op te bou en integrasie te verbeter.

## 4.2 Interne omgewingsanalise

### 4.2.1 Organisasoriese omgewing

Die Departement word steeds met 'n toenemend uitdagende omgewing gekonfronteer, soos uiteengesit in die situasie-ontleding. Dit word gekenmerk deur vinnige vooruitgang in ICTs, klimaatsverandering, sosio-ekonomiese ongelykheid en onstabiliteit, 'n beperkte fiskus en 'n toename in die vraag na dienste. Om die toenemende ingewikkelde probleme effektief aan te pak, moet die DVOW 'n behendige organisasie word wat sy strategiese posisionering voortdurend heroorweeg en die funksionele vermoë daarvan verbeter.

Die DVOW het begin met 'n ambisieuse reis van vernuwing en die vestiging van toekomstige waarde deur in mense se vermoëns te belê, die radikale herontwerp van

sakeprosesse met ICT's en innoverende stelsels, R&D en die verbetering van sy verhouding met kliënte en belangrike belanghebbendes. As 'n toonaangewende organisasie streef die Departement daarna om sy dienslewering en responsiwiteit te verbeter deur sy dienste aanlyn beskikbaar te stel en die daarstelling van burgerterugvoermeganismes.

Ter ondersteuning van die infrastruktuurleier in die provinsie, word beleid en strategieë binne die openbare werksomgewing hersien, insluitend die opstel van toepaslike wetgewing oor openbare werke. Verder sal die organisatoriese struktuur van die tak: provinsiale openbare werke hersien word om te reageer op die provinsiale en departementele strategiese opdragte.

Gegewe die goedkeuring van die hersiene organisasiestruktuur vir die Provinsiale Padnetwerkbestuur, sal die implementering van die struktuur gedurende hierdie beplanningsperiode ingefaseer word.

Om hierdie Departement se bydrae tot VIP1 te verbeter, sal daar binne hierdie beplanningstydperk gewerk word aan die herkonfigurering van die vervoerbestuurstak om voorsiening te maak vir die formalisering van gespesialiseerde eenhede vir verkeerswetgewing en om te verseker dat sinergieë tussen die verskillende komponente ingebed is.

Die Departement handhaaf 'n mede-verkrygte hulpbronmodel om op die verskuiwende vereistes vir dienslewering en die gebrek aan skaars infrastruktuurverwante vaardighede te reageer, wat uit sy eie personeel en ander diensleweringmeganismes bestaan. Weens die begrotingsbeperkings op die koste van werknemers, moet die verwagtinge oor dienslewering die beperkings op die personeelstaat in ag neem.

#### 4.2.2 Bou-omgewing kapasiteit

As 'n infrastruktuur- en diensleweringintensiewe afdeling is die DVOW afhanklik van sy personeel om sy mandaat doeltreffend en effektief uit te voer. Die Departement se menslike hulpbronne (HR) is kompleks en verskil van ander departemente deurdat 'n wye verskeidenheid vaardighede benodig word, van verkeersbeamptes tot elektriese ingenieurs tot vervoerekonome. Na baie jare van negatiewe personeelgroei, het die DVOW daarin geslaag om hierdie tendens vanaf 2018/19 om te keer. Die netto personeelgroei vir die periode 1 April 2019 tot Januarie 2020 was 202. Oor die afgelope drie jaar is dit gedokumenteer dat die Departement nodig het om sy kapasiteit in die beboude omgewing te herstel en die strategieë wat daargestel is om hierdie doel te bereik, dra vrugte af. Hierdie strategieë sal steeds gedurende die beplanningsperiode geïmplementeer word.

Die fokus van die Departement was om die aantal professionele in die bousektor te vergroot. Tabel 5 toon die verandering in die aantal posisies vir die tegniese en geboude omgewing.

**Tabel 5: Verandering in tegniese personeel in bousektor**

Werkstitel	1 April 2015	Aanstellings	Beëindigings	31 Jan 2020
Argitek	24	34	28	30
Argitektuurtegnikus	6	8	10	4
Argitektuurtegnoloog	0	18	5	13

Werkstitel	1 April 2015	Aanstellings	Beëindigings	31 Jan 2020
Konstruksieprojekbestuurder	0	4	3	1
Ingenieur	30	69	45	54
Ingenieurstegnikus	34	29	34	29
Ingenieurstegnoloog	0	3	2	1
GIS-tegnikus	2	5	6	1
GIS-tegnoloog	0	2	0	2
Bourekenaartegnikus	4	1	5	0
Bourekenaar	15	21	7	29
Opmetingstegnikus	0	5	4	1
Stads- en Streekbeplanner	0	1	0	1
<b>Totaal</b>	<b>115</b>	<b>200</b>	<b>149</b>	<b>166</b>

**Bron:** CSC: Mense bestuurspraktyke

Tabel 6 bevat syfers oor die vakaturekoers. Dit het in baie gevalle verbeter, veral in openbare werke. Die aanstellings bykomend tot die onderneming hou hoofsaaklik verband met personeel in die bousektor wat volgens die voorskrifte vir beroepsspesifieke bedeling (OSD) op hierdie wyse aangestel moet word.

Terwyl die Departement 'n verouderde arbeidsmag het, is daar vordering gemaak met die belegging in beurse om jong mense met skaars vaardighede te lok. Daar is egter 'n tekort aan mense in die middelbestuur, eerstens om die jeug te mentor en tweedens om 'n poel van geskikte mense te vorm om by van diegene wat aftree oor te neem.

Dit is 'n uitdaging om skaars vaardighede te lok en die bousektor te transformeer, en die onbedoelde gevolge van die OSD-bedeling het dit ook moeilik gemaak om geskikte mense met die nodige ervaring te lok.

**Tabel 6: Vakaturekoers**

Hoofdirektoraat	Diensstaat	Op diensstaat gevol	Vakaturekoers (%)	Bykomend tot diensstaat	Interns
<b>Program 1</b>					
LUR	8	7	12,5	1	-
HvD	5	4	20,0	-	1
Finansies	125	86	31,2	-	2
Kettingvoorsiening	123	59	52,0	-	6
Strategie en operasionele ondersteuning	93	85	8,6	4	4
Beleid en strategie	71	52	26,8	-	-
<i>Subtotaal</i>	<i>425</i>	<i>293</i>	<i>31,1</i>	<i>5</i>	<i>13</i>
<b>Program 2</b>					
Adjunk-direkteur-generaal	5	3	40,0	-	-
Beplanning	86	62	27,9	5	2
Onderwysinfrastruktuur	114	98	14,0	37	7
Algemene infrastruktuur	218	198	9,2	2	9
Gesondheidsinfrastruktuur	117	101	13,7	5	4
Onroerende batebestuur	27	23	14,8	-	-
<i>Subtotaal</i>	<i>567</i>	<i>485</i>	<i>14,5</i>	<i>49</i>	<i>22</i>



Hoofdirektoraat	Diensstaat	Op diensstaat gevu	Vakaturekoers (%)	Bykomend tot diensstaat	Interns
<b>Program 3</b>					
Programondersteunings- infrastruktuur	43	24	44,2	52	-
Infrastruktuurontwerp	99	52	47,5	2	6
Infrastruktuurbeplanning	49	19	61,2	1	1
Instandhouding	772	557	27,8	4	4
<i>Subtotaal</i>	963	652	32,3	59	11
<b>Program 4</b>					
Programondersteunings- bedrywe	5	3	40,0	-	-
Openbare vervoerdienste	41	22	46,3	1	-
Vervoerveiligheid en - nakoming	14	7	50,0	-	1
Vervoerstelsels	15	9	40,0	-	-
<i>Subtotaal</i>	75	41	45,3	1	1
<b>Program 5</b>					
Programondersteunende regulering	10	5	50,0	1	1
Vervoeradministrasie en lisensiering	105	73	30,5	-	2
Operateurslisensies en - permitte	141	105	25,5	-	10
Wetstoepassing	827	629	23,9	-	6
<i>Subtotaal</i>	1083	812	25,0	1	19
<b>Program 6</b>					
Programondersteuning vir gemeenskapgebaseerde projekte	5	2	60,0	-	-
Koördinasie en nakomingsmonitering	43	26	39,5	-	1
Vernuwing en bemaagtiging	48	29	39,6	-	2
<i>Subtotaal</i>	96	57	40,6	-	3
<b>Totaal</b>	<b>3209</b>	<b>2340</b>	<b>27,1</b>	<b>115</b>	<b>69</b>

Bron: CSC: Mense bestuurspraktyke

Tabel 7 toon die ouderdomme van die personeel wat tans in diens van die Departement is. Verlede jaar het 30 persent van die personeel pensioen- of aftreeouderdom genader. Die getal het verbeter tot 28 persent.

**Tabel 7: Ouderdom van personeel**

Dekade	Ouderdom (jare)	Getal	%
2000	10-19	45	1,8
1990	20-29	387	15,3
1980	30-39	841	33,3
1970	40-49	628	24,9
1960	50-59	496	19,7
1950	60-69	124	4,9
1940	70-79	3	0,1

Dekade	Ouderdom (jare)	Getal	%
Totaal		2524	100.0

**Bron:** CSC Mense bestuurspraktyke

Die Departement bied beurs- en opleidingsprogramme aan en bedryf ook toevoerstelsels vir verkeerswetstoepassing en professionele gegradueerdes om interne kapasiteit te ontwikkel.

Daar is ook uitgawes vir indiensnemingskoste (COE) wat nie deur die Personeel- en Salarisinligtingstelsel (PERSAL) betaal word nie, soos uitgawes wat verband hou met die toelaes van nasionale jeugdienste, vakleerlingskappe (loodgieterswerk, houtwerk, elektriese- en sweiswerk), en toelaes vir studente verkeersbeamptes.

Voortgesette onsekerheid oor die stelsel vir die vergoeding van die staatsdiens en moontlike besnoeiings hiertoe, dra by tot die gevoel van angs by werknemers, wat vererger word deur aanduidings van algemene begrotingsverlagings en die ekonomiese situasie in die land.

## 5 Strategiese fokusareas

Die kern van die visie- en missieverklaring van die Departement is ons verbintenis om ons mandaat uit te voer in 'n doelbewuste poging om die openbare infrastruktuurportefeulje en dienste te benut om fundamentele ruimtelike transformasie teweeg te bring, terwyl die verbetering van vaardigheidsontwikkeling en bemagtiging maksimeer word. Sodoende het die DVOW die volgende impakverklaring en vier strategiese fokusareas geïdentifiseer wat tydens die beplanningsperiode spesifieke aandag moet geniet om die leemtes wat in die situasie-analise uiteengesit is, aan te spreek:

### *Impakverklaring*

**Volhoubare vervoer en infrastruktuur wat veilig en bekostigbaar is en mense sonder haakplekke tussen hul huis, werk en ontspanningsgeleenthede te vervoer.**

*Die vier strategiese uitkomstes:*

1. 'n Provinsiale infrastruktuurkern wat volgens sy voorgeskrewe dienslewering-standaarde presteer, tesame met die nodige bevoegdheid om hierdie uitkoms te lewer

Die DVOW is bewus van die kritieke bemagtigende rol wat infrastruktuur in die algemeen in die samelewing speel en veral in die ekonomiese groeivoorsigte van 'n land.

Na die uiteensetting van die risiko's verbonde aan enige verdere agteruitgang in die vermoë van infrastruktuur om volgens die voorgeskrewe standaard te presteer, het die Departement die beskerming van die bateportefeulje as 'n kerndoelwit gestel deur te fokus op instandhouding en die prioritering van bates wat die grootste impak op die lewering van dienste het en die grootste risiko vir mislukking in die gesig staar.

Net so is dit toegewyd daartoe om die kritieke kapasiteit binne die DVOW te behou en op te bou wat die beplanning, ontwerp, aflewering en lewensiklusonderhoud van sulke infrastruktuur ondersteun.

## 2. Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring

Die Departement is van voorneme om 'n veilige ekosisteem vir mobiliteit te skep deur verbeteringe aan tegnologiestelsels; inligting deel; sterk vennootskappe en samewerking; en effektiewe wetstoepassing. 'n Veilige ekosisteem vir mobiliteit dra by tot veerkragtige gemeenskappe, vry van vrees.

Die DVOW sal toesien dat die veiligheidsvlakke in die provinsiale padnetwerk verbeter word met 'n vermindering in padongelukke wat die sterftes en ernstige beserings op nasionale en provinsiale paaie in die Wes-Kaap verminder. Dit sal gedoen word deur die verbetering van padtoestande, die monitering van die padwaardigheid van voertuie en die bewusmaking van die menslike faktore wat bydra tot padongelukke, ernstige beserings en sterfgevallen. Afgesien van die hervorming na 'n kragtige snelwegpatroolie met 'n onderskeppingseenheid, sal die DVOW se wetstoepassingsvermoë versterk word met die gebruik van vernieude tegnologie om die kans te verhoog dat diegene wat padoortredings begaan en misdad pleeg die gevolge van hul optrede in die gesig staar. Die model vir die distriksveiligheidsplan sal uitgebrei word om belanghebbendes in wetstoepassing in 'n effektiewe samewerkingsvennootskap te bring.

## 3. Verbeterde openbare vervoerdienste wat op bus-, passasierspoor- en minibustaxidienste fokus

Verbeterde, bekostigbare en betroubare openbare vervoerdienste bied groot maatskaplike en ekonomiese voordele vir mense. Dit verminder die tyd- en geldkoste van reis en verbind maatskaplike en ekonomiese aktiwiteite sonder probleme. Volhoubare en doeltreffende openbare vervoer skep minder opeenhopings, koolstofvrystellings en lugbesoedeling as private vervoer. Opgraderings aan openbare vervoer en NGV-infrastruktuur bied dus klimaatsvriendelike toegang tot sosio-ekonomiese geleenthede vir mense. Wat die belangrikste is, is dat die betroubaarheid van spoorwegdienste die instelling van meer treinstelle en verbeterde veiligheid en infrastruktuur moet insluit, veral op die sentrale spoorlyn in Kaapstad. Die Departement sal voortgaan om saam met PRASA te werk met betrekking tot korttermyn-padgebaseerde oplossings vir openbare vervoer en mediumtermyn-ingrypings om die sentrale lyn te beveilig. Die spoortoepassingseenheid in vennootskap met PRASA en die Stad Kaapstad is in hierdie verband 'n belangrike inisiatief.

Herstruktureerde geskeduleerde dienste in die Stad Kaapstad en getransformeerde mini- en midibusdienste vir mense in die distriksmunisipaliteite, asook die verdere uitbreiding van die Go George-diens, is belangrike maniere om padgebaseerde openbare vervoer te verbeter. Samewerking met sleutelbelanghebbendes is noodsaaklik vir die sukses van hierdie fokusarea.

4. Om gebruik te maak van die provinsiale infrastruktuurportefeulje en mandaat om fundamentele ruimtelike transformasie teweeg te bring

Ruimtelike transformasie word in die NDP as 'n belangrike instaatsteller vir sosiale en ekonomiese ontwikkeling geïdentifiseer. Ruimtelike transformasie, verbeterde sosiale en ekonomiese infrastruktuur en verbeterde openbare vervoer en mobiliteit word intrinsiek aan die verwesenliking van 'n beter samelewing vir almal gekoppel deur 'n fundamentele invloed op 'n stel veranderlikes: die vermindering van die afstand tussen waar mense woon en waar hulle werk en toegang tot dienste kry; die verbetering van die kwaliteit van die omgewing; vermindering van toegangskoste; en die verbetering van veiligheid. Die DVOW streef na transito-georiënteerde ontwikkeling met verdigting langs strategiese deurgange om die haalbaarheid van openbare vervoerdienste te verbeter (toeneem van passasiersgetalle), terwyl dit gelyke toegang tot maatskaplike en ekonomiese geleenthede in stede en landelike gebiede moontlik maak en staatsdienste nader aan die mense bring. Tesame met belangrike vennote in die nasionale regering, provinsiale departemente en munisipaliteite, sal die DVOW staatsgrond en geboue as katalisators gebruik vir volhoubare ontwikkeling, integrasie en sosiale transformasie.

# Deel C: Meting van ons prestasie

## 1 Prestasie-inligting oor institusionele program

Deur mense in die middel van sy bedrywighede te plaas, bepleit die Departement stelsel-denkenbenadering wat help met die beplanning van 'n burger-sentriese oogpunt en verander die manier waarop prestasie gemeet word vanaf die tradisionele uitsetmeting tot 'n meer genuanseerde meting van impak. 'n Belangrike bevinding van die hersiening van die vorige 5 jaar-strategiese periode het die oënskynlike skeiding tussen die lewering van die regering en die invloed van daardie lewering op die lewens van die burgers uitgelig. Binne hierdie konteks kan meting van prestasie nie meer slegs 'n statistiese ontleding wees nie, dit moet eerder kwantitatiewe en kwalitatiewe metings insluit om die impak op die burger en die samelewing oor tyd te bepaal. In hierdie verband ontwikkel die Departement verskeie meganismes wat dit moontlik sal maak om geleidelik vordering te maak met die meting van sodanige impak deur, byvoorbeeld, die Empowerment Impact Assessment Tool te verbeter, asook die ontwikkeling van 'n sosio-ekonomiese impakassesseringsinstrument wat kennis neem van die algemene en spesifieke sosiale omstandighede binne die bedryfsareas. Die ontwikkeling van meganismes vir 'n menslike terugvoeringlus sou ook aandag geniet, asook die artikulering en meting van samewerking met munisipaliteite om dienste aan die mense in vennootskap met die DVOW te lewer.

### 1.1 Meting van die impak

Met die toepassing van die teorie van verandering-metodologie, sal die DVOW mettertyd 'n omvattende raamwerk vir prestasie en evaluering ontwerp wat meet in watter mate sy werk uitvoering gee aan sy visie deur oorsaak-en-gevolg-skakels tussen die impakverklaring van die Departement, die uitkomstes en 'n samehangende stel prestasiemaatstawwe te skep.

Die gewenste impak plaas mense in die middel en die impak word gemeet in verhouding tot die uitwerking wat die programme op die lewens van die mense, die beoogde begunstigdes, gehad het. Alhoewel sommige gewenste dienslewering- en gedragsveranderinge op kort termyn gesien kan word, sal die gewenste impak op die vlak van die vervoer- en gebounetwerk wat die WKR graag wil bereik, 'n 20-jaar-horison verg. Dit is dus noodsaaklik dat betekenisvolle, meetbare veranderingsroetes gemonitor en periodiek oor die volgende vyfjaar geëvalueer word. Die impak kan dus gelokaliseer en ruimtelik voorgestel word, aangesien mense en gemeenskappe binne die omgewing van die ingrypings die gevolge, bedoel of onbedoel, sou ervaar.

## 2 Meting van uitkomstes

Die Departement het die volgende uitkomstes ontwikkel om uitvoering te gee aan die impak wat hy wil bereik en fokusareas wat hy wil aanpak:

<b>Uitkomste 1</b>	<b>'n Provinsiale kern van infrastruktuur wat volgens die voorgeskrewe standarde vir dienslewering presteer.</b>
<b>Uitkomste 2</b>	<b>Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring.</b>
<b>Uitkomste 3</b>	<b>Verbeterde openbare vervoerdienste.</b>
<b>Uitkomste 4</b>	<b>Ruimtelike transformasie deur die finansiering van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje.</b>

Die skakeling van die MTSF en VIP's aan DVOW se uitkomstes, uitkomsaanwysers, basislyn en 5-jaar-teikens word in Tabel 8 getoon.

Benewens die monitering van belangrike uitkomsaanwysers, word prestasiebeoordeling as 'n instrument vir strategiese leer en groei beskou met die bereiking van die geselekteerde departementele uitkomstes. Dit sal deur departementele inisiatiewe ondersteun word om die koördinerende van R&D te versterk. Deur die maatstawwe van sukses binne die sfeer van die verbetering van die ervarings van alledaagse gebruikers in die vervoernetwerk te plaas, kan 'n meer holistiese evaluering gedoen word. Alhoewel ruimtelike data-analise deur vervoerroete-vlak ingrypings aangedryf word, moet die nodige impak, gelokaliseer in spesifieke geografiese gebiede binne die provinsie, op 'n netwerk- en infrastruktuurvlak gemeet word. Die samevoeging van die verbeterings aan spesifieke ritte of aan groot vervoerroetes kan voldoende wees om die gewenste uitkomste te bereik, hoewel dit nie noodwendig voldoende is vir die gewenste vlak van impak nie, aangesien onbedoelde gevolge kan ontstaan.

Evaluering van programontwerp en implementering word, waar nodig, uitgevoer. Die huidige prioriteitstipe evaluering van die WKR versamel lengte- of deursnee-data om te bepaal in watter mate die 5-jaar strategiese plan bereik het wat dit bedoel was om te bereik. Data oor die uitkomste word gereeld versamel vir 'n uitgebreide dekking van die programmeffekte. Aangesien die bereiking van prioriteite en uitkomstes nie die uitsluitlike verantwoordelikheid van die Departement is nie en as gevolg van die kostebepoerings van die WKR, kan uitkomsgebaseerde evaluering die betrokkenheid van susterdepartemente verg en kan dit gesamentlik geïmplementeer word. Kwantitatiewe ontleding van die bydraes van departementele aflewings tot die bereiking van die departementele uitkomste word aangevul deur kwalitatiewe data-insameling en -analise. Voorspellings van prestasie teenoor die uitkomste van die implementeringsperiodes van vyf jaar sal verbeter namate die kwaliteit van databestuur verbeter. Summatiewe data-insameling vir verslagdoening aan toesighoudende liggeme, asook formatiewe gegewens om die toekomstige strategiese beplanning- en begrotingsiklus in te lig, is nodig om die impak te bepaal en moet versamel word na ongeveer 'n periode van twee jaar na implementering. 'n Kompendium van sleutevalueringdata-dimensies sal ontwikkel word vir die prioriteite uit bestaande werk oor "die opstel van standarde vir aanwysers en meting". Die belangrikste is dat data integraal is in die teorie van

veranderingsmetodologie, wat deel vorm van die visioenering en die ontwerpases van die bewysgebaseerde-beleidmaking wat verband hou met die strategiese prioriteite.

**Tabel 8: Skakeling van die MTSF en VIP's aan DVOW uitkoms, uitkomsaanwysers en 5-jaar-teikens**

MTSF	VIP	Uitkoms	Nr.	Uitkomsaanwysers	Basislyn	Vyf-jaar-teikens
MTSF 2: Ekonomiese transformasie en werkskepping	VIP2: Groei en werkgeleentheid	1. 'n Provinsiale kern van infrastruktuur wat volgens die voorgeskrewe standaard vir dienslewering presteer.	1.1	Totale getal Paaie / Openbare Werke konstruksieprojekte voltooi	-	118
			1.2	Totale getal Paaie / Openbare Werke instandhoudingsprojekte voltooi	-	565
			1.3	Totale getal UOWP-werkgeleentheid geskep deur Paaie / Openbare Werke	8 359	41 796
MTSF 6: Sosiale samehorigheid en veilige gemeenskappe	VIP1: Veilige en verbonde gemeenskappe	2. Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring.	2.1	Padsterftes per 100 000 bevolking	21	17
			2.2	Aantal distrikseveiligheidsplanne ondersteun	4	8
MTSF 5: Ruimtelike integrasie, menslike nedersettings en plaaslike regering	VIP4: Mobiliteit en ruimtelike transformasie	3. Verbeterde openbare vervoerdienste.	3.1	Aantal spooringsrypings ondersteun	1	1
			3.2	Aantal institusionele veranderingsrypings	1	3
			3.3	Aantal gesubsidieerde kilometers afgelê	36 432 637	178 235 495
			3.4	Aantal openbare vervoeriniatiwe ondersteun	1	3
		4. Ruimtelike transformasie deur die finansiering van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje.	4.1	Aantal inspeksies wat gebruik word vir kantoorruimte	150	750
			4.2	Aantal eiendomme verkry vir WKR-dienslewering	5	22

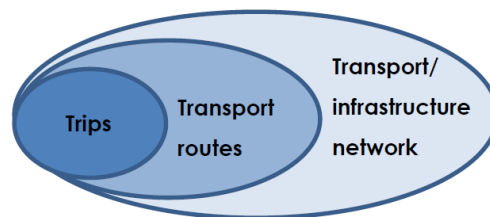


### Gebruik van evaluasies om uitkomstes te meet

Aangesien impak deur gemeenskappe van vervoergebruikers ondervind word, is die meeteenhede nodig om die bereiking van die uitkomste ruimtelik te beoordeel in verhouding tot die begunstigdes binne die ligging van die ingrypings.

In samewerking met ander WKR-VIP's en hul uitkomstes, word gedragsveranderinge en verbeteringe aan dienslewering op reise, vervoerroetes en die infrastruktuur-/vervoernetwerk ondervind (Figuur 8).

**Figuur 8: Evaluerings wat uitkomstes meet**



### Ontleding van reise

Ritte of reise word voorafgegaan deur 'n vraag na mense of goedere om te reis. Reison্তleding is ingrypings op gemeenskapsvlak wat ondersoek instel na die reiservarings van die vervoerverbruikers en die beweging van vrag goedere. Spesifieke verbeterings op reisvlak kan beteken dat die Departement nouer met die Departement van Gesondheid, Departement van Gemeenskapsveiligheid, plaaslike munisipaliteite en wetstoepassingsagentskappe moet werk om die reaksietyd op ongelukke te bespoedig om die risiko van sterftes en trauma te verminder. Daar behoort merkbare verbeteringe aan veiligheid te wees, soos beter bestuurdergedrag, meer voertuiggebruikers wat sitplekgordels dra, veiliger voertuie, asook betroubaarheid en doeltreffendheidsverbeteringe aan diensroosters om spitsstye te vergemaklik, ritte te verkort en verbeterde gemak aan voertuiggebruikers te bied.

### Ontleding van vervoerroetes

Hierdie ingrypings bied 'n basis vir ruimtelike integrasie en beïnvloed verskeie gemeenskappe. Hierdie ingrypings poog om vervoerdeurgange (soos Lansdowne en Vishoek) en gebiede waar sosiale verhoudings, soos skole, hospitale, werkplekke, vervoerplekke en woonbuurte volhoubaar kan bestaan, te ontwikkel. Sekere ingrypings poog om die Metrorail Sentrale Spoorlyndiens in Kaapstad te verbeter of om die aantal goedgekeurde openbare vervoerroetes te vergroot om meer konektiwiteit, bekostigbaarheid en verkorte reistye vir pendelaars te bied en om vervoerinfrastruktuur op strategiese roetes by strategiese mobiliteitsdeurgange te bewaar (die N1, N2- en N7-snelweë).

### Ontleding van vervoer- en infrastruktuurnetwerk

Ingrypings op gemeenskapsvlak, soeke na geregtigheid deur grondgebruikspatrone te verander met transito-georiënteerde ruimtelike ontwikkeling vir deurgange en deur

aandag te gee aan die norme en waardes wat armoede en ongelykheid, die nalatenskap van apartheid, en gepaardgaande intergenerasie trauma bepaal. Ingrypings vir die ontwerp van vervoernetwerke, soos die priorisering van openbare vervoer en die voltooiing van die kringnetwerkhoofweg, sal help om mobiliteit en veiligheid te verhoog en openbare vervoer doeltreffender te maak. Sekere ingrypings is daarop gemik om probleme op die vlak van die vervoer- en infrastruktuurnetwerkkwessies aan te pak, soos om die verdere agteruitgang van die grondpadnetwerk te verhoed en sodoende die algemene toestand van die padnetwerk te verbeter buiten 'n klein aantal spesifieke roetes. Dit sou ook nodig wees om te verseker dat die algemene toestand van die infrastruktuurportefeulje, wat onderwys-, gesondheids- en algemene fasiliteite insluit, verbeter, en 'n enkele kaartjie- en roosterstelsel vir openbare vervoer in werking stel, met meer roetes wat konnektiwiteit verbeter.

## 2.1 Verduideliking van beplande prestasies gedurende die vyf-jaar-beplanningsperiode

Alhoewel die onmiddellike behoeftes van die mense van die Wes-Kaap veilige en beveiligde reis is en terwyl ingrypings ingestel is om die veiligheid van ritte te verbeter en vervoerdienste te reguleer, bly verbeteringe aan openbare vervoer steeds die belangrikste faktor vir volhoubare veiligheid op die vlak van die vervoernetwerk in die mobiliteitsekosisteem op langer termyn.

Groot ingrypings is nodig om die huidige infrastruktuurportefeulje te bewaar (geteerde- en grondpadnetwerke, algemene geboue, en geboue vir gesondheid en onderwys). Toestandsbeoordelings in die portefeulje is van kritieke belang vir die beoordeling van risikovlakke en instandhoudingsprioriteite. Gerehabiliteerde en goed onderhoude infrastruktuur verbeter veiligheid en verminder die risiko van mislukking en moontlike lewensverlies. Sodra veiligheid en sekuriteit verbeter is, kan verdere verbeteringe aan openbare vervoerdienste bewerkstellig word deur beter beskikbaarheid, betroubaarheid en bekostigbaarheid van die dienste, wat vergemaklik word deur versnelde ruimtelike transformasie deur die gebruik van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje.

## Uitkoms 1: 'n Provinsiale kern van infrastruktuur wat volgens die voorgeskrewe standaard vir dienslewering presteer

Die DVOW Uitkoms 1: 'n provinsiale kern van infrastruktuur wat volgens die voorgeskrewe standaard vir dienslewering presteer is in lyn met MTSF 2: ekonomiese transformasie en werkskepping. Hierdie uitkoms gee uitvoering aan Nasionale Vervoersektor Stratetiese Prioriteit 3: infrastruktuur bou wat die ekonomie laat groei. Hierdie uitkoms dra by tot die Nasionale Openbare Werkesektor Stratetiese Prioriteit: produktiewe bates. Uitkoms 1 is 'n belangrike voorvereiste vir die verwesenliking van die WKR se VIP2: groei en werkgeleentheid.

### Die uitkoms beoog:

'n Bemagtigende ekonomie, met 'n verhoogde BBP en groei in indiensneming in die Wes-Kaap. Veerkragtige infrastruktuur wat doeltreffender werk, die beginsels van groenbou en konstruksie inkorporeer, ons omgewingsvoetspoor verlaag en die moontlikheid van beserings by infrastruktuurgebruikers verminder. Verbeterde toestand van geboue se infrastruktuur (Onderwys, Gesondheid en Algemeen), insluitend standaard vir beroepsgesondheid en -veiligheid (OHAS) en universele toegang.

Verbeterde toestand van paaie, brûe en duikslote, insluitend OHAS-standaarde en universele toegang. Na die ingryping sal die aantal begunstigdes wat werk of verdere opleiding verwerf, toeneem.

### Bemagtigers van die uitkoms:

- Die bewaring van huidige infrastruktuur (geboue en padinfrastruktuur), sowel as die bou van veerkragtige nuwe infrastruktuur, sal die samelewing in die algemeen bemagtig en bydra tot die ekonomiese groeivoorsigte van die provinsie.
- Die opstel van 'n portefeulje van bates deur 'n stratetiese en gefokusde benadering te neem om 'n infrastruktuurplan te ontwikkel.
- Die vrystelling van nie-stratetiese bates.
- Die konstruksie van transito-georiënteerde gesondheids-, algemene en onderwysfasiliteite.
- Voorsiening van openbare vervoer-mobiliteitstelsels (wisselaars, toegewyde bane, verdigting, NGV-netwerke en spoorweg).
- Fasilitering van kapasiteit en bevoegdheid op provinsiale en munisipale vlak om toepaslike standaard vir infrastruktuurlewering te lewer.
- Die gebruik van huidige, opkomende en toekomstige tegnologie vir die beplanning, integrasie en bestuur van infrastruktuur.
- Ondersoek na alternatiewe finansieringsmodelle om belangrike infrastruktuurbeleggings te ontsluit, soos om die WKR-instandhoudingsprogram te verpak met die oog op samewerking met die private sektor.
- Die verskaffing van interne en eksterne beurse in die vervoer-, gebou-, ingenieurs- en verwante dissiplines vir aspirant jeug en personeel om die sektor te transformeer en interne kapasiteit op te bou.

- Die aanbod van vaardigheidsgeleenthede vir die jeug deur verskillende ambagsprogramme, waarvan sommige ter ondersteuning van die Nasionale Jeugdiens sal wees.
- Die instandhouding van die Graduate Professional-program sodat gegraduateerdes die mentorskap en praktiese kundigheid ontvang wat hulle benodig om as professionele persone geregistreer te word.

#### *Hierdie uitkoms dra by tot:*

- Verhoogde randwaarde van belegging (direk en in infrastruktuur).
- Aantal regulatoriese inisiatiewe wat met betrekking tot uitvoer geïmplementeer is.
- Aantal sistemiese verbeterings aan regulasies wat ten opsigte van beleggings voltooi is.
- Veerkrachtige infrastruktuur as 'n kern van ekonomiese ontwikkeling.
- Om alle inwoners van die Wes-Kaap die geleentheid te bied om hul lewensloop te vorm, waar hulle in staat gestel word om 'n waardige en betekenisvolle lewe te leef, terwyl dit bydra tot die verbetering van die samelewing.
- Optimale benutting van toegewese ruimte.
- Veerkrachtige infrastruktuur wat meer doeltreffend werk en groenbou- en konstruksiebeginsels bevat, en met verbeterde energie-doeltreffendheid funksioneer.
- Verbeterde diensvlakke van vervoerdeurgange met opgegradeerde provinsiale infrastruktuur wat ekonomiese groei aandryf, met die fokus op die groeisektore van die ekonomie, veral die landbousektor. Dit sluit intermodale vragstelsels in.
- Bewaarde infrastruktuurportefeulje, met verbeterde toestande op die provinsiale padnetwerk vir alle gebruikers.
- Veiliger padnetwerk, met gladder rite vir privaat motoriste, openbare voertuie op die pad en kommersiële voertuie, waardeur gebruikers se koste verminder word.
- Bemagtigde gemeenskappe deur vaardigheidsontwikkeling vir jeug, vroue en gestremdes, terwyl dit ook bemagtigingsinisiatiewe vir kontrakteursontwikkeling bied.

#### *Belangrike risiko's verbode aan hierdie uitkoms:*

- Verdere verswakking in die vermoë van infrastruktuur om volgens die voorgeskrewe standaarde te presteer, met groter waarskynlikheid vir padongelukke en verwante trauma en koste.
- Beroepsgesondheids- en veiligheidsrisiko's wat verband hou met die agteruitgang van skoolgeboue, gesondheidsfasiliteite en algemene geboue.
- Verlies aan bederfbare voedselsekerheid in die Wes-Kaap weens swak infrastruktuurtoestande op die platteland.

#### *Aannames wat met hierdie uitkoms verband hou:*

- 'n Inklusiewe model vir die prioritering van dienslewering wat paaie en opgraderings vir spesifieke benadeelde gemeenskappe prioritiseer.
- Die verskaffing van meer WKR-werkseleenthede vir vroue, jeugdige en persone met gestremdhede, veral deur vernuwende, arbeidsintensiewe konstruksie- en instandhoudingsprojekte.

*Belangrike belanghebbendes wat benodig word vir die sukses van die uitkoms:*

- Nasionale regering: Die nasionale Departement van Vervoer en die nasionale Departement van Openbare Werke en Infrastruktuur speel 'n kritieke rol wat dit moontlik maak om te verseker dat daar 'n beleidsraamwerk is om te reageer op die infrastruktuurfinansieringskrisis en om voorsiening te maak vir gesamentlike beleggingstrategieë en vennootskappe.
- Wes-Kaapse Regering: Die provinsiale Tesourie speel 'n kritieke rol om die ontwikkeling van strategieë en modelle te ondersteun om infrastruktuurfinansiering en finansieringsvennootskappe in die private sektor te beskerm. Die provinsiale Tesourie speel ook 'n kritieke koördineringsrol in die ontwikkeling, finansiering en bestuur van infrastruktuur op langer termyn.
- Plaaslike Regering: Deurlopende vennootskappe maak beleggingstrategieë vir kritieke infrastruktuur moontlik.
- Diensverskaffers van buite: Lewering van dienste binne 'n stabiele, geweldvrye omgewing.
- Privaatsektor: Bevorder vennootskappe vir belegging en verskaffing.

## Uitkoms 2: Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring

Die DVOW se Uitkoms 2: Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring is in lyn met MTSF 6: Sosiale samehorigheid en veilige gemeenskappe. Hierdie uitkoms gee uitvoering aan Nasionale Vervoersektor Stratetiese Prioriteit 1: Veiligheid as instaatsteller vir dienslewering. Op provinsiale vlak dra die Departement se uitkoms by tot die WKR VIP1: Veilige en samehangende gemeenskappe.

### *Die uitkoms beoog:*

Die vermindering van die groot aantal padsterftes asook die optimalisering van die provinsiale verkeerswetstoepassingsdienste deur middel van data-gedrewe, tegnologie-gesteunde metodes.

### *Bemagtigers van die uitkoms:*

- Die bou van die samelewing se veerkragtigheid deur veiligheid in openbare ruimtes te verhoog en deur sosiale samehang en verbondenheid te versterk.
- Volledige vestiging van die ITH: Die ITH is 'n vernuwend, slimstelsel wat die potensiaal van tegnologie benut om vervoer in die Wes-Kaap te verbeter. Dit bied beter data en inligting aan besluitnemers, dit maak regstreekse monitering van padverkeer, openbare vervoer en misdaad moontlik, en maak dit moontlik om wetstoepassing vinnig en doelgerig te implementeer. Die ITH is daarop gemik misdaadbestryding in die Wes-Kaap te hervorm en die omvang en impak van wetstoepassingsagentskappe uit te brei en sodoende 'n veiliger provinsie vir almal te skep. Die ITH sal ook die ontwikkeling van openbare vervoer ondersteun deur digitale geleenthede te bied om toegang tot passasiersinligting te kry, tariewe te betaal en diensgehalte te beoordeel. Deur die PSTP is die eerste stadia van die Hub geïmplementeer en die meerjarige, volledige vestigingsproses duur voort. Oor die volgende vyf jaar is die bedoeling om die ITH ten volle te vestig en te operasionaliseer. Vanuit die perspektief van die burger, is die ITH 'n belangrike instaatsteller van verbeterde openbare vervoer asook veiliger paaie en gemeenskappe en bring dit 'n wye reeks doeltreffendhede in die sakeprosesse en -bedrywighede van die Departement in.
- Die vestiging van 'n snelwegpatroolie, onderskepenheid en inspektoraat vir openbare vervoer: Die Provinsiale Verkeersdiens sal tot 'n moderne, hoë-tegnologie en kragtige mag hervorm en verbeter word. Dit sal insluit die vestiging van 'n elite-onderskeidingseenheid vir vinnige reaksie. Die vestiging van 'n toegewyde inspektoraat vir openbare vervoer sal gesamentlike bedrywighede vereis om onwettige en onveilige openbare vervoerbedrywighede te teiken.
- Versterking van die DVOW-padveiligheidsbestuursfunksie deur 'n holistiese benadering tot verkeersveiligheid te gebruik om die herhaling en implementering van die distriksveiligheidsplan se implementeringsmodel verder te ondersteun. Toewyding word van alle belanghebbendes benodig, veral om die reaksie op ongelukke te verbeter. Hierdie benadering vereis moniteringstegnologie om akkurate bygewerkte

data rakende inligting oor verkeersveiligheid te verskaf, asook om die manipulasie van verkeersveiligheidstelsels op te spoor en te verminder.

- Dit behels ook die skepping van 'n veilige ekosisteem wat globale standaarde, inligtingskemas en aansporings integreer, wat 'n sentrale databasis vir doeltreffende en effektiewe datagebruik gebruik en 'n platform skep wat burgers, veral kwesbare padgebruikers, insluit deur openbare betrokkenheid by verkeersveiligheid. Stelselintegrasies is daarop gemik om integrasie van die DVOW se openbare infrastruktuur- en openbare vervoerdata in die WKR bestuur van klanteverhoudinge (CRM) -stelsel te bewerkstellig, asook verbeteringe aan die doeltreffendheid van prosesse en inligtingstelsels om agterstande in die bedryfslisensie- en beoordelingsstelsels uit te skakel.
- Die invloed van beter gedrag van alle padgebruikers deur regulering en wetgewing. Dit vereis toepaslike wetstoepassingsvermoë om padverkeersoortredings en misdaad te polisieer, asook bewusmaking / opvoeding van verkeersveiligheid, insluitend deurdringende kommunikasie. Verdere ontwikkeling en ontplooiing van die eNFORCE-stelsel, Gemiddelde Spoed Oor Afstand (ASOD) en Outomatiese nommerplaat-herkenning (ANPR)-tegnologie, en Operation Jugular sal die onmiddellike opsporing van verkeersoortredings en misdaad ondersteun en uiteindelik lei tot die beskerming van kwesbare padgebruikers.
- Die verbetering van die veiligheid van die voertuie en die bestuurder se gedrag op die paaie vereis geregleerde standaarde vir eksaminatore en instruksie by bestuurslisensie-toetsentrums, DLTS's, voertuigtoetsstasies (VTS's) en registrerende owerhede. Die DVOW vereis verbintenisse met die implementering van voertuigveiligheidstechnologieë, asook wysigings aan wetgewing wat onder sekere omstandighede die skut van private voertuie moontlik maak.

#### *Hierdie uitkoms dra by tot:*

- Die bou van die samelewing se veerkragtigheid deur veiligheid in openbare ruimtes te verhoog en deur sosiale samehang en verbondenheid te versterk.
- Verbeterde bestuur van verkeersveiligheid waarin aktiewe belanghebbendes besig is met alle aspekte van verkeersveiligheid en verantwoordelikheid aanvaar vir verkeersveiligheid.
- Opedateerde tegnologie wat nuwe bestuurders in die padnetwerk die kapasiteit en die nodige vaardigheid bied om die paaie veilig te gebruik.
- Beter opsporing van bedrog deur verbeterde regulering en intelligensiebedrywighede in VTS's, DLTC's, registrasie-owerhede en vervoeradministrasie en lisensiering, sowel as in die verkeerswetstoepassingsdiens.
- Die inspanning van meer beamptes met slim-toepassingstechnologie wat die risiko van omkoperij en korrupsie verminder.
- Doeltreffende gebruik van beskikbare data om ingrypings met verkeersveiligheid met belangrike belanghebbendes te koördineer, asook verhoogde navorsing oor veilige infrastruktuurontwikkelinge en oplossings wat spesifiek vir die Suid-Afrikaanse konteks aangepas is.
- Veiliger paaie, met verbeterde ontwerpe vir padinfrastruktuur wat veiligheid beklemtoon en die waarskynlikheid en impak van ongelukke verminder.

- Bykomende oudits op padveiligheid wat die padtoestande vir alle soorte padgebruikers toets.
- Vroeë opsporing van gevaarlike plekke en implementering van sleutelplanne om sulke gevare aan te spreek.
- Die gebruik van moderne moniteringstechnologie om die padtoestand te verbeter.
- Die aktivering van openbare vervoer om veiliger gemeenskappe en openbare vervoerdienste en nie-gemotoriseerde vervoerroetes te bewerkstellig.
- Veiliger voertuie op die padnetwerk met hoë standaarde en vereistes vir veiligheid vir voertuigvervaardigers.
- Verbeterde padwaardigheid van voertuie met *ad hoc*-inspeksies.
- Verminderde oorlading van voertuie.
- Verbeterde basiese funksies vir gekontrakteerde openbare vervoerdienste volgens die voorwaardes van die kontrak en verhoogde versekeringsdekking vir gekontrakteerde openbare vervoervoertuie.
- Verbeterde gedrag van die padgebruiker met verlaagde spoed, verminderde afgeleide gedrag, verminderde bestuur onder die invloed van alkohol of ander middels, verhoogde gebruik van sitplekgordels en gereelde pouses om moegheid teen te werk.
- Vermindering in sterftes en beserings by voetgangers.
- Verbeterde regstreekse inligting oor verkeersveiligheid.
- Verminderde aantal onwettige minibustaxi's wat in die provinsie werk.

#### *Belangrike risiko's verbonde aan hierdie uitkoms:*

- Ingrypings wat daarop gemik is om padsterftes te verminder, kan 'n moontlike koste-implikasie hê as gevolg van padgebruikers wat ernstige beserings opdoen en moontlike permanente gestremdhede het.

#### *Aannames wat met hierdie uitkoms verband hou:*

- Die verhoogde implementering van tegnologie en vernuwing sal lei tot verbeterde gebruikersgedrag.
- Verbeterde gebruik van tegnologie sal lei tot beskikbare data vir die ontleding en beoordeling van die impak van verskillende ingrypings.
- Padongelukke het 'n invloed op baie samelewingsvlakke, insluitend die verlies aan broodwinners en inkomste as gevolg van sterftes en beserings in die padongelukke.

#### *Belangrike belanghebbendes wat benodig word vir die sukses van die uitkoms:*

- Nasionale Regering: Die nasionale Departement van Vervoer kan 'n effektiewe beleidsraamwerk vir padveiligheid en -regulering bied.
- Die Nasionale Vervolgingsgesag het die wettige gesag om misdaad op die vervoernetwerk te vervolg.
- Wes-Kaapse Regering: Die Departement van Gemeenskapsveiligheid en die Departement van Gesondheid kan geïntegreerde beplanning van veiligheidstrategieë en reaksie na die ongeluk ondersteun. Dit is die rol van die Departement van die Premier (Sentrum vir e-innovasie) om ICT-standaarde op te stel.
- Plaaslike Regering: Distriksgebaseerde beplanning kan padveiligheid verbeter.



### Uitkoms 3: Verbeterde openbare vervoerdienste

Die DVOW se Uitkoms 3: Verbeterde openbare vervoerdienste is in lyn met MTSF 5: Ruimtelike integrasie, menslike nedersettings en plaaslike regering en spesifiek tot die uitkoms daarvan: Verhoogde toegang tot bekostigbare en geïntegreerde vervoerstelsel.

Hierdie uitkoms gee uitvoering aan Nasionale Vervoersector Strategiese Prioriteit 2: Openbare vervoer wat sosiale emansipasie moontlik maak en 'n ekonomie wat werklik werk, asook Nasionale Sektor Strategiese Prioriteit 5: Die versnelling van transformasie na groter ekonomiese deelname. Die Departement se Uitkoms 3 Mobiliteit en ruimtelike transformasie.

#### *Die uitkoms beoog:*

Inwoners woon in goed verbinde, lewendige en volhoubare gemeenskappe en beweeg doeltreffend met veilige, bekostigbare openbare vervoer met 'n lae koolstofinhoud.

#### *Bemagtingers van die uitkoms:*

- Stabiliseer en verbeter treindienste: Die pendeltreinstelsel is in krisis en die Departement sal met belanghebbendes, insluitend die nasionale regering, PRASA en die Stad Kaapstad, saamwerk om dit reg te stel. Dit sal voortgesette ondersteuning vir die Eenheid vir Spoortoepassing addisionele inisiatiewe om die netwerk te beveilig, en die oorweging van die oordrag van die spoorfunksie na die Wes-Kaap, insluit. Verbeterde treindienste sal die burgers en die ekonomie van die Wes-Kaap baie bevoordeel deur betroubare, veilige, klimaatvriendelike toegang tot sosio-ekonomiese geleenthede te bied en om aanhoudende ruimtelike hindernisse tot insluiting te oorkom.
- Ontwikkeling van reëlins vir instellings en befondsing wat nodig is om verbeterde geïntegreerde openbare vervoer in die Wes-Kaap effektief te beplan, te lewer en te bestuur, insluitend die vestiging van die Wes-Kaapse Vervoerowerheid en die verkryging van addisionele en toegewyde befondsingsbronne vir openbare vervoer.
- Opbou van beplanningskapasiteit by munisipaliteite en verbetering van integrasie en meer effektiewe balansering en regulering van die aanbod van bedryfslisensies en vraag na dienste op vervoerroetes deur die stelsel vir die regulering van openbare vervoer (PTRS) in die ITH te integreer.
- Groter fondse oor die MTEF is nodig om die uitbreiding van Go George-dienste na Thembalethu en die landelike gebiede van George te ondersteun en om loodsprogramme te ondersteun wat op verbeterde dienslewering deur die minibustaxibedryf in Overstrand en ander distriksmunisipaliteite gefokus is.
- Ondersoeke na taxigeweld, moorde en poging tot moorde, asook misdade wat die kern van taxigeweld uitmaak, word benodig. Die DVOW, in samewerking met die Suid-Afrikaanse Polisie en die nasionale vervolgingsgesag, het 'n gesamentlike taakspan op die been gebring om taxi-verwante misdade te hanteer, insluitend roete-invalle, onwettige bedrywighede, bedrog, afpersing en ander elemente van georganiseerde misdaad.

- Bykomende verbeteringe aan die kwaliteit en veiligheid van minibustaxidienste deur die implementering van 'n loodsprojek en die latere implementering van die model dwarsoor die provinsie.
- Verbeterde openbare vervoerdienste, met nuwe gekontrakteerde geskeduleerde dienste, gekontrakteerde, geskeduleerde minibustaxi-dienste, met bestuurders wat 'n salaris trek en hoflik is en die bekendstelling van snel-/meer gereelde busdienste.
- Transformasie-inisiatiewe om besigheids- en bemagtigingsgeleenthede vir operateur- en konstruksiekontrakteursontwikkeling, asook opleiding vir vaardigheidsontwikkeling, wat jeug en vroue teiken, te ontsluit.
- Registrasie van bestuurders in die openbare vervoer om beter aanspreeklikheid vir bestuurders te bevorder en erkenning aan goeie padgedrag te gee.
- Ontplooiing van minibustaxi-dienste met intelligente-vervoerstelsels (ITS), met opsies soos outomatiese nommerplaat-herkenning (AVL) vir doeltreffende bestuur van voertuie en vloot. Verskaffing van bedryfsbesparings deur geoptimaliseerde instandhouding en outomatiese tariefinvordering (AFC) vir vinniger opklim en integrasie van dienste. AFC-stelsels kan terselfdertyd die passasiers tel en modale voorkeurdata lewer.
- Die modernisering van die geskeduleerde busdiens in die Stad Kaapstad deur die bekendstelling van snel-/meer gereelde busdienste om reistyd te verbeter en opsies vir vroeë oggendritte te verhoog. Ons nodig meer goedgekeurde roetes en kapasiteit om gemeenskappe te diens om die mate waarin die geskeduleerde busdiens by 'n verskeidenheid plekke buite die huidige periferie met hoofroetes aansluit, te verbeter.
- Verbeterde toestande vir voetgangers, fietsryers en ander nie-gemotoriseerde vervoergebruikers: Deur die PSTP sal die Departement saam met plaaslike vennote werk om 'n veiliger omgewing vir voetgangers en fietsryers te ontwikkel. Dit sluit infrastruktuurverbeteringe in, soos sypaadjië, fietsrybane, maatreëls om verkeer te kalmeer, veiliger kruisings, asook sterker toepassing en laer snelhede om kwesbare padgebruikers beter te beskerm.
- Deur die PSTP het die Departement 'n Wes-Kaapse vragstrategie- en implementeringsprogram ontwikkel en implementeer om, in samewerking met belangrike belanghebbendes in die openbare en private sektor, vragstelsels te verbeter. Die vragstelsel is 'n belangrike ekonomiese bemagtiger – om goedere van plase na fabriek na winkelrakke te kry, op 'n doeltreffende en bekostigbare wyse. Sodanig is 'n goed funksionerende vragstelsel noodsaaklik vir ekonomiese ontwikkeling en werkskepping in die Wes-Kaap.

#### *Hierdie uitkoms dra by tot:*

- Skepping van beter skakels tussen verskeie plekke deur veilige, doeltreffende en bekostigbare openbare vervoer.
- Meer geleenthede vir mense om op beter plekke te woon.
- Klimaatvriendelike toegang tot sosio-ekonomiese geleenthede deur opgraderings aan openbare vervoer en nie-gemotoriseerde bedrywighede en infrastruktuur.
- 'n Gestabiliseerde en veilige spoornetwerk wat 'n betroubaarder en meer gereelde diens met verhoogde kapasiteit bedryf, insluitend op die sentrale spoorlyn.
- Betroubare en geïntegreerde vervoerdienste oor verskillende modusse.

- Verbeterings aan infrastruktuur en openbare vervoerdienste wat stelselmatig universele toeganklikheid verbeter.
- 'n Kompakte stedelike vorm, met nuwe provinsie-wye transito-georiënteerde ontwikkelinge, met meer uiteenlopende nedersettingsopsies in gemengde-inkomste-grondgebruiksinstellings.
- Bykomende verbeteringe aan die gehalte en veiligheid van bestaande minibustaxi-dienste.
- 'n Tegnologiese revolusie in die minibustaxibedryf, wat meer skakels bied met meer roetes en kapasiteit vir gemeenskappe, asook om die Metrorail-diens te ondersteun om meer koste-effektief, toeganklik, veiliger en in staat te wees om elektroniese betalings, inligting oor passasiers, vermaak en beter reis-gereif te verskaf.
- Verhoogde gebruik van fietsry as 'n bekostigbare, omgewingsvriendelike en gesonder vervoeropsie vir reisigers.
- Veiliger toestande vir voetgangers in die provinsie, insluitend verbeterde sypaadjies en veiliger kruisings.
- 'n Bemagtigde openbare vervoerindustrie met getransformeerde minibustaxibesighede wat beter werk- en werksgeleentheid bied.
- Vaardighedsontwikkeling vir die jeug en vrouens.
- Bemagtigingsinisiatiewe vir die ontwikkeling van operateur-kontrakteurs-ontwikkeling wat beter werk- en werksgeleentheid bied.
- Verminderde opeenhoping deur die koste-effektiewe en veilige vervoer van goedere met 'n hanteerbare impak op provinsiale padinfrastruktuur. Dit sal uiteindelik ekonomiese groei ondersteun, werkskepping bevorder en die koste van verbruikersgoedere verminder.

#### *Belangrike risiko's verbonde aan hierdie uitkoms:*

- Verdragings in die afkondiging van die wysigingswetsontwerp op nasionale padvervoer, wat die provinsiale sfeer bemagtig om openbare vervoer te verbeter.
- Beperkte fondse om die minibus- en taxibedryf te help met opleidings- en bewusmakingsprogramme vir bestuurders en operateurs wat daarop gemik is om die risiko van taxigeweld te verminder.
- Beperkte subsidiefinansiering om die kapasiteit van geformaliseerde openbare vervoer, soos die gesubsidieerde busdiens, uit te brei.
- Begrotingskortings gedurende die beplanningsperiode sal die bestaande inisiatiewe en die vordering wat reeds gemaak is, beduidend ondermyn.

#### *Aannames wat met hierdie uitkoms verband hou:*

- 'n Provinsiale vervoerowerheid wat gekoördineerde beplanning, integrasie en bestuur van openbare vervoer oor instellings, regeringsfere en die privaatsektor ondersteun, sal 'n veilige, bekostigbare en naatlose ervaring vir die mense oplewer.
- As gevolg van verbeterde veiligheid en betroubaarheid, sal meer mense kies om openbare vervoer eerder as private motorvoertuie te gebruik, wat lei tot meer lewensvatbare openbare vervoerdienste en verdigting van deurgange vir openbare vervoer.
- Georganiseerde misdaadsindikate wat openbare vervoer teiken, sal oneffektief word.

- Arbeidsproduktiwiteit sal toeneem as gevolg van 'n betroubare pendelvervoerdiens.
- Verhoogde aanspreeklikheid vir bestuurders teenoor hul passasiers sal slegs effektief wees as 'n bestuursregistrasieproses gekoppel is aan opleidings- en ontwikkelingsprogramme om die huidige ingesteldheid en gedrag van bestuurders te verander.

*Belangrike belanghebbendes wat benodig word vir die sukses van die uitkoms:*

- Nasionale Regering: Die nasionale Departement van Vervoer en PRASA speel 'n sleutelrol om vennootskappe te versterk om spoorwegdienste te verbeter. 'n Bemagtigende beleidsraamwerk is nodig, asook voldoende subsidiëring van openbare vervoerdienste.
- Wes-Kaapse Regering: Die Departemente van Menslike Nedersetting, Omgewingsake en Beplanning en Plaaslike Regering speel sleutelrolle in die aktiewe beplanning om te verseker dat strategieë vir integrasie en verdigting ontwikkel en geïmplementeer word.
- Plaaslike Regering: Die plaaslike regeringsfeer speel 'n kritieke rol in die beplanning en implementering van openbare vervoerdienste. Vennootskappe is reeds aan die gang in belangrike implementeringsgebiede, waaronder Stad Kaapstad, George, Overstrand, Stellenbosch en Swartland munisipale gebiede.
- Diensverskaffers: Die stelsel maak staat op die verskaffing van veilige, kwaliteit dienste binne 'n stabiele, geweldvrye omgewing.

## Uitkoms 4: Ruimtelike transformasie deur die finansiering van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje

Die DVOW se Uitkoms 4: Ruimtelike transformasie deur die finansiering van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje is in lyn met die MTSF Prioriteit 5: Ruimtelike integrasie, menslike nedersettings en plaaslike regering. Die uitkoms van die Departement dra spesifiek by tot die volgende MTSF Priority 4-uitkomst:

- 'n Ruimtelik regverdig en getransformeerde nasionale ruimte-ekonomie wat gelyke toegang tot maatskaplike dienste en ekonomiese geleenthede in stede, streke en landelike gebiede moontlik maak;
- Beskerming van kwesbare gemeenskappe en werkers teen oorgang na ekonomieë met 'n lae koolstofinhoud;
- Ruimtelike transformasie en geregtigheid; en
- Verhoogde toegang tot bekostigbare en geïntegreerde vervoerstelsels.

Hierdie uitkoms gee uitvoering aan Nasionale Strategiese Prioriteit vir Openbare Werke: Geïntegreerde Beplanning. Hierdie uitkoms dra verder by tot die Nasionale Strategiese Prioriteit vir die Vervoersektor 3: Infrastruktuur bou wat die ekonomie laat groei. Die Departement se Uitkoms 4 dra by tot VIP4: mobiliteit en ruimtelike transformasie.

### *Die uitkoms beoog:*

- Inwoners wat in goed verbinde, lewendige en volhoubare gemeenskappe woon en doeltreffend rondbeweeg op veilige, bekostigbare, lae-koolstofinhoud openbare vervoer.
- Verhoogde toegang tot beter kwaliteit, bekostigbare en geïntegreerde vervoerstelsels, wat lei tot korter reistye tussen waar mense woon, werk en toegang tot dienste het. Dit sal reiskoste en die hoeveelheid tyd wat mense spandeer om te reis, verminder.
- Bekostigbare nedersettings, korter reisafstande en reistye vir burgers, en korter loopafstande en toegang tot dienste en geleenthede.
- Verdigte liggings met ontwikkelings met gemengde-gebruik wat lewensvatbare openbare vervoer en sake-ontwikkeling ondersteun, goeie vennootskappe in stedelike bestuur vergemaklik en beleggings lok.
- Geïntegreerde en ruimtelik getransformeerde ekonomiese ontwikkelinge en sosiale omgewings wat deur strategiese grondvrystelling en eiendomsvennootskappe ondersteun word.

### *Bemagtigers van die uitkoms:*

- Inklusiewe plekke met geleenthede vir mense om op beter plekke te woon.
- Die skep van beter skakels tussen plekke deur veilige, doeltreffende en bekostigbare openbare vervoer.
- Identifisering van geskikte grond wat beskikbaar gestel kan word om ruimtelike transformasie en ontwikkeling te kataliseer. Dit sluit grond in vir gemengde-gebruik,

gemengde inkomste buurte wat inklusiewe en doeltreffende nedersettings insluit, asook grond vir bekostigbare behuising en ander sosio-ekonomiese doeleindes.

- Voortgesette ingrypings soos die Conradie Better Living Exemplar Model Project, Artscape/ Founders' Garden en Two Rivers Urban Park in Kaapstad, asook die Vredenburg Regeneration Precinct.
- Die afhandeling van 'n Master Office-akkommodasieplan wat die oprigting van volhoubare kantoorgeriewe vir die WKR sal insluit en belegging in die moderniseringsprogram. Die plan is daarop gemik om die doeltreffendheid van eiendom ten opsigte van ruimte en koste te verhoog, die ligging van die fasiliteit te optimaliseer en om die aantal eiendomme wat die WKR huur te verlaag ten gunste daarvan om 'n groter deel van die fasiliteite wat in die WKR se besit is te gebruik.
- Onbeswaarde vakante grond en eiendomme.
- Inkoop van gemeenskap.
- Geen gemeenskapsonrus of inval van vakante eiendomme nie.
- Inkoop en samewerking vir geïntegreerde beplanning en implementering van munisipaliteite, provinsiale en nasionale departemente en SOE's.
- Voldoende begrotingstoewysing vir ruimtelike transformasie-inisiatiewe.
- Beleide en wetgewing wat ruimtelike transformasie moontlik maak.
- Belyning tussen provinsiale en munisipale beleggingsbeplanning.

#### *Hierdie uitkoms dra by tot:*

- Die vermindering van die gemiddelde reistydperk na en van werk- en nywerheidsentrums, asook na en van dienste.
- Die vermindering van die gemiddelde persentasie inkomste wat aan vervoer bestee word.
- Ruimtelike transformasie en integrasie en verhoogde toegang tot bekostigbare vervoerstelsels.
- Transformatiewe gemengde gebruik, gemengde inkomste buurt-nedersettings wat inklusiewe en doeltreffende nedersettings van geleenthede is, dit wil sê plekke waar lewens waarde het, ongeag waar mense woon en werk.
- Produktiewe en volhoubare stedelike sentrums.
- Verdigte en beter geleë nedersettings en meer doeltreffende ligging van werk en mense.
- Gemeenskappe en werkers word beskerm tydens die oorgang na lae-koolstof-ekonomieë.

#### *Belangrike risiko's verbonde aan hierdie uitkoms:*

- Verswakking van infrastruktuurkern as gevolg van mededingende eise in 'n beperkte begrotingsomgewing, wat lei tot 'n situasie waar infrastruktuur nie die gewenste diensvlakke en standaarde vir veiligheid en mobiliteit voldoende ondersteun nie.

#### *Aannames wat met hierdie uitkoms verband hou:*

- Openbare vervoer is die prioriteit in die vervoerbeplanningsfunksie.
- Verhoogde mobiliteit om geregtigheid in vervoer te verleen word op kort termyn in plek gestel en verdigte vervoerdeurgange word goedgekeur vir die

langtermynontwikkeling van vervoergebiede en veranderde grondgebruikspatrone as 'n noodsaaklike voorwaarde vir ruimtelike transformasie.

- Infrastruktuur bly die belangrikste dryfveer vir die provinsiale groeistrategie, met die beveiliging van die batebasis as kernkomponent van die strategie.

*Belangrike belanghebbendes wat benodig word vir die sukses van die uitkoms:*

- Nasionale regering: Die nasionale Departement van Openbare Werke en Infrastruktuur is 'n kritieke vennoot in die vrystelling en verkryging van strategiese grond om ruimtelike transformasie te bewerkstellig en 'n beleidsraamwerk in plek te stel om ruimtelike transformasie te ondersteun.
- Wes-Kaapse Regering: Die Departemente van Menslike Nedersetting, Omgewingsake en Beplanning en Plaaslike Regering is kritieke vennote in die aktiewe beplanning om strategieë vir ruimtelike transformasie en verdigting te ontwikkel en te implementeer.
- Plaaslike regering: Voortgesette vennootskappe is van uiterste belang vir geïntegreerde beleggings- en ontwikkelingstrategieë.
- Privaatsektor: Deur vennootskappe vir beleggings- en veruwende finansieringsmodelle in staat te stel, kan die doelstellings van Uitkoms 4 ondersteun.
- Diensverskaffers: Om verskaffingstrategieë te implementeer.

### 3 Belangrike risiko's en versagtings

Uitkomst	Sleutel risiko's	Versagting van risiko's
<p>'n Provinsiale infrastruktuurkern wat volgens sy voorgeskrewe standaard vir dienslewering presteer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die waarskynlikheid bestaan dat daar 'n verdere vermindering in die begrotingsvoorsiening sal wees (insluitend besnoeiings in die COE, die voorwaardelike toewysingstoelae asook die finansiële toewyding van die Batefinansieringsreserwe). Dit kan moontlik 'n invloed op die vermoë van die DVOW hê om instandhoudingsprioriteite na te kom, wat kan lei tot 'n verdere verswakking van die vermoë van infrastruktuur om beduidende transformasiewinste en koste op langer termyn te benut, asook 'n verdere afname in die kapasiteit van die konstruksiebedryf.</li> <li>• 'n Bykomende gevolg is die verdere agteruitgang van die vermoë van infrastruktuur om volgens die voorgeskrewe standaard te presteer en sodoende die waarskynlikheid van padongelukke en verwante trauma, hoër padgebruiker koste en verhoogde ondoeltreffendheid in die padvagnetwerk te verhoog.</li> <li>• Bestryding rondom mandate vir die lewering van infrastruktuur wat lei tot beleidsonsekerheid en nie-lewering.</li> <li>• Verhoogde landbesettings en onwettige besetting van bates in provinsiale besit, asook konstruksieterreine, met die gevolge van veiligheidsgevaare vir personeel, vernietiging van staatseiendom, vermindering in die vermoë van DVOW om op die konstruksie- en instandhoudingsprioriteite te lewer. Die Departement kan moontlik nie die beplande teikens haal nie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritiseer instandhouding en bates wat die grootste impak op dienslewering en die risiko van mislukking het.</li> <li>• Voortgesette raamwerkskontrakte vir kapitaal (modernisering) en instandhouding vir alle klasse van werk.</li> <li>• Toepaslike wetgewing oor openbare werke en infrastruktuur.</li> <li>• Identifiseer en beveilig eiendomme wat in gevaar is.</li> </ul>



Uitkomst	Sleutel risiko's	Versagting van risiko's
Geaktiveerde tegnologie en vernuwing om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van die begrotingsvoorsiening vir die ontplooiing van slim-toepassing en vervoersekuriteitstegnologie, met die gevolg dat daar 'n hoër vlak van ongelukke sal wees wat tot hoër vlakke van litigasie teen die Departement sal lei in die strategiese beplanningsperiode.</li> <li>• Noodsaaklike vennootskappe en instellingsreëlings sal nie in plek wees om stelselintegrasië en -implementering van die bestuur van padverkeersveiligheid te vergemaklik nie, met die gevolge van gefragmenteerde databestuur, toenemende bedrog en korrupsie, en die onvermoë om die padverkeersregulasies effektief toe te pas.</li> <li>• Ingrypings wat gerig is op die vermindering van padsterftes kan die moontlike domino-uitwerking hê om die aantal dodelike padongelukke te verminder, maar met die gevolg dat passasiers ernstige beserings en moontlike permanente gestremdhede op kn doen, wat koste-implikasies op die langtermyn sal hê.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeterde samewerking en betrokkenheid met strategiese vennote deur verdere implementering van distriksveiligheidsplanne.</li> </ul>
Verbeterde openbare vervoerdienste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van die begrotingsbepalings om infrastruktuur en dienste vir openbare vervoer te verbeter, met die gevolge dat onvoldoende veiligheid tot 'n ineenstorting van die sentrale spoorwegdiens kan lei.</li> <li>• Nie-promulgasie van kritieke wysigings aan die NLTA met die gevolge dat die Departement nie deur die vereniging van die Wes-Kaapse Provinsiale Vervoerowerheid ondersteuning en strategiese leiding oor die hele provinsie kan bied nie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voortgesette betrokkenheid met strategiese vennote.</li> </ul>
Ruimtelike transformasie deur die gebruik van die eiendom- en infrastruktuurportefeulje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdere vermindering in die begrotingsvoorsiening vir infrastruktuurontwikkeling, met die gevolge dat nuwe konstruksie-aktiwiteite nie die gewenste diensvlakke en standarde vir mobiliteit of regstelling ondersteun nie.</li> <li>• Ongekoördineerde ruimtelike beplanning en prioritisering van projekimplementering wat lei tot stres met dienslewering met die gevolge van gemeenskapsontwrigting van bouprojekte, veiligheidsgevaare vir personeel, vernietiging van staatseiendom, die onvermoë van die DVOW om konstruksie- en instandhoudingsprioriteite na te kom en dat die Departement moontlik nie nie beplande teikens kan haal nie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soek alternatiewe modelle van finansiering vir infrastruktuurvoorsiening om ruimtelike transformasie te bewerkstellig.</li> <li>• Versterk die bewusmakings- en koördinasiemeganismes deur die JDA, sowel as deur VIP4: Mobiliteit en ruimtelike transformasie.</li> </ul>

## 4 Openbare entiteite

Naam van openbare entiteit	Mandaat	Uitkomste
Staatsmotorvervoer (SMV)	Die doel van SMV is om kwaliteit, geïntegreerde, koste-effektiewe motorvervoer aan staatskliënte te bied.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Leiers in mobiliteitsoplossings (R&amp;D),</li><li>• Vergroening van die vloot, en</li><li>• Teverde belanghebbendes.</li></ul>

# Deel D: Beskrywings van tegniese aanwyser

## Uitkoms 1: 'n Provinsiale kern van infrastruktuur wat volgens die voorgeskrewe standaard vir dienslewering presteer.

<b>Titel van aanwyser</b>	1.1 Totale aantal pad-/openbare werke-konstruksieprojekte voltooi.			
<b>Kort definisie</b>	Identifiseer die aantal infrastruktuurprojekte wat voltooi is.			
<b>Doel</b>	Handhaaf 'n rekord van kapitaalinfrastruktuurprojekte wat voltooi is.			
<b>Stratetiese skakel</b>	VIP 2: Groei en werksgeleenthede	Fokusarea: Infrastruktuur	Uitset(te): konstruksieprojekte voltooi	Ingryping(s): Algemene infrastruktuurvoorsiening, RAMP-implementering
<b>Bron van data</b>	Projekverslae. Getekende voltooiingsertifikaat. Die inligting is afkomstig van 'n projekbestuurstelsel wat in stand gehou word vir kapitaalinfrastruktuurprojekte, wat die begindatum en voltooiingsdatum van elke projek aandui, wat bevestig word deur 'n praktiese voltooiingsertifikaat of 'n voltooiingsertifikaat vir afdelings. (Meer as een projek kan op 'n enkele praktiese voltooiingsertifikaat of 'n enkele voltooiingsertifikaat vir afdelings gelys word). Variasiebestellings, verlenging van tyd en of uitbreiding van die kontrakdokument en of relevante Procurement Stage Report Agreement (PEP-weergawes). Die inligting word by die verantwoordelikebestuurders / projekbestuurders ingesamel. Voltooiingsertifikaat / praktiese voltooiingsertifikaat of voltooiingsertifikaat vir afdelings. Capex-verslag / BizProjects-verslag.			
<b>Metode van berekening</b>	Eenvoudige telling van aantal konstruksieprojekte wat voltooi is.			
<b>Databeperkings</b>	Tydige voorlegging van data, swak kwaliteit of onakkurate data. Verdragings met die rapportering van prestasie-inligting oor kapitaalinfrastruktuurprojekte wat voltooi is/onakkurate inligting gebaseer op verkeerde begrip van die prestasie-aanwyser/onvanpaste portefeulje van bewyse om gerapporteerde prestasie te staaf/verdragings binne die kontrakperiode, arbeidsgeskille, slegte weersomstandighede. vis major			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette: X	Uitkomst:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Indirekte dienslewering:	
			Ja, aanvraaggedrewe: X	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaartot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarlikse: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X		Op teiken:	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal (DDG): Padnetwerkbestuur Adjunk-direkteur-generaal: Provinsiale Openbare Werke			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	N.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		Ja	
	Teiken vir jeug:		Ja	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		Ja	

<b>Aannames</b>	Genoeg projekte wat deur die paaie / openbare werke en geïnisieer is en kontrakteurprestasie is op standaard.
<b>Metode van verifikasie</b>	Voltooïingsertifikaat

<b>Titel van aanwyser</b>	1.2 Totale aantal Pad- / Openbare Werke-instandhoudingsprojekte voltooi			
<b>Kort definisie</b>	Identifiseer die aantal infrastruktuur-instandhoudingsprojekte wat voltooi is.			
<b>Doel</b>	Handhaaf 'n rekord van beplande instandhoudingsprojekte wat voltooi is.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 2: Groei en werksgeleenthede	Fokusarea: Infrastruktuur	Uitset(te): Instandhoudingsprojekte voltooi	Ingryping(s): PRMG/BFMP
<b>Bron van data</b>	Projekverslae. Getekende voltooïingsertifikaat			
<b>Metode van berekening</b>	Eenvoudige telling van beplande instandhoudingsprojekte wat voltooi is.			
<b>Databeperkings</b>	Tydige voorlegging van data, swak kwaliteit of onakkurate data			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette: X	Uitkomste:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe: X Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarliks: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X		Op teiken:	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal (DDG): Padnetwerkbestuur Adjunk-direkteur-generaal: Provinsiale Openbare Werke			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	n.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		Ja	
	Teiken vir jeug:		Ja	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		Ja	
<b>Aannames</b>	Genoeg projekte wat deur paaie / openbare werke geïnisieer is en prestasie van kontrakteurs is op standaard.			
<b>Metode van verifikasie</b>	Voltooïingsertifikaat			

<b>Titel van aanwyser</b>	1.3 Aantal UOWP-werksgeleenthede geskep deur Paaie / Openbare Werke.			
<b>Kort definisie</b>	Identifiseer die aantal werksgeleenthede wat geskep word deur projekte wat deur paaie / openbare werke geïnisieer is. (werksgeleentheid verwys na enige tydperk van werk deur 'n individu aan 'n projek)			
<b>Doel</b>	Om die aantal werksgeleenthede wat geskep word deur projekte wat deur paaie / openbare werke geïnisieer is aan te teken.			
<b>Stratetiese skakel</b>	VIP 2: Groei en werksgeleenthede	Fokusarea: Vaardighede	Uitset(te): tydelike werksgeleenthede geskep	Ingryping(s): PRMG/BFMP
<b>Bron van data</b>	Die inligting kom van die UOWP-verslagstelsel (RS).			
<b>Metode van berekening</b>	Kwantitatief. Eenvoudige telling van werksgeleenthede wat geskep is soos verkry uit die RS.			
<b>Databeperkings</b>	Geen			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette: X	Uitkomste:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe: Nee, nie aanvraaggedrewe nie: X	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum: X	Nie-kumulatiewe:	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse: X	Halfjaarlikse:	Jaarlikse:	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X	Op teiken: X	Laer as teiken:	
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Waarnemende adjunk-direkteur-generaal (DDG): Stratetiese beplanning en koördinerings			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	n.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		Ja	
	Teiken vir jeug:		Ja	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		Ja	
<b>Aannames</b>	Voldoende projekte wat deur Openbare Werke geïnisieer is om die geteikende aantal werksgeleenthede te bied.			
<b>Metode van verifikasie</b>	Telling van individue wat voldoen aan die kriteria van die UOWP-RS, dienskontrak, bywoningsregister, geldige SA identiteitsnommer en afskrif op lêer, tydperk gewerk, daaglikse loon, per projek, gestremdheid / geslag / ouderdomstatus bekendgemaak. Individue word slegs een keer per projek getel, ongeag die tydperk wat gewerk is.			

## Uitkoms 2: Geaktiveerde tegnologie en vernuwung om verbeterings in verkeersveiligheid aan te bring

<b>Titel van aanwyser</b>	2.1 Padsterftes per 100 000 bevolking.			
<b>Kort definisie</b>	Hierdie aanwyser verwys na die aantal sterftes a.g.v. padverkeersongelukke per 100 000 bevolking wat op nasionale en provinsiale paaie in die Wes-Kaap voorkom. Padsterftes verwys na enige persoon/persone wat onmiddellik óf binne 30 sterf as gevolg van 'n padongeluk.			
<b>Doel</b>	Om die vordering met die vermindering van sterftes a.g.v. padverkeersongelukke te meet.			
<b>Stratgiese skakel</b>	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe	Fokusarea: Polisiëring en wetstoepassing	Uitset(te): Lewens gered	Ingryping(s): IT HUB, Snelwegpatrollie, Operation Jugular
<b>Bron van data</b>	Departement van Gesondheid (Forensiese Patologie Dienste) doen verslag oor padongeluksterftes; STATS SA bevolkingsdata vir die boekjaar soos op die tydstop van verslagdoening.			
<b>Metode van berekening</b>	Aantal sterftes a.g.v. padongelukke wat op nasionale en provinsiale paaie voorkom x 100 000 bevolking			
<b>Databeperkings</b>	Dataverlies van die elektroniese stelsel en versekering van opgedateerde data. Slegs van toepassing tydens die moniteringsproses.			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette:	Uitkomste: X
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe: Nee, nie aanvraaggedrewe nie: X	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaalliks:	Halfjaarlik:	Jaarlik: X	Tweejaarlik:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken:		Op teiken:	Laer as teiken: X
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	N.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Bereiking is afhanklik van 'n hele samelewingsbenadering om die gedrag van padgebruikers te verander.			
<b>Metode van verifikasie</b>	Verslae van aangetekende sterftes in padongelukke / verslae van die Departement van Gesondheid(Forensiese Patologie Dienste) DVOW verslae oor sterftes in padongelukke.			

<b>Titel van aanwyser</b>	2.2 Aantal distriksveiligheidsplanne ondersteun.			
<b>Kort definisie</b>	Distriksveiligheidsplanne (DSP) is bewysgebaseerde geïntegreerde padveiligheidsplanne wat binne 'n bepaalde geografiese ruimte ontwikkel word. Die bewysbasis word vanuit 'n reeks databronne ontwikkel en onderhou. Die primêre bronne is Forensiese Patologie, Mediese Nooddienste en 'n reeks sekondêre databronne van StatsSA, Provinsiale Vervoerinfrastruktuur, Provinsiale Vervoerverordening, SA Weerdiens, asook 'n oorvloed van ander beskikbare bronne. Integrasie vind plaas op verskillende terreine, dit wil sê 'n DSP kombineer ingenieurs-, toepassings- en opvoedingselemente en regeringsfere. DSP's is vennootskappe wat SAPD, SANRAL en tans 11 van die 24 plaaslike munisipaliteite insluit.			
<b>Doel</b>	Die Direkoraat Landvervoerveiligheid ondersteun veldtogte wat daarop gemik is om die veiligheid van landvervoer te verbeter deur by te dra tot die vermindering van padongelukke, sterftes en beserings op ons paaie. Veiligheid en sekuriteit bly 'n belangrike probleem op ons paaie en op openbare vervoer. 'n Omvattende benadering om die veiligheid van gebruikers van paaie en openbare vervoer te verbeter, is nodig.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe	Fokusarea: Polisiëring en wetstoepassing	Uitset(te): Distriksveiligheidsplanne	Ingryping(s): Program vir Distriksveiligheidsplan
<b>Bron van data</b>	Projekverslae.			
<b>Metode van berekening</b>	'n Eenvoudige telling van die aantal padverkeersveiligheidsinisiatiewe wat geïmplementeer is.			
<b>Databeperkings</b>	Geen			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette:	Uitkomst: X
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X	
			Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe:	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie: X	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaalliks:	Halfjaarliks:	Jaarliks: X	Tweejaarliks:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken:		Op teiken:	Laer as teiken: X
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	n.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Geen.			
<b>Metode van verifikasie</b>	Projekverslae.			

### Uitkoms 3: Verbeterde openbare vervoerdienste

<b>Titel van aanwyser</b>	3.1 Aantal spoorwegingrypings ondersteun			
<b>Kort definisie</b>	Kaapstad se spoorwegstelsel is in krisis en die Departement werk saam met belanghebbendes om treindienste reg te stel, te beveilig en te herstel. Die Departement ondersteun tans die eenheid vir spoortoepassing wat daarop gemik is om treinpassasiers en bates te beveilig en sal werk om ander inisiatiewe te ondersteun om die krisis aan te pak.			
<b>Doel</b>	Om belanghebbendes in spoorwegdienste te ondersteun om treindienste in Kaapstad te beveilig en te herstel.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	Fokusarea: Beter skakeling tussen plekke	Uitset(te): Projekverslae.	Ingryping(s): Eenheid vir spoortoepassing (REU) en provinsiale program vir volhoubare vervoer (PSTP)
<b>Bron van data</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memoranda van ooreenkoms, oordragooreenkomste of ander ooreenkomste met PRASA, die Stad Kaapstad en / of ander belanghebbendes.</li> <li>• Verslae oor spoorwegstudies.</li> <li>• Vorderingsverslae vir spesifieke spoorweginisiatiewe.</li> <li>• Ander relevante dokumentasie.</li> </ul>			
<b>Metode van berekening</b>	'n Eenvoudige telling van ingrypings wat ondersteun is			
<b>Databeperkings</b>	Geen.			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette:	Uitkomst:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering:	
			Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe:	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe:	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarlikse:	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken:	Op teiken: X	Laer as teiken:	
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	'n Verbeterde spoorwegdiens kan 'n breër proses van ruimtelike transformasie ondersteun.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Geen			
<b>Metode van verifikasie</b>	Ooreenkomste ontwikkel.			



<b>Titel van aanwyser</b>	3.2 Aantal institusionele-veranderingsingrypings ondersteun			
<b>Kort definisie</b>	Ontwikkeling van vennootskappe, sluiting van ooreenkomste of vestiging van institusionelestrukture ter verbetering van landvervoer.			
<b>Doel</b>	Om landvervoer deur instellingsontwikkeling te verbeter.			
<b>Stratetiese skakel</b>	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe VIP 2: Groei en werks-geleenthede VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe VIP 2: Groei en werks-geleenthede VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe VIP 2: Groei en werks-geleenthede VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	VIP 1: Veilige en samehangende gemeenskappe VIP 2: Groei en werks-geleenthede VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie
<b>Bron van data</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belanghebbereoreenkomste (MoA's, MoU's, Interregeringsooreenkomste)</li> <li>• Opdragte vir institusionele strukture</li> <li>• Besigheidsake, goedkeurings of wetgewing vir 'n nuwe entiteit moontlik maak</li> <li>• Ander relevante dokumentasie</li> </ul>			
<b>Metode van berekening</b>	'n Eenvoudige telling van institusionele veranderingsingrypings			
<b>Databeperkings</b>	Geen			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwifeite:	Uitsette:	Uitkomste: X
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X	
			Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe:	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaalike:	Halfjaarlike:	Jaarlike: X	Tweejaarlike:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken:		Op teiken: X	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue: n.v.t.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir jeug: n.v.t.		Teiken vir jeug: n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede: n.v.t.			
	Geen		Geen	
<b>Aannames</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belanghebbereoreenkomste (MoA's, MoU's, Interregeringsooreenkomste)</li> <li>• Opdragte vir institusionele strukture</li> <li>• Besigheidsake, goedkeurings of wetgewing vir 'n nuwe entiteit moontlik maak</li> <li>• Ander relevante dokumentasie</li> </ul>			
<b>Metode van verifikasie</b>	Teiken vir vroue			

<b>Titel van aanwyser</b>	3.3 Aantal gesubsidieerde kilometers bedryf			
<b>Kort definisie</b>	Dit meet die totale aantal kilometers wat gesubsidieer word, en die maandelike kilometers wat deur die Provinsie gesubsidieer moet word deur die toelae vir openbare vervoerbedrywe.			
<b>Doel</b>	Om toegang tot bekostigbare vervoerdienste te maksimeer. Die bestuur van die GABS-kontrak is 'n nasionale funksie wat aan die Wes-Kaapse regering toegewys is. Die totale aantal gesubsidieerde kilometers bied 'n mate van gesubsidieerde dienste wat deur GABS gelewer word en sal beïnvloed word deur die herhaling van dienste, die werksure en die aantal roetes wat bediens word. Sou die dienslewering verminder deur byvoorbeeld die gereelde gebruik van 'n roete te verlaag of roetes te verminder, sal hierdie aanwyser daal.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	Fokusarea: Skep beter skakels tussen plekke.	Uitset(te): Gesubsidieerde busdienste	Ingryping(s): Deurlopende bestuur van die kontrak
<b>Bron van data</b>	Kontrak tussen die operateur en die Departement, Monitering van basislêer, Maandelikse betaling van die subsidie-eis, Toesighoudende moniteringsverslag, Betalingsertifikate			
<b>Metode van berekening</b>	Die uitset word bereken deur 'n eenvoudige telling van die aantal voertuigkilometers wat per kwartaal gereis word. Voertuigkilometer is 'n maatstaf van die verkeersvloei, wat bepaal word deur die aantal gesubsidieerde voertuie wat die rooster bedryf, te vermenigvuldig met die lengte van hul ritte gemeet in kilometer.			
<b>Databeperkings</b>	Primêre data wat deur die operateur verskaf word, verskaf nie 'n roetetelling nie. Sekondêre data stel die roetes saam.			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette:	Uitkomst: X
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering: X	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Indirekte dienslewering:	
<b>Tipe berekening</b>	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe:	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarlikse: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X		Op teiken:	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	Wes-Kaapse Metropolitaanse deurgange			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Geen			
<b>Metode van verifikasie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrak tussen die operateur en die Departement</li> <li>Monitering van basislêer</li> <li>Maandelikse betaling van die subsidie-eis</li> <li>Toesighoudende moniteringsverslag</li> <li>Betalingsertifikate</li> </ul>			

<b>Titel van aanwyser</b>	3.4 Aantal inisiatiewe vir openbare vervoer wat ondersteun word.			
<b>Kort definisie</b>	Deur die provinsiale program vir volhoubare vervoer ondersteun die Departement die beplanning, implementering en bestuur van openbare vervoer en nie-gemotoriseerde vervoerinisiatiewe regoor die Wes-Kaap en in vennootskap met belanghebbendes.			
<b>Doel</b>	Om openbare en nie-gemotoriseerde vervoer deur middel van mobiliteits- en toegangsverbeteringsingrypings te verbeter.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 4: Mobiliteit, ruimtelike transformasie	Fokusarea: Skep beter skakels tussen plekke	Uitset(te): PT & NMT-planne en projekte	Ingryping(s): Provinsiale program vir volhoubare vervoer
<b>Bron van data</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoerplanne</li> <li>• Projekverslae</li> <li>• Infrastruktuurontwerpe</li> <li>• Ander toepaslike dokumentasie</li> </ul>			
<b>Metode van berekening</b>	'n Eenvoudige telling van die aantal inisiatiewe onderseun			
<b>Databeperkings</b>	Geen			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette:	Uitkomst: X
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering:	
			Indirekte dienslewering:	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe:	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarliks: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X		Op teiken:	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Vervoerbestuur			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	Verbeterde openbare vervoer en nie-gemotoriseerde vervoer kan ruimtelike transformasie ondersteun. Inisiatiewe in Kaapstad, munisipaliteite waarmee ons in vennootskap is en verder.			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Geen			
<b>Metode van verifikasie</b>	Vervoerplanne, projekverslae, infrastruktuurontwerpe en ander toepaslike dokumentasie.			

<b>Titel van aanwyser</b>	4.1 Aantal inspeksies wat gebruik word vir kantoorruimte.			
<b>Kort definisie</b>	Identifiseer die aantal inspeksies wat gebruik word vir kantoorakkommodasie om optimale benutting te bepaal. Kantoorruimte verwys na onroerende bates wat in provinsiale besit is en verhuur word.			
<b>Doel</b>	Om optimale benutting van kantoorruimte te bepaal.			
<b>Strategiese skakel</b>	VIP 2: Groei en werks-geleenthede	Fokusarea: 1: Infrastruktuurontwikkeling	Uitset(te):	Ingryping(s):
<b>Bron van data</b>	Onroerende batesregister (IAR), huurverbintenisregister. Gebruiks-inspeksieverslae Opsommingsblad			
<b>Metode van berekening</b>	Kwantitatief. Eenvoudige telling van die aantal inspeksies wat gebruik is en waarvoor 'n inspeksieverslag opgestel is. Die teiken is gebaseer op die aantal huurkontrakte vir kantoorverblyf wat in die huurverbintenisregister aangeteken is en kantoorakkommodasie in die IAR besit (slegs kantoorakkommodasie wat meer as 1000 m <sup>2</sup> is).			
<b>Databeperkings</b>	Toeganklikheid tot kantoorverblyf om inspeksies uit te voer.			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette: X	Uitkomste:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering:	
			Indirekte dienslewering: X	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe: X	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarliks: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken:	Op teiken: X	Laer as teiken:	
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Provinsiale Openbare Werke			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	Geen			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		n.v.t.	
	Teiken vir jeug:		n.v.t.	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		n.v.t.	
<b>Aannames</b>	Toegang tot geboue beskikbaar			
<b>Metode van verifikasie</b>	Eenvoudige telling van aantal gebruiks-inspeksiedokumente.			

<b>Titel van aanwyser</b>	4.2 Aantal eiendomme verkry vir WKR-dienslewering			
<b>Kort definisie</b>	Identifiseer die aantal verkrygings van onroerende bates (eiendomme en geboue) in terme van die akkommodasievereistes wat in die verkrygingsplanne in die U-AMP's van die gebruikersdepartemente geïdentifiseer is. Verkryging bevat onroerende bates wat geskenk en oorgedra is. Die teiken is toegeken aan die hand van die akkommodasievereistes wat in die goedgekeurde infrastruktuurlys geïdentifiseer is.			
<b>Doel</b>	Om geskikte onroerende bates te voorsien wat deur verskillende gebruikers benodig word om diensleweringdoelwitte te bereik.			
<b>Stratgiese skakel</b>	VIP 2: Groei en werks-geleenthede	Fokusarea: 1: Infrastruktuur-ontwikkeling	Uitset(te):	Ingryping(s):
<b>Bron van data</b>	Onroerende batesregister, titelaktes en brief van die staatsprokureur wat bevestig dat 'n titelakte geregistreer is. Ontledingstaat wat nuwe verkrygings per onderwys, gesondheid en algemene infrastruktuur bevat. - Titelaktes en brief van die staatsprokureur wat bevestig dat 'n titelakte geregistreer is. 'n Brief van die aktekantoor waarin bevestig word dat die aangeleentheid aanhangig gemaak is en dat 'n titelakte na afloop van die proses gevolg sal word. - Onroerende batesregister			
<b>Metode van berekening</b>	Kwantitatief. Eenvoudige telling van aantal onroerende bates verkry.			
<b>Databeperkings</b>	Afhangend van die akkuraatheid van die onroerende batesregister			
<b>Tipe aanwyser</b>	Insette:	Aktiwiteite:	Uitsette: X	Uitkomste:
	Aanwyser vir dienslewering:		Direkte dienslewering:	
			Indirekte dienslewering: X	
	Aanvraaggedrewe aanwyser:		Ja, aanvraaggedrewe: X	
			Nee, nie aanvraaggedrewe nie:	
<b>Tipe berekening</b>	Kumulatiewe jaareinde:	Kumulatiewe jaar-tot-datum:	Nie-kumulatiewe: X	
<b>Siklus van rapportering</b>	Kwartaallikse:	Halfjaarlikse:	Jaarliks: X	Tweejaarlikse:
<b>Gewenste prestasie</b>	Hoër as teiken: X		Op teiken: X	Laer as teiken:
<b>Verantwoordelik vir aanwyser</b>	Adjunk-direkteur-generaal: Provinsiale Openbare Werke			
<b>Ruimtelike transformasie (waar van toepassing)</b>	Geen			
<b>Opsomming van begunstigdes (waar van toepassing)</b>	Teiken vir vroue:		Geen	
	Teiken vir jeug:		Geen	
	Teiken vir persone met gestremdhede:		Geen	
<b>Aannames</b>	Kliëntedepartemente dien akkommodasiebehoeftes in			
<b>Metode van verifikasie</b>	Titelaktes of briewe van die Staatsprokureur			

## Bylae A: Wetgewende mandate

Die nasionale en provinsiale wetgewing wat hieronder beskryf word lei hoofsaaklik die DVOW in die uitvoering van sy verantwoordelikhede.

Funksie	Wetgewing
Vervoer	<p><b>Wet op die Administratiewe Beregting van Padverkeermisdrywe, 1998 (Wet 46 van 1998)</b></p> <p>Bevorder gehalte van padverkeer deur bepalings neer te lê vir 'n skema om padverkeeroortredings te ontmoedig, om die beregting van padverkeeroortredings te fasiliteer, om die vervolging van oortreders ingevolge nasionale en provinsiale wette verwant aan padverkeer te ondersteun, om 'n strafpuntstelsel te implementeer, om bepalings neer te lê vir die daarstelling van 'n agentskap om die skema te administreer, om bepalings neer te lê vir die daarstelling van 'n raad om die agentskap te verteenwoordig, en om bepalings neer te lê vir aangeleenthede wat daarmee verband hou.</p>
	<p><b>Wet op Advertering Langs Paaie en Strookbebouing, 1940 (Wet 21 van 1940)</b></p> <p>Plaas die verantwoordelikheid op die DVOW om die vertoon van advertensies te reguleer in sekere buitestedelike gebiede waar hierdie liggings sigbaar is vanaf geproklameerde provinsiale paaie asook om die deponering of agterlating van ongebruikte masjinerie of afval en die oprigting, konstruksie of neerlê van strukture en ander dinge in die omstreke van sekere geproklameerde provinsiale paaie te beheer sowel as die toegang wat tot sekere grond via sodanige paaie verleen word.</p>
	<p><b>Critical Infrastructure Protection Act, 2019 (Act No. 8 of 2019)</b></p> <p>Voorsien vir die identifisering en verklaring van infrastruktuur as kritieke infrastruktuur; voorsien vir riglyne en faktore wat in ag geneem moet word om deursigtige identifikasie en verklaring van kritieke infrastruktuur te verseker; voorsien vir maatreëls wat getref moet word vir die beskerming, beveiliging en volhoubaarheid van kritieke infrastruktuur; voorsien vir die instelling van die Raad vir Kritieke Infrastruktuur; voorsien vir die administrasie van die Wet onder beheer van die Nasionale Kommissaris; voorsien vir die bevoegdhede en pligte van persone in beheer van kritieke infrastruktuur; voorsien vir verslagdoeningsverpligtinge en vir die herroeping van die Wet op Nasionale Sleutelpunte, 1980, en verwante wette.</p>
	<p><b>National Land Transport Act, 2009 (Act 5 of 2009)</b></p> <p>Bepaal die proses vir die transformering en herstrukturering van die nasionale landvervoerstelsel wat geïnisieer is deur die National Land Transport Transition Act, 2000 (Wet 22 van 2000) deur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die formulering en implementering van provinsiale landvervoerbeleid en -strategie;</li> <li>• die beplanning, koördinerende en fasilitering van landvervoerkoninkasies;</li> <li>• samewerking tussen munisipaliteite; en</li> <li>• skakeling met ander regeringsdepartemente.</li> </ul>

Funksie	Wetgewing
	<p><b>Nasionale Padverkeerswet, 1996 (Wet 93 van 1996)</b> Die DVOW, met die LUR [Provinsiale Minister] as aangewese gesaghebber, moet verseker dat alle funksies verwant aan die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie, die toetsing van bestuurders se bevoegdheid en die toetsing van voertuie se bevoegdheid uitgevoer word. Voorts is die DVOW ook daarvoor verantwoordelik om enige geleenthede te beheer wat op openbare paaie aangebied word.</p> <p>Die NRTA reguleer die registrasie en lisensiëring van motorvoertuie, vervaardigers, bouers en invoerders; bevoegdheid van bestuurders; operateurbevoegdheid; padveiligheid; padverkeerstekens; spoedgrense; ongelukke en ongelukverslae; roekelose of nalatige bestuur; onbedagsame bestuur; bestuur onder die invloed van bedwelvende drank of 'n dwelm wat 'n narkotiese effek het; en diverse padverkeeroortredings.</p> <p><b>Wet op Nasionale Verkeersveiligheid, 1972 (Wet 9 van 1972)</b> Doel om padveiligheid te bevorder deur die bevoegdhede en funksies van die Minister en Direkteur-generaal te bepaal.</p> <p><b>Road Traffic Act, 1989 (Wet 29 van 1989)</b> Bevorder en reguleer verkeersveiligheid.</p> <p><b>Wet op die Padverkeerbestuurskorporasie, 1999 (Wet 20 van 1999)</b> Lê bepalings, in openbare belang, neer vir koöperatiewe en koördinerende strategiese beplanning, regulering, fasilitering en wetstoepassing ten opsigte van padverkeeraangeleenthede deur die nasionale, provinsiale en plaaslike regeringsfere; reguleer die uitkontraktering van padverkeerdienste; lê bepalings neer vir die infasering van private belegging in padverkeer en, met die oog daarop, lê bepalings neer vir die vestiging van die Padverkeerbestuurskoöperasie en verwante aangeleenthede.</p> <p><b>Nasionale Padvervoerwet, 1997 (Wet 74 van 1977)</b> Lê bepalings neer vir die beheer van sekere tipes padvervoer en aangeleenthede wat daarmee verband hou.</p> <p><b>Wes-Kaapse Wet op Provinsiale Padverkeeradministrasie, 2012 (Wet 6 van 2012)</b> Reguleer sekere padverkeeraangeleenthede in die provinsie.</p> <p><b>Wes-Kaapse Wysigingswet op die Wet op Padvervoer (Wet 8 van 1996)</b> Lê bepalings neer vir die daarstelling van 'n provinsiale vervoerregistrator en die registrasie van minibustaxiverenigings, -operateurs en -voertuie.</p> <p><b>Wes-Kaapse Wet op Tolpaaie, 1999 (Wet 11 van 1999)</b> Lê bepalings neer vir die heffing van tolgeld op provinsiale openbare paaie in die Wes-Kaap en vir die beplanning, ontwerp, verklaring, konstruksie, bedryf, bestuur, beheer, instandhouding en rehabilitering van provinsiale tolpaaie.</p> <p><b>Kaapse Ordonnansie op Paaie, 1976 (Ordonnansie 19 van 1976)</b> Bepaal dat die provinsie die uitsluitlike mag het om die statutêre boulyne synde 5.0 m en 9.5 m te verswak in soverre dit met die onderskeie provinsiaal geproklameerde paaie verband hou, en lê bepalings neer vir die wysiging/verandering van paaie se klassifikasie (artikel 4). Sodanige aansoeke word gewoonlik vanaf die tersaaklike distriksmunisipaliteit via die distrikpadingenieur ontvang, maar hulle kan ook vanuit die DVOW se hoofkantoor ontstaan.</p>
Openbare Werke en Eiendomsbestuur	<p><b>Wet op die Bestuur van Onroerende Regeringsbates, 2007 (Wet 19 van 2007)</b> Het ten doel om die behaling van die staat se diensleweringsoogmerke op te skerp deur behoorlike bestuur van die onroerende bates te verseker wat deur staatsinstansies benut en beheer word. GIAMA stipuleer die verantwoordelikhede van die gebruiker en dié van die opsiener wat, in die Wes-Kaap, die DVOW Provinsiale Openbare Werke is.</p> <p><b>Nasionale Wet op Bouregulasies en Boustandaarde, 1977 (Wet 103 van 1977)</b> Vereis dat die DVOW, as 'n bewaarder en reguleerder van die beboude omgewing in die Wes-Kaap, moet verseker dat alle geboue en konstruksiewerk op staatseiendom aan wetgewing voldoen.</p>

Funksie	Wetgewing
	<p><b>Wet op Nasionale Erfenishulpbronne, 1999 (Wet 25 van 1999)</b> Stel 'n geïntegreerde en interaktiewe stelsel daar vir die bestuur van nasionale erfenishulpbronne, lê algemene beginsels neer vir die beheer van erfenishulpbronnebestuur, stel 'n geïntegreerde stelsel in vir die identifisering, evaluering en bestuur van erfenishulpbronne, en stel die provinsies in staat om erfenisowerhede in te stel wat magte moet aanvaar om sekere kategorieë van erfenishulpbronne te beskerm en te bestuur. Vereis van die DVOW om sekere eiendomme wat vir ontwikkeling- of herlewingsaktiwiteite geïdentifiseer is aan 'n omvattende erfenisimpakevaluering- en goedkeuringsproses te onderwerp en om die erfenisaspekte van die ter sprake eiendomme te behou.</p> <p><b>Wes-Kaapse Wet op Grondadministrasie, 1998 (Wet 6 van 1998)</b> Lê bepalings neer vir die verkryging van onroerende eiendom en die vervreemding van grond in besit van die WKR, en vir die bestuur van aangeleenthede wat hiermee verband hou. Derhalwe is die DVOW daarvoor verantwoordelik om die bate- en eiendomregister deurentyd by te werk, addisionele benodigde eiendomme te bekom en eiendomme wat in onbruik verval, af te staan of te herontwikkel.</p>
Transversale	<p><b>Wet op Basiese Diensvoorwaardes, 1997 (Wet 75 van 1997)</b> Bring die reg tot billike arbeidspraktyke, soos na verwys in artikel 23(1) van die Grondwet, tot uitvoer en lê bepalings neer vir die regulering van basiese diensvoorwaardes, om sodoende aan die Republiek se verpligtinge as 'n lid van die Internasionale Arbeidsorganisasie te voldoen.</p> <p><b>Wet op Basiese Diensvoorwaardes, 1997 (Wet 75 van 1997) Ministeriële bepaling 4: UOWP, geproklameer 4 Mei 2012</b> Bevat die standaardbepalings en voorwaardes vir werkers wat in elementêre beroepe in 'n UOWP-projek aangestel word.</p> <p><b>Wet op Breë-basis Swart Ekonomiese Bemagtiging (BBBEE), 2003 (Wet 53 van 2003)</b> Stel 'n wetgewende raamwerk daar vir die bevordering van BBBEE; bemagtig die minister om kodes van goeie praktyk uit te reik en om transformasiemanifeste af te kondig; en rig die Adviesraad vir Swart Ekonomiese Bemagtiging op.</p> <p><b>Wet op Mededinging, 1998 (Wet 89 van 1998)</b> Lê bepalings neer vir die daarstelling van 'n Mededingingskommissie wat verantwoordelik is vir die ondersoek, beheer en evaluasie van beperkende praktyke, misbruik van dominante posisie, en samesmeltings; vir die daarstelling van 'n Mededingingstribunaal wat verantwoordelik is vir beregtiging in sulke aangeleenthede; vir die daarstelling van 'n Mededingingsappèlhof; en vir aangeleenthede wat daarmee verband hou.</p> <p><b>Construction Industry Development Board Act, 2000 (Wet 38 van 2000)</b> Stel die Ontwikkelingsraad vir die Konstruksiebedryf (CIDB) daar wat, onder andere, verantwoordelik is vir die ontwikkeling van die bedryf ter verbetering van die lewering van infrastruktuur aan die Suid-Afrikaanse publiek; om met alle belanghebbers saam te werk met die oog op die volhoubare groei van konstruksie-ondernemings en beste praktyke aan die kant van werkgewers, kontrakteurs en die beroepe; om beste praktyke te identifiseer en nasionale standaarde te bepaal; en om gemeenskaplike en etiese standaarde te bevorder vir die lewering van konstruksiewerke en kontrakte.</p> <p><b>Wet op Verbruikersbeskerming, 2008 (Wet 68 van 2008)</b> Kom neer op 'n oorkoepelende raamwerk vir verbruikerbeskerming. Alle ander wette wat bepalings vir verbruikerbeskerming neerlê (gewoonlik binne 'n bepaalde sektor) moet tesame met die CPA gelees word ten einde 'n gemeenskaplike standaard van beskerming te verseker. Die wet is van toepassing op alle goedere en dienste.</p> <p><b>Wet op Beheer van Toegang tot Openbare Persele en Voertuie, 1985 (Wet 53 van 1985)</b> Lê bepalings neer vir die beveiliging van sekere openbare persele en voertuie en vir die beskerming van mense daar op of daar in, en vir verwante aangeleenthede.</p>



Funksie	Wetgewing
	<p><b>Strafproseswet, 1977 (Wet 51 van 1977)</b>                      Lê bepalings neer vir prosedures en verwante aangeleenthede in strafsake.</p>
	<p><b>Wet op die Verdeling van Inkomste (DORA)</b>                      'n Jaarlikse wet uitgevaardig deur die parlement wat, onder andere, bepalings neerlê vir die billike verdeling van inkomste wat na verwagting nasionaal geeien sal word met die oog op verdeling tussen nasionale, provinsiale en plaaslike regeringsfere en vir voorwaardelike toekennings ten einde die regering se beleidsdoelwitte te behaal. Voorts werk dit voorspelbaarheid in die hand asook die versekering dat alle toewysings aan provinsies en munisipaliteite benut sal word ten einde die regering in staat te stel om sy multi-jaar-begroting saam te stel.</p>
	<p><b>Wet op Diensbillikheid, 1998 (Wet 55 van 1998)</b>                      Het ten doel om billikheid in die werkplek te bewerkstellig deur: 1) gelyke geleenthede te bevorder asook die billike behandeling van werknemers ten einde onbillike diskriminasie uit die weg te ruim; en 2) maatreëls ten opsigte van regstellende aksie te gebruik met die oog daarop om die ervarings van diegene wat voorheen ten opsigte van indiensneming te nagekom is, reg te stel sodat billike verteenwoordiging in alle beroepskategorieë en op alle vlakke binne die werksmag bewerkstellig kan word.</p>
	<p><b>Wet op die Beheer van Vuurwapens, 2000 (Wet 60 van 2000)</b>                      Stel 'n omvattende, doeltreffende stelsel vir vuurwapenbeheer en verwante aangeleenthede saam.</p>
	<p><b>Intergovernmental Relations Framework Act, 2005 (Wet 13 van 2005)</b>                      Lê bepalings neer vir die daarstelling van 'n raamwerk waarvolgens die nasionale regering, provinsiale regerings en plaaslike owerhede interregeringsverhoudinge kan bevorder; lê bepalings neer vir meganismes en prosedures waarvolgens interregeringsgeskille opgelos kan word; en lê bepalings neer vir verwante aangeleenthede.</p>
	<p><b>Wet op Arbeidsverhoudinge, 1995 (Wet 66 van 1995)</b>                      Stel die DVOW in staat om ekonomiese ontwikkeling, maatskaplike geregtigheid, arbeidsvrede en die demokratisering van die werkplek te bevorder deur uitvoering te gee aan die doel van die Wet insluitend: om 'n raamwerk te verskaf waarbinne werknemers en hul vakbonde, werkgewers en werkgewersorganisasies gesamentlik kan onderhandel om lone, diensvoorwaardes en ander sake van gemeenskaplike belang te bepaal; om arbeidsgeskille doeltreffend op te los en voorsiening te maak vir werknemers se deelname aan besluitneming in die werkplek.</p>

Funksie	Wetgewing
	<p><b>Wet op Plaaslike Regering: Munisipale Stelsels, 2000 (Wet 32 van 2000)</b> Lê bepalings neer vir kernbeginsels, -meganismes en -prosesse wat nodig is sodat munisipaliteite progressief kan werk aan die maatskaplike en ekonomiese opheffing van plaaslike gemeenskappe, en verseker dat universele toegang tot noodsaaklike dienste bekostigbaar is vir almal; omskryf die regsraad van 'n munisipaliteit as iets wat die plaaslike gemeenskap binne die munisipale area insluit, in vennootskap met die munisipaliteit se politieke en administratiewe strukture werk; lê bepalings neer vir die manier waarop munisipale magte en funksies beoefen en uitgevoer word; lê bepalings neer vir gemeenskapsdeelname; stel 'n eenvoudige en bemagtigende stelsel daar vir die kernprosesse van beplanning, prestasiebestuur, hulpbronmobilisering en organisatoriese verandering wat die nosie van ontwikkelingsgerigte plaaslike regering ten grondslag lê; lê bepalings neer vir 'n raamwerk vir openbare administrasie en mensehulpbronontwikkeling; om die armes te bemagtig en te verseker dat munisipaliteite se tariewe en kredietbeheerbeleide hulle in ag neem deur 'n raamwerk daar te stel vir die lewering van dienste, diensleweringsooreenkomste en munisipale distrikte; lê bepalings neer vir kredietbeheer en skuldvordering; en stel 'n raamwerk daar vir ondersteuning, monitering en standaardstelling deur ander regeringsfere ten einde plaaslike regering progressief uit te bou tot doeltreffende frontlinie-ontwikkelingsagentskappe wat in staat is om die aktiwiteite van alle regeringsfere te integreer vir die algehele maatskaplike en ekonomiese opheffing van gemeenskappe in harmonie met hul natuurlike omgewing.</p>
	<p><b>Wet op Nasionale Omgewingsbestuur, 1998 (Wet 107 van 1998)</b> Lê bepalings neer vir samewerkende bestuurstoetsig oor omgewingskwessies deur beginsels neer te lê vir besluitneming oor aangeleenthede wat 'n impak op die omgewing het, instansies daar te stel wat samewerkende bestuurstoetsig sal bevorder en prosedures neer te lê om die omgewingsfunksies te koördineer wat deur staatsorgane uitgevoer word; en om bepalings neer te lê vir aangeleenthede wat daarmee verband hou.</p>
	<p><b>Wet op Beroepsgesondheid en Veiligheid, 1993 (Wet 85 van 1993)</b> Vereis dat die DVOW, as 'n bewaarder en reguleerder van die beboude omgewing, verseker dat alle bou- en konstruksiewerk op staatseiendom, ongeag deur wie dit onderneem word, onderneem word in nakoming van hierdie wetgewing en dat die strukture vir die duur van hul leeftyd steeds hieraan sal voldoen.</p>
	<p><b>Wet op die Raamwerk vir Voorkeurverkrygingsbeleid, 2000 (Wet 5 van 2000)</b> Lê bepalings neer dat 'n staatsorgaan sy voorkeurverkrygingsbeleid moet bepaal en 'n voorkeerpuntstelsel moet implementeer waarvan die oogmerke kan insluit dat kontrakte aangegaan word met persone, of kategorieë van persone, wat histories deur onbillike diskriminasie op grond van ras, geslag of gestremdheid benadeel is.</p>
	<p><b>Wet op die Voorkoming en Bestryding van Korrupte Bedrywighede, 2004 (Wet 12 van 2004)</b> Lê bepalings neer ter versterking van maatreëls om korrupsie en korrupte aktiwiteite te voorkom en te bestry.</p>
	<p><b>Wet op die Bevordering van Toegang tot Inligting, 2000 (Wet 2 van 2000) (PAIA)</b> Dié wet bevorder 'n kultuur van deursigtigheid en aanspreeklikheid by openbare en private liggame deur die reg tot inligting te verwesenlik (soos bepaal in artikel 32 van die Grondwet) en aktief 'n samelewing te bevorder waarin mense doeltreffend toegang kan verkry tot inligting wat hulle in staat stel om hul regte meer doeltreffend uit te oefen en te beskerm.</p>

Funksie	Wetgewing
	<p><b>Wet op Bevordering van Administratiewe Geregtigheid, 2000 (Wet 3 van 2000) (PAJA)</b>                      Verleen uitvoering aan artikel 33 van die Grondwet wat bepaal dat almal die reg het tot administratiewe optrede wat wettig, redelik en prosedureel billik is. Enigeen wie se regte negatief beïnvloed is deur administratiewe optrede het die reg om redes daarvoor gegee te word. PAJA het te make met algemene administratiewe reg en is derhalwe bindend vir administrasie in sy geheel op alle regeringsvlakke.</p>
	<p><b>Wet op die Beskerming van Persoonlike Inligting, 2013 (Wet 4 van 2013)</b>                      Bevorder die beskerming van persoonlike inligting wat deur openbare en private liggame verwerk word; stel sekere voorwaardes ten einde minimumvereistes vir die verwerking van persoonlike inligting daar te stel; lê bepalings neer vir die daarstelling van 'n Inligtingregulator om sekere magte uit te oefen en sekere pligte en funksies ingevolge die Wet op die Bevordering van Toegang tot Inligting, 2000 te verrig; lê bepalings neer vir die uitreiking van gedragskodes; lê bepalings neer vir die regte van persone ten opsigte van ongevraagde elektroniese mededelings en geoutomatiseerde besluitneming; reguleer die vloei van persoonlike inligting oor die grense van die Republiek heen; en lê bepalings vir verwante aangeleenthede neer.</p>
	<p><b>Wet op die Provinsiale Argief- en Rekorddiens van die Wes-Kaap, 2005 (Wet 3 van 2005)</b>                      Bewaar die argiefferfenis vir gebruik deur die regering en mense van Suid-Afrika, en bevorder doeltreffende, aanspreeklike, deursigtige regering deur die behoorlike bestuur en versorging van staatsrekords.</p>
	<p><b>Wet op Openbare Finansiële Bestuur, 1999 (Wet 1 van 1999)</b>                      Ondersteun deursigtigheid, aanspreeklikheid en gesonde bestuur ten opsigte van die DVOW se inkomste, uitgawes, bates en laste.</p>
	<p><b>Staatsdienswet, 1994 (Wet 103 van 1994)</b>                      Hierdie is die vernaamste Wet wat openbare administrasie beheer. Dit bepaal die administratiewe en operasionele raamwerk vir staatsdepartemente deur riglyne neer te lê sover dit die indiensneming van en praktyke verwant aan menshulpbronne betref, m.a.w. indiensnemingsvoorwaardes, ampstermyne, dissipline, aftrede en ontslag van lede van die staatsdiens en aangeleenthede wat hiermee verband hou.</p>
	<p><b>Wet op die Bestuur van Openbare Administrasie, 2014 (Wet 11 van 2014)</b>                      Bevorder die basiese waardes en beginsels wat openbare administrasie beheer soos na verwys in artikel 195(1) van die Grondwet; lê bepalings neer vir die verplasing en sekondering van werknemers in openbare administrasie; reguleer die doen van sake met die staat; lê bepalings neer vir kapasiteitsontwikkeling en opleiding; lê bepalings neer vir die daarstelling van die Nasionale Regeringskool; lê bepalings neer vir die gebruik van inligting- en kommunikasietegnologie in openbare administrasie; en lê bepalings neer waarvolgens die minister minimumnorme en -standaarde vir openbare administrasie kan stel.</p>
	<p><b>Wet op Vaardigheidsontwikkeling, 1998 (Wet 97 van 1998)</b>                      Lê bepalings neer vir 'n institusionele raamwerk om nasionale, sektor- en werkplekstrategieë te ontwikkel om die vaardighede van die Suid-Afrikaanse werksmag te ontwikkel en te verbeter, en om daardie strategieë by die Nasionale Kwalifikasieraamwerk te integreer. As toonaangewende werkgewer moet die DVOW nakoming van die werkgewer se verpligtinge verseker ten opsigte van die werkplekooreenkoms en verseker dat hierdie ooreenkoms in die werkplek geïmplementeer word. By wyse van die UOWP implementeer die DVOW leerlingskap- en vaardigheidsontwikkelingsprogramme vir deelnemers in vakmanverwante velde.</p>
	<p><b>Radiowet, 1952 (Wet 3 van 1952)</b>                      Beheer radio-aktiwiteite en verwante aangeleenthede.</p>

Funksie	Wetgewing
	<p><b>Radiowysigingswet, 1991 (Wet 99 van 1991)</b>                      Om die wette rakende die beheer van radioaktiwiteite en aangeleenthede daarmee saam te konsolideer en te wysig.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Ordonnansie op Grondgebruikbeplanning (Wysigingswet), 2009 (Wet 1 van 2009)</b>                      Reguleer grondgebruikbeplanning in die Wes-Kaap en verwante aangeleenthede.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Wet op Verkryging, 2010 (Sakebelange van Werknemers) (Wet 8 van 2010)</b>                      Om die sakebelange van werknemers van die Provinsiale Regering en van provinsiale openbare instellings asook lede van die beheerliggame van sodanige instellings in instellings wat met die Provinsiale Regering en met provinsiale openbare instellings sake doen, te beperk; om voorsiening te maak vir die bekendmaking van sulke belange; en om voorsiening te maak vir aangeleenthede wat daarmee in verband staan.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Wet op die Monitering en Ondersteuning van Munisipaliteite, 2014 (Wet 4 van 2014)</b>                      Bring artikels 154(1) en 155(6) van die Grondwet tot uitvoer deur verdere bepalings neer te lê vir maatreëls om munisipaliteite te ondersteun, munisipaliteite se kapasiteit te ontwikkel en te versterk en om hul prestasie te verbeter. Bring ook artikel 106(1) van die Wet op Plaaslike Regering: Wet op Munisipale Stelsels tot uitvoer deur bepalings neer te lê vir monitering in gevalle waar gebrekkige prestasie en wanadministrasie in munisipaliteite vermoed word, en vir aangeleenthede wat daarmee verband hou.</p>

## Bylae B: Beleidsmandate

Die nasionale en provinsiale beleide en strategieë wat hieronder beskryf word, begelei die DVOW in hoofsaak in die nakoming van sy verantwoordelikhede.

Funksie	Beleide
Vervoer	<p><b>Nasionale Strategie vir Vraglogistiek, 2005</b> Verlaag binnelandse vragkoste deur laer stelselkoste wat voortspruit uit verhoogde doeltreffendheid, betroubaarheid en verlaagde vervoertye om sodoende haalbare modale opsies tussen pad- en spoorvervoer aan klante te bied.</p>
	<p><b>Nasionale Strategie vir Openbare Vervoer, 2007</b> Twee hooftrekke is hier ter sprake, naamlik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versnelde modale opgradering, wat ten doel het om nuwe, doeltreffender, universeel toeganklike en veilige openbare vervoer en bedrewe operateurs te verskaf; en</li> <li>• Geïntegreerde snelvervoernetwerke vir openbare vervoer, wat ten doel het om oplossings vir geïntegreerde openbare vervoer te ontwikkel en te optimaliseer.</li> </ul>
	<p><b>Nasionale Strategie vir Landelike Vervoer, 2007</b> Lê riglyne neer vir al drie regeringsfere om op 'n geïntegreerde, ooreenstemmende en gekoördineerde wyse werk te maak van die uitdagings verwant aan mobiliteit en toegang in landelike gebiede. Twee hoofstrome word in hierdie strategie uitgelig, naamlik die bevordering van gekoördineerde landelike nodale en koppelende ontwikkelings, en die ontwikkeling van vraag-responsiewe, gebalanseerde en volhoubare landelike vervoerstelsels.</p>
	<p><b>Nasionale Padveiligheidsstrategie, 2011 – 2020</b> Informeër 'n nasionaal gekoördineerde poging om opvoeding en wetstoepassing ten opsigte van swak padgebruikgedrag te verbeter in lyn met internasionale beste praktyke en aanbevelings van die Wêreldgesondheidsorganisasie vir ontwikkelende lande.</p>
	<p><b>Witskrif oor Nasionale Vervoerbeleid, 1996</b> Handel oor veilige, betroubare, doeltreffende, doelmatige, ten volle geïntegreerde vervoerbedrywe en -infrastruktuur. Hierdie behoort aan die behoeftes van vrag- en passasierklante te voldoen op 'n wyse wat regeringstrategieë vir ekonomiese en maatskaplike ontwikkeling sal ondersteun en omgewing- en ekonomiese volhoubaarheid in die hand sal werk.</p>
	<p><b>Witskrif oor Provinsiale Vervoerbeleid, 1997</b> Bou voort op die basis wat deur nasionale witskrif vir 'n vervoerbeleid daargestel is en verskaf meer detail oor spesifieke intervensies in reaksie op die behoeftes en geleenthede in die Wes-Kaap, met erkenning vir heersende en toekomstige bevoegdhede wat aan provinsies en ander regeringsfere ooreenkomstig die Grondwet toegewys kan word.</p>
	<p><b>Riglyne vir Toegang tot Paaie</b> Lê riglyne neer vir praktiserende ingenieurs en beplanners, sowel as eiendomsontwikkelaars, om aanvaarbare standaarde vir padtoegang te ontwikkel.</p>
	<p><b>Suid-Afrika se Strategiese Raamwerk vir Padinfrastruktuur (RISFSA)</b> Lê riglyne neer vir herdefiniëring van die Suid-Afrikaanse paaie-netwerk, en help padowerhede om bestaande padnetwerke te herklassifiseer.</p>

Funksie	Beleide
	<p><b>Padveiligheidsstrategie vir die Wes-Kaapse Provinsie, 2005</b> Moedig 'n veiliger padomgewing aan deur padveiligheid oral in die provinsie te bevorder met 'n fokus op nasionale en provinsiale roetes; en is verantwoordelik vir die basiese opleiding van alle verkeersbeampterekrute in die provinsie ten einde eenvormigheid en professionaliteit te verseker.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse beleidsverklaring ten opsigte van die vervoer van passasiers met spesiale behoeftes (SBPs), 2009</b> Plaas sekere verantwoordelikhede op die DVOW, met insluiting van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanmoediging van die inkrementele toeganklikheid van spoorinfrastruktuur en verskaffing van opleiding aan operateurs en hul personeel om sensitief op te tree teenoor persone met spesiale behoeftes;</li> <li>• Ondersteuning van die lewering van universeel toeganklike inligtingsdienste oor openbare vervoer;</li> <li>• Voorbereiding en publisering, in samehang met Nasionale Departement van Vervoer, van riglyne verwant aan vereistes rakende die toeganklikheid van openbare vervoervoertuie;</li> <li>• Versekering dat alle nuwe fasiliteite vir openbare vervoer só beplan word dat dit toeganklik is vir persone met spesiale behoeftes; en</li> <li>• Versekering dat alle toekomstige gekontrakteerde openbarevervoerdienste in die provinsie progressief die bedryf van toeganklike dienste insluit tot tyd en wyl alle gekontrakteerde dienste of toeganklik is en/of 'n alternatiewe vraag-responsiewe diens beskikbaar is.</li> </ul>
<p>Openbare Werke en Eiendomsbestuur</p>	<p><b>CIDB: Nasionale bestuurstandaard vir instandhouding van onroerende bates, 2017</b> Vestig 'n stelsel van beginsels of praktykspesifikasies vir die bestuur en versorging van onroerende bates na aanvanklike konstruksie of verkryging:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om die maksimum waarde uit hierdie bates te verkry;</li> <li>• Om die belegging in onroerende bates in die openbare sektor te beskerm en kontinuïteit te verseker; en</li> <li>• Ter ondersteuning van ekonomiese ontwikkeling, sosiale opheffing en volhoubaarheid van die omgewing tot voordeel van alle mense in Suid-Afrika.</li> </ul>
	<p><b>Internasionale handleiding vir infrastruktuurbestuur, 2006, 2011, 2015</b> Bevorder die beste bestuurspraktyk vir alle infrastruktuur bates, ongeag eienskap of ligging.</p>
	<p><b>Bestuurstelsel vir die lewering van infrastruktuur</b> 'n Regeringsbestuurstelsel vir beplanning, begroting, verkryging, aflewering, instandhouding, bedryf, monitering en evaluering van infrastruktuur. Die IDMS is ontwerp om gekoppel te word aan die raamwerk vir mediumtermyn-uitgawes, en het 'n sterk fokus op uitkomste, waarde vir geld en die effektiewe en doeltreffende funksionering van die verkrygings- en afleweringbestuurstelsel in ooreenstemming met toepaslike wetgewing. Dit bevat 'n voorsieningskettinginfrastruktuurbeplanningstelsel, sowel as bedryfs- en instandhoudingstelsels.</p>
	<p><b>Bestuursraamwerk vir die verkryging en lewering van infrastruktuur (FIPDM)</b> Fokus op besluitnemingspunte vir bestuur, asook belyning en funksies om goeie bestuur van infrastruktuurlewering- en verkrygingsprosesse te ondersteun.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Provinsiale Regering se witskrif oor die bestuur van provinsiale eiendom, 2004</b> Lê 'n raamwerk neer vir die begeleiding van aktiwiteite verwant aan vaste eiendom behorende aan die Wes-Kaapse Provinsiale Regering en ander eiendom wat deur die provinsiale regering benut word; en dit dek ook koördinerende met die eiendomsbestuuraktiwiteite van ander openbare/burgerlike rolspelers in die provinsie.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Raamwerk vir Infrastruktuur, 2013</b></p>

Funksie	Beleide
	Sorg dat die beplanning, lewering en bestuur van infrastruktuur wat aan alle belanghebbers (nasionale regering, provinsiale regering, plaaslike regering, semi-staatsorgane en die private sektor) verskaf word met die stratetiese agenda en visie vir die provinsie ooreenstem.
Uitgebreide-openbare werke-program	<p><b>Riglyne vir die implementering van die UOWP</b></p> <p>Die UOWP se oogmerk is om kort- en mediumtermyn-werksgeleenthede te skep vir die armes en werkloses, as deel van die regering se strategie om armoede te beveg. Hierdie werkgeleenthede word gekombineer met opleiding wat daarop gemik is om die laaggeskoolde begunstigdes se vooruitsigte op indiensneming binne die formele indiensnemingsmark te verhoog. Die program is afgestem op geleenthede in die volgende sektore: infrastruktuur, omgewing, kultuur, en maatskaplike en nie-regering.</p>
	<p><b>Riglyne vir die implementering van die Nasionale Jeugdiens (NJD)</b></p> <p>Bepaal dat implementering van jeugprogramme die verantwoordelikheid van alle staatsinstansies is. Verantwoordelikheid vir beplanning, koördinerende en inisiëring van doeltreffende en innoverende strategieë vir jeugontwikkeling berus dus eweneens by Nasionale Jeugkommissie en individuele staatsdepartemente op nasionale en provinsiale vlak.</p>
Transversale	<p><b>Nasionale Ontwikkelingsplan (NDP) 2030: Ons toekoms: Kom ons laat dit werk</b></p> <p>Die NDP is die langtermyn-Suid-Afrikaanse ontwikkelingsplan. Dit het ten doel om armoede uit te skakel en ongelykheid teen 2030 te verminder. Dit beoog om hierdie doelstellings te verwesenlik deur die energie van sy mense te benut, 'n inklusiewe ekonomie te laat groei, vermoëns te bou, die staat se kapasiteit te verbeter en leierskap en vennootskap in die hele samelewing te bevorder.</p>
	<p><b>Hersiene raamwerk vir stratetiese planne en jaarlikse prestasieplanne</b></p> <p>Voorsien rigting aan nasionale en provinsiale regeringsinstellings ten opsigte van kort- en mediumtermynbeplanning. Institutionaliseer die regering se nasionale ontwikkelingsbeplanningsagenda deur institusionele planne. Voorsien beplanninginstrumente vir verskillende soorte planne en gee 'n uiteensetting van die belyning tussen beplanning, begroting, verslagdoening, monitering en evaluering.</p>
	<p><b>Raamwerk vir prioritisering van begroting</b></p> <p>Probeer om 'n stelselmatige basis te vestig vir die maak van stratetiese keuses tussen mededingende prioriteite en beperkte hulpbronne, ten einde begrotings as 'n belangrike hefboom vir die bestuur van die NDP beter te optimaliseer.</p>
	<p><b>Provinsiale Stratetiese Plan, 2019 – 2024</b></p> <p>'n Stel oorkoepelende stratetiese doelwitte vir die WKR vir die huidige verkose termyn waarin gewenste uitkomst vir die mediumtermyn (vyf jaar) uiteengesit word. Hierdie doelwitte weerspieël die behoeftes en prioriteite van die provinsiale regering en bevorder tesame geïntegreerde, verbeterde prestasie oor die openbare sektor in die Wes-Kaap heen.</p>
	<p><b>Raamwerk vir die bestuur van programprestasie-inligting (FMPP) 2007</b></p> <p>Die doelwitte van die FMPP is om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geïntegreerde strukture, stelsels en prosesse wat benodig word om prestasie-inligting te bestuur te verbeter;</li> <li>• Definisies en standaarde vir prestasie-inligting ter ondersteuning van gereelde oudits van sodanige inligting, waar toepaslik, te verduidelik;</li> <li>• Rolle en verantwoordelikhede vir die bestuur van prestasie-inligting te definieer; en</li> <li>• Aanspreeklikheid en deursigtigheid te bevorder deur die Parlement, provinsiale wetgewers, munisipale rade en die publiek betyds met toeganklike en akkurate prestasie-inligting te voorsien.</li> </ul>
	<p><b>Departementele raamwerk en handleiding vir monitering en evaluering</b></p> <p>Beskryf die monitering- en evalueringstelsels en -werktuie wat daargestel is vir resultaatgedrewe bestuur in die staatsdiens.</p>

Funksie	Beleide
	<p><b>Nasionale raamwerk vir batebestuur van die tesourie v3.3, 2003</b>                      Bied breë riglyne vir batebestuur.</p>
	<p><b>Provinsiale raamwerk vir ruimtelike ontwikkeling</b>                      Die raamwerk wil die algemene ruimtelike verspreiding van huidige en wenslike grondgebruike binne 'n munisipaliteit rig, ten einde uitvoering te gee aan die visie, doelstellings en doelwitte van die munisipale geïntegreerde ontwikkelingsplan (GOP).</p>
	<p><b>Suid-Afrikaanse raamwerk vir die beoordeling van statistiese gehalte (SASQAF) 2010 2de uitg.</b>                      Die amptelike handleiding vir Statistiek Suid-Afrika vir dataproducte en assessore rakende die gehalte van statistieke oor agt dimensies: toepaslikheid, akkuraatheid, tydigheid, toeganklikheid, interpreteerbaarheid, vergelykbaarheid en samehang, metodologiese deeglikheid en integriteit.</p>
	<p><b>Wes-Kaapse Regering se transversale bestuurstelsel</b>                      Het ten doel om meetbare uitkomst te behaal deur die fasilitering van sektorale klusters wat transversaal van kwessies werk maak met individuele lyndepartemente as die implementeringsagente; en beheer die implementering van die provinsiale strategiese plan transversaal regdeur die WKR. Die "Executive Project Dashboard" word as inligtingbestuurwerktyg vir hierdie stelsel gebruik.</p>
	<p><b>Departementele beleid oor die bestuur van rekords</b>                      Lê die grondslag vir 'n korporatiewe kultuur van verantwoordelikheid vir die bestuur van inligting en rekords as 'n noodsaaklike vereiste vir doeltreffende dienslewering.</p>
	<p><b>Witskrif oor mensehulpbronbestuur, 1997</b>                      Fokus op noodsaaklikheid om mensehulpbronskapasiteit te ontwikkel en te transformeer ten einde die oogmerke van doeltreffende dienslewering en 'n getransformeerde staatsdiens te behaal.</p>



## Bylae C: Distriksontwikkelingsmodel

Die Wes-Kaapse Regering pas die gesamentlike metro- en distriksbenadering toe as reaksie op die distriksontwikkelingsmodel.

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Finansiële bystand aan munisipaliteite vir konstruksie	169,000	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	Finansiële bystand aan munisipaliteite vir instandhouding	37, 880	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	Finansiële bystand aan munisipaliteite vir instandhouding	12, 000	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	Ontwerpsfooie opgradering	206,498	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	Ontwerpsfooie Rehabilitasie	190,000	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	Ontwerpsfooie nuut	18,000	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	C1141 Herseël Montague-Barrydale	130,000	Oor distrikte
Vervoerinfrastruktuur	C1038 N7 Bosmansdam en Melkbos i/c	120,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C733.5 Marinersweg	180,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding Kaapstad PRMG	492,400	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	ASOD-projekte	32,500	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1090 N7 Wingfield-Melkbos	66,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1090.1 N7 Bosmandam – Potsdam	96,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1009 Kalbaskraal Padrehabilitasie	86,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1025.2 Borchards Quarry	1,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C733.7 PRMG De Beers-voetbrug	9,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	Data-insameling vir batebestuur (CUR)	40,710	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1025.1 AFR Wingfield i/c	210,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1115 PRMG Somerset-Wes	90,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	WC DM hergruis	30,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	ASOD-projekte	32,500	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1090 N7 Wingfield - Melkbos	66,000	Stad Kaapstad

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1159 Uitgebreide R300-snelweg	350,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1149 Herseël N2 Somerset-Wes	55,000	Kaapstad Metro
Vervoerinfrastruktuur	C1025.4 Wingfield i/c	120,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	Herseël N2	100,000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	C1025 AFR Wingfield i/c	171, 000	Stad Kaapstad
Vervoerinfrastruktuur	WC DM hergruis	67,715	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding Weskus	117,332	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	WC DM herseël	64,580	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	Van Rhynsdorp DM	14, 000	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding WC DM	226,180	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	Stompneusbaai Opgradering	84,000	Weskusdistrik
Vervoerinfrastruktuur	C1094 Redelinghuys – Elandsbaai	87,000	Cederberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C820 Robertson - Bonnievale	4,000	Langeberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C749.2 PRMG Paarl Franschoek	293,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C921 Annandaleweg	2,000	Stellenbosch Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C974 Somerset-Wes – Stellenbosch verbetering in veiligheid	20,000	Stellenbosch Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	CW DM hergruis	73,775	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding Kaapse Wynlande	325,583	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	C914 Spierweg Fase 3	50, 000	Stellenbosch Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Haasekraal DM	12,050	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	C751.2 TR23/3 Gouda – Kleinberggrivier	3,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Rawsonville DM	6,000	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	Wansbek DM	24,400	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	C1029 Hermon – Gouda herseël en rehabilitasie	2,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1089 Worcester – Robertson	3,000	Langeberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding ED DM	258,330	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding CW DM	196,890	Kaapse Wynlande
Vervoerinfrastruktuur	Nuystasie DM	20,000	Kaapse Wynlande

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Drakenstein DM	15,800	Kaapse Wynlande-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1105 Du Toitskloofpas	115,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1116 PRMG Ceres - Touwsrivier	75,000	Witzenberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1102 Herseël Windmeul	4,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1128 Worcester - Wolseley	19,000	Witzenberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1091 Ashton - Swellendam	41,000	Witzenberg Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1142 Rehabilitasie Simondium herseël	80,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1140 Herseël De Doorns	22,000	Brede Vallei Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C749.2 PRMG Paarl – Franschoek	15,000	Drakenstein Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	OB DM hergruis	76,540	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1000.1 PRMG Hermanus – Gansbaai	226,000	Overstrand Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	OB DM herseël	52,190	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Hangklip DM	2,500	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1091 PRMG Ashton – Swellendam	40,000	Swellendam Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1092 PRMG Somerset-Wes - Stellenbosch	86,000	Stellenbosch Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1093 N2 Villiersdorp PRMG	16,000	Theewaterskloof Municipality
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding OB DM	129,095	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Boontjieskraal DM	55,500	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C838.6 Calendon - Sandbaai	125,000	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Buffeljagsbaai DM	20,000	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1006 Oppervlak Ou Plaas De Hoop	11,000	Kaap Agulhas Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1000 Standford Gansbaai Rehabilitasie	30,000	Overberg-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1143 Herseël Ashton – Swellendam	70,000	Swellendam Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1088.1 Stanford – Riviersonderend herseël	72,000	Theewaterskloof Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C822 PRMG Hartenbos – Groot Brakrivier	15,000	Mosselbaai Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	ED DM hergruis	70,930	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding Eden	257,729	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C918 PRMG Oudshoorn – De Rust	28,000	Oudshoorn Munisipaliteit

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	ED DM herseël	67,780	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Fancourt DM	86,000	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C964.2 Mosselbaai – Hartenbos fase 2	250,000	Mosselbaai Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C822 Hartenbos – Groot Brakrivier	18,000	Mosselbaai Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C993.2 Holgaten – Oudshoorn herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Slangrivier DM	35,000	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1083 De Rust-Uniondale herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1086 Calitzdorp – Oudshoorn herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1053.6 Seweweekspoort hergruis	18,000	Kannaland Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C823.1 Hoekwil – Saasveldweg	2000	George Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	ED DM herseël	67,780	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Fancourt DM	86,000	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C964.2 Mosselbaai – Hartenbos fase 2	250,000	Mosselbaai Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C822 Hartenbos – Groot Brakrivier	18,000	Mosselbaai Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C993.2 Holgaten – Oudshoorn herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Slangrivier DM	35,000	Tuinroete-distrik (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1083 De Rust-Uniondale herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1086 Calitzdorp – Oudshoorn herseël	1,000	Oudshoorn Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1053.6 Seweweekspoort hergruis	18,000	Kannaland Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C823.1 Hoekwil – Saasveldweg	2,000	George Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1008.1 Calitzdorp Oudshoorn rehabilitasie	24,000	Oudshoorn Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1047.2 PRMG Maalgatenrivier	35,000	George Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1100 PRMG Herseël Holgaten	128,000	Tuinroete-distrik

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1103 PRMG Herseël Grooterivier en Bloukrans	50,000	Bitou Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1124 PRMG Herseël Herbertsdale Albertina Gouritz	45,000	Hessequa Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C377.1 George-Wes verbypad	10,000	George Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1101 PRMG Herbou Wamboomskraal Holgaten	80,000	George Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1047.2 Maalgatenrivier	1,000	George Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1104 PRMG Herseël Meiringspoort	95,000	Tuinroete-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1125 Riversdal-Ladismith	73,000	Kannaland (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1146 Herseël Barrington, ou Knysna en Wilderness	60,000	Knysna Munisipaliteit (Tuinroete)
Vervoerinfrastruktuur	C1148 Herseël Knysna Lagoon	60,000	Knysna Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	CK DM Hergruis	88,773	Sentrale Karoo-distrik
Vervoerinfrastruktuur	Instandhouding CK DM	71,400	Sentrale Karoo-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1104 Herseël Meiringspoort	25,000	Prince Albert Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1123 PRMG Herseël Wes – Willowmore 38 km	40,000	Beaufort-Wes Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	Klaarstroom	270,000	Sentrale Karoo-distrik
Vervoerinfrastruktuur	C1037.1 Prince Albertweg herseël	8,600	Prince Albert Munisipaliteit
Vervoerinfrastruktuur	C1183 Klaarstroom	125,000	Beaufort-Wes Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Geskeduleerde instandhouding	576,659	Oor distrikte
Openbare Werke- infrastruktuur	Geskeduleerde instandhouding UOWP Geïntegreerde toelae vir provinsies	14,508	Oor distrikte
Openbare Werke- infrastruktuur	Bedryfsinstandhouding	229,163	Oor distrikte
Openbare Werke- infrastruktuur	Skoonmaak van Erwe	32,538	Oor distrikte

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Openbare Werke-infrastruktuur	Skoonmaakdienste	106,134	Oor distrikte
Openbare Werke-infrastruktuur	Dringende instandhouding by Kinder- en Jeugsorgsentrus (CYCC) volgens die prioriteitslys	80,028	Oor distrikte
Openbare Werke-infrastruktuur	Beplande en noodinstandhouding (uitgesonderd pos 5,6 en 7)	55,005	Oor distrikte
Openbare Werke-infrastruktuur	Modernisering - dekantering verskuiwings	2,319	Oor distrikte
Openbare Werke-infrastruktuur	Modernisering - Oopplanmeubels – V&OW	16,560	Oor distrikte
Openbare Werke-infrastruktuur	CYCC- Slaapsaal by Clanwilliam Enablement	1,000	Cederberg Munisipaliteit
Openbare Werke-infrastruktuur	Nakoming van gesondheid en veiligheid: Geboue in SSK	1,581	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	Slim-watermeters	4,742	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	Gedeelde dienste-sentrum - Suid-Oos Metro	6,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	Alexandra-terrein - Opgradering van eksamenreprografiese sentrum en EDO Sentraal: Fase A	1,500	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	SSK Dak FV	5,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	WK Forum vir Intellektuele Gestremdhede - Opgradering van infrastruktuur	12,975	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	Modernisering - Dorpstraat 9 (7de Verdieping)	44,674	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	Modernisering - Dorpstraat 9 8ste & 9de Verdieping & tydelike verskuiwing na 7de verdieping	4,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke-infrastruktuur	SMV Rusperstraat - Kantoorakkommodasie - Fase 2	64,930	Stad Kaapstad

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Gene Louw Verkeerskollege -Skietbaan	3,500	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - Union House Grondvloer	37,786	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - Dorpstraat 9 (3de verdieping)	3,745	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering – Waalstraat 27 Grondvloer & Aktivering	27,726	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Vangate Uitbreiding	18,999	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	CYCC- Horizon	22,500	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - Dorpstraat 4 - X Verdieping	2,500	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - Dorpstraat 4 - Y Verdieping	1,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Oranjestraat 68 – Verskuiwing van gebou	8,200	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Dorpstraat 9: Opgradering van bestaande dienste	1,400	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Kaapstad – Waalstraat 15 – kelder – Skakel store in argiewe om	1,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Paardeneiland – Verbenastraat Staatsgarage-stoor - Algemene herstelwerk	2,000	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Alfredstraat - B - Kantoorakkommodasie op die 2de verdieping	38,840	Stad Kaapstad
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - York Park (3de verdieping en 4de verdieping)	63,796	George Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	CYCC- George Outeniqua	49,800	George Munisipaliteit

Ingrypingsgebiede	MTEF- Beplanningstydperk		
	Beskrywing van projek	Begrotingstoewysing R'000	Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering - Huis De Klerk Herkonfigurasie en opgradering van koshuis (Mosselbaai SSC)	7,500	Mosselbaai Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Caledon, Kollegeweg 15	3,500	Overberg-distrik
Openbare Werke- infrastruktuur	CYCC-Lindelani	73,785	Stellenbosch Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering Elsenburg - Hoofgebou Fase 2 (Laboratoriums)	1,200	Stellenbosch Munisipaliteit
Openbare Werke- infrastruktuur	Modernisering Elsenburg - Hoofgebou Fase 1	15,978	Stellenbosch Munisipaliteit

\* CYCC = kinder- en jeugsorgsentrum; SSC = gedeelde dienste-sentrum.