

**EMANCIPATIEBELEID EN
GENDER MAINSTREAMING
BIJ HET MINISTERIE VAN
VERKEER EN WATERSTAAT**
*Eindrapportage
visitatie 2005-2006*

*Documentnummer VCE-07-10
Januari 2007*



Visitatiecommissie Emancipatie
Postbus 85842 - 2508 CM Den Haag
telefoon 070 - 427 4556 | fax 070 - 3924865 | vce@minszw.nl
www.visitatiecommissie-emancipatie.nl



Den Haag, 31 januari 2007

De Minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw drs. K.M.H. Peijs
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk: VCE-U-07-10.A-V&W.

Betreft: Eindrapportage 2005-2006 van de Visitatiecommissie Emancipatie

Geachte mevrouw Peijs,

Zoals u bekend heeft de Visitatiecommissie Emancipatie (per 1 juli 2004 namens het kabinet ingesteld door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid) als opdracht om in de periode tot 2007 de voortgang van het proces van gender mainstreaming bij de Rijksoverheid te volgen, te beoordelen en te stimuleren. De opdracht voorzag onder meer in een tussenrapportage en een eindrapportage per departement en daarnaast in een overkoepelende tussen- en eindrapportage aan de coördinerend bewindspersoon.

In december 2005 ontving u de tussenrapportage ('een voorlopig beeld') over uw departement. In februari 2006 zond u uw reactie daarop aan de Tweede Kamer [1].

Eindrapportage over uw departement

Bijgaand ontvangt u de eindrapportage 2005-2006, waarin de commissie haar oordeel geeft over de huidige stand van zaken met het emancipatiebeleid en gender mainstreaming op uw departement.

Het concept van deze tekst is in december j.l. voorgelegd aan uw ambtelijke medewerkers, ten behoeve van checks op juistheid van de daarin vermelde feiten en op het eventueel ontbreken van voor de conclusies relevante informatie. Uiteraard is ook gelegenheid gegeven tot een reactie op de (concept-)conclusies.

In een dezer dagen te verzenden brief van onze secretaris aan onze contactpersoon binnen uw ministerie zal worden toegelicht hoe de commissie het commentaar heeft gewogen en verwerkt.

Overkoepelende eindrapportage c.a.

Heden ontvangt Minister De Geus van SZW, in diens hoedanigheid van coördinerend bewindspersoon emancipatiebeleid, de overkoepelende eindrapportage. Deze gaat vergezeld van een apart advies over de coördinatie van emancipatiebeleid en gender mainstreaming alsmede een apart rapport '*Instituties voor emancipatiebeleid: Nederland in een internationale context*'.

¹ Kamerstukken II, 2005/06, 30420.

Toezending aan Tweede Kamer op 6 februari a.s.; verzoek tot inachtneming embargo

Minister De Geus heeft de commissie meegedeeld dat het kabinet heeft besloten dat alle VCE-rapportages door de ontvangers daarvan op dinsdag 6 februari a.s. worden doorgezonden aan de Tweede Kamer, steeds met een korte brief waarin wordt vermeld dat het kabinet de reactie op de betreffende rapportage overlaat aan de betrokken bewindspersonen in het nieuwe kabinet. Hij heeft ook aangegeven dat u langs ambtelijke weg namens hem is verzocht een embargo op de door u ontvangen rapportage in acht te doen nemen. Dit in verband met de presentatie van alle rapportages in de namiddag van dinsdag 6 februari (Nieuwspoor, 16.00 - 17.00 uur). Bij deze door de VCE georganiseerde bijeenkomst zal Minister De Geus in een korte speech in algemene zin spreken over het visitatieproces dat nu tot een afronding komt. Hij zal uiteraard geen inhoudelijke reactie geven op de eindrapportages.

Latere reactie op deze eindrapportage

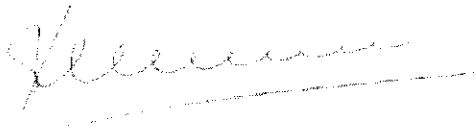
De commissie begrijpt dat het kabinet, nadat was besloten de reactie op de eindrapportages over te laten aan (de bewindspersonen in) het nieuwe kabinet, het in de huidige politieke constellatie wenselijk heeft geoordeeld dat de eindrapportages alvast zonder reactie aan de Tweede Kamer worden doorgezonden. Zij vertrouwt er graag op dat het nieuwe kabinet binnen afzienbare tijd zijn reacties op de verschillende VCE-eindrapportages aan de Kamer zal willen zenden.

Tot slot

De commissie hoopt dat zij met haar werkzaamheden een nuttig bijdrage heeft kunnen leveren aan het soms lastige proces van gender mainstreaming. In elk geval mag ik u namens de commissie hartelijk dank zeggen voor de medewerking die u en uw departement in de afgelopen jaren hebben willen geven aan het visitatieproces.

Een gelijklopende brief zend ik aan staatssecretaris Schultz van Haegen.

Met vriendelijke groet,



P. C. Ladders - Elfferich
Voorzitter

INHOUDSOPGAVE

1. ALGEMENE INLEIDING	2
1.1. Het Nederlandse emancipatiebeleid	2
1.2. Gevolgde werkwijze	2
1.3. Status van deze rapportage.....	3
2. HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT.....	4
2.1. Beleidsterreinen binnen Verkeer en Waterstaat	4
2.2 Emancipatie-aspecten binnen de beleidsterreinen	4
3. UITKOMSTEN VAN DE VISITATIE.....	6
3.1. Het visitatieproces.....	6
3.2. Inhoudelijke resultaten.....	6
3.3. De organisatie	9
3.4. Conclusie: algemeen beeld.....	10
3.5. Aanbevelingen.....	11
BIJLAGE 1: Taakstelling en samenstelling VCE	14
Taakstelling	14
Samenstelling	14
BIJLAGE 2: Samenvatting van het Kabinetsstandpunt Gender Mainstreaming	15
Algemene randvoorwaarden voor gender mainstreaming	15
Departementale structuur	15
Interdepartementale structuur	16
Bijlage 3: Documentatie	18

1. ALGEMENE INLEIDING

1.1. Het Nederlandse emancipatiebeleid

Sinds de Wereldvrouwenconferentie in Beijing in 1995 heeft ook Nederland gekozen voor de strategie om emancipatie duurzaam te verankeren in het beleid. Dit wordt aangeduid met de term *gender mainstreaming* en gedefinieerd als: het (re-)organiseren, verbeteren, ontwikkelen en evalueren van beleidsprocessen op zo'n manier dat het perspectief van *gendergelijkheid* wordt geïntegreerd in al het beleid, door de actoren die normaal dat beleid maken. Het kan ook worden gezien als een middel om de kwaliteit van het reguliere beleid te verbeteren door de doelstellingen van het emancipatiebeleid (rijksbreed en per departement) duurzaam na te streven [1]. Daarnaast blijft specifiek beleid gericht op de doelgroep vrouwen en/of meisjes hier en daar nodig om specifieke problemen op te lossen.

Uitgangspunt van het emancipatiebeleid is dat iedere bewindspersoon zelf verantwoordelijk is voor *gender mainstreaming* op het eigen beleidsterrein. Alle bewindspersonen dragen zo ieder op het eigen terrein bij aan het bereiken van de - breed aanvaarde - kabinetsdoelstellingen op het terrein van emancipatie. De coördinerend bewindspersoon stimuleert de overige bewindslieden, werkt op verschillende terreinen nauw met hen samen en zorgt voor een ondersteuningsstructuur. In eerste instantie heeft de Directie Coördinatie Emancipatiebeleid van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de trekkersrol voor *gender mainstreaming* op zich genomen. Sinds begin 2004 is deze trekkersrol sterk teruggebracht en zijn de departementen vooral zelf aan zet.

Per 1 juli 2004 is de Visitatiecommissie Emancipatie (VCE) ingesteld door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De commissie heeft als doelstelling om in de periode tot 2007 de voortgang van het proces van *gender mainstreaming* bij de Rijksoverheid te volgen, te beoordelen en te stimuleren (zie voor de taakstelling en samenstelling van de commissie bijlage 1[2]). De positie van allochtone vrouwen en meisjes vormt een specifiek aandachtspunt voor de commissie.

1.2. Gevolgde werkwijze

Tijdens de *visitatie* gaat het enerzijds om het vaststellen van de stand van zaken. Dit betekent het identificeren van *gendergevoelige* beleidsdomeinen, het inventariseren van de emancipatieactiviteiten en het meten van concrete resultaten binnen een departement: in hoeverre is een departement erin geslaagd het *genderperspectief* daadwerkelijk te integreren in het reguliere beleid en waar kunnen we dat zien? Anderzijds gaat het om het proces: waar liggen mogelijkheden voor verbetering, waar blijven kansen liggen, wat valt er te leren van andere departementen of van maatschappelijke organisaties die met dezelfde thema's bezig zijn?

De commissie heeft bij de *visitatie* gekozen voor maatwerk. Voorop staat daarbij dat zij de beleidsvrijheid van de departementen zoveel mogelijk wil respecteren.

¹ Zie bijlage 2

² Kamerstukken II, 2003/04, 27061, nr. 29.

Er is tijdens het visitatieproces gebruik gemaakt van enkele vaste bouwstenen die flexibel zijn ingezet: informatieverzameling, kennismakingsgesprekken met de bewindspersonen, inventarisatieworkshops, diverse gesprekken met ambtenaren op verschillende niveaus, maatschappelijke organisaties en externe deskundigen, en nadere verkenningen [3].

De visitatie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft bestaan uit:

- een informatief gesprek op ambtelijk niveau op 21 maart 2005,
- een gesprek met de minister op 30 augustus 2005,
- een gesprek met de staatssecretaris op 9 februari 2006,
- een workshop op het terrein van sociale veiligheid, verkeersveiligheid en openbaar vervoer op 21 juni 2005,
- een tussenrapportage met aanknopingspunten voor verbetering in februari 2006,
- een ronde tafelgesprek van de commissie met relevante maatschappelijke organisaties op 23 juni 2006,
- een nadere verkenning (twee workshops) door het departement zelf over 'mobiliteit en dagindeling' is in uitvoering. De eerste bijeenkomst, een expertmeeting, heeft op 10 januari 2007 plaatsgevonden, de datum voor de tweede bijeenkomst, bedoeld om binnen en buiten het departement te verbreden, is nog niet vastgelegd,
- visitatiegesprekken met de DG Personenvervoer en enkele betrokken beleidsambtenaren op 4 oktober 2006,
- een schriftelijke vragenlijst (oktober 2006).

Rondom deze activiteiten heeft uitgebreide informatieverzameling plaatsgevonden. Tenslotte is het departement in de gelegenheid gesteld het concept van deze eindrapportage te corrigeren op feitelijke onjuistheden.

1.3. Status van deze rapportage

De voorliggende rapportage omvat het eindoordeel van de VCE over de stand van zaken op het gebied van gender mainstreaming en emancipatiebeleid bij het Departement van Verkeer en Waterstaat. De rapportage geeft aan wat naar het oordeel van de commissie goed is geregeld op het departement, maar ook waar het (nog) aan schort. Het rapport wordt afgesloten met aanbevelingen aan het departement om zaken die nog niet goed op orde zijn, te verbeteren en dat wat als goed wordt beoordeeld waar nodig te verankeren en verder te verbreden.

³ De nadere verkenningen vormen voor wat betreft de inhoud geen onderdeel van de visitatie, maar zij doen dat wel voor zover het het proces betreft: hoe heeft het departement de nadere verkenning(en) opgepakt, in hoeverre heeft men getracht optimaal gebruik te maken van de nadere verkenning(en) voor verbetering van het eigen beleid en om daadwerkelijk de mogelijkheden voor gender mainstreaming te optimaliseren.

2. HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

2.1. Beleidsterreinen binnen Verkeer en Waterstaat

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft tot taak Nederland te beschermen tegen het water, is verantwoordelijk voor kwalitatief en kwantitatief goed waterbeheer en heeft taken op het gebied van verkeer en personenvervoer, transport en luchtvaart. Hoofdpunten van het beleid op deze terreinen zijn: dijkverzwaring en de inrichting van overloopgebieden, duurzaam gebruik van water en de aanpak van waterverontreiniging, zorg voor de verkeersveiligheid en voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer, aanleg, beheer en onderhoud van rijkswegen, filebestrijding, optimale benutting van de infrastructuur en stedelijke bereikbaarheid, zorg voor het spoornet en de vaarwegen, en voor het goed functioneren van de luchthavens en het luchtverkeer [4].

De taken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gemeenten, de provincies, de waterschappen en de andere ministeries.

2.2 Emancipatie-aspecten binnen de beleidsterreinen

Voor V&W is op enkele terreinen een rol weggelegd die van essentieel belang is voor het emancipatieproces. Willen burgers, vrouwen en mannen, autochtonen en allochtonen, in staat zijn uiteenlopende taken binnen een gegeven tijd/ruimtebudget te combineren, dan moeten zij de verschillende locaties op tijd en veilig kunnen bereiken. V&W draagt verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van wonen, werken, studeren, recreëren en zorgen. Het gaat er om dat V&W samen met andere ministeries, overheden en marktpartijen innovaties in de verkeersinfrastructuur bewerkstelligt en ondersteunt, waardoor arbeid en zorg beter gecombineerd kunnen worden. De bijdrage die V&W kan leveren aan betere combinatiemogelijkheden van arbeid en zorg wordt zowel door de VCE als door het departement zelf van groot belang geacht. Ook telewerken moet in dit verband aandacht krijgen. Omgekeerd kunnen vernieuwingen op het gebied van de 'dagindeling van de samenleving' [5] bijdragen aan vermindering van de verkeerscongestie en de fileproblematiek.

Daarnaast bieden andere beleidsterreinen van V&W aanknopingspunten voor een goed gender-beleid. Vrouwen beschikken minder dan mannen over een auto, realiseren meer verplaatsingen over een korte afstand en zijn daardoor meer aangewezen op openbaar vervoer en fiets als transportmiddelen. Modernisering van het openbaar vervoer, de aanleg van en goed onderhoud aan fietspaden hebben daarom direct een positieve invloed op de actieradius van vrouwen en indirect op hun economische zelfstandigheid. Dit geldt wellicht nog in versterkte mate voor (eerste generatie) allochtone vrouwen. Deze groep moet steeds meer aan het verkeer deelnemen; veel van deze vrouwen zijn alleenstaand en moeten werken om in hun onderhoud te kunnen voorzien. Uit onderzoek blijkt dat allochtone vrouwen vooral op het openbaar vervoer zijn aangewezen. Ze maken minder gebruik van de fiets, maar als ze dat doen, zijn ze hierin kwetsbaar (veel van deze vrouwen hebben pas op latere leeftijd leren fietsen). Bovendien combineren de vrouwen vaak kleine baantjes. Het ministerie zou voor deze groep bijzondere aandacht moeten hebben.

⁴ Zie: www.minvenw.nl

⁵ Zie Ruimte voor Ritme, Eindadvies van de Stuurgroep Dagindeling, Ministerie SZW, Den Haag, maart 2003.

In het algemeen wordt ervan uitgegaan dat vrouwen zich gemiddeld eerder onveilig voelen op eenzame en donkere plekken⁶. De inrichting van bijvoorbeeld stations kan daarom van groot belang zijn voor het gebruik door vrouwen van het openbaar vervoer. De inrichting van parkeerplaatsen langs autosnelwegen is weer van belang voor de mogelijkheid van vrouwen om zich 's avonds per auto te verplaatsen.

Er zijn grote verschillen in autogebruik tussen mannen en vrouwen. Dat heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Omgekeerd kunnen de voornemens van V&W omtrent het prijsbeleid op de weg (kilometerheffing) verschillend uitwerken voor mannen en vrouwen. Ook onderdelen van het beleidsterrein 'Waterstaat' kennen een gender-aspect. Hierbij gaat het niet alleen om de vertegenwoordiging van vrouwen in de waterschappen, maar ook om het betrekken van vrouwenorganisaties bij het beleid. Vrouwen hebben vaak een andere invalshoek dan mannen als het om duurzaamheid en veiligheid gaat.

De wereld van verkeer, vervoer en water is van oudsher een "mannenbolwerk". Dijkgraven, vervoerders, vrachtwagenchauffeurs, brugwachters, rij-examinatoren, piloten, wegebouwers, treinmachinisten en rattenvangers zijn van oudsher mannen. Vrouwen zijn nog altijd sterk ondervertegenwoordigd in de genoemde "mannenberoepen". Het departement heeft de taak te zorgen voor een evenwichtige personeelsopbouw binnen het ministerie en de eigen diensten. Daarmee kan het tevens een voorbeeldfunctie vervullen voor de maatschappelijke sectoren op V&W-terrein. Het gaat daarbij zowel om evenwicht naar sekse, als naar etniciteit. Aandacht voor deze diversiteit is nodig uit een oogpunt van rechtvaardigheid, maar ook voor een effectiever functioneren van de overheid.

⁶ Dit wordt onder meer ondersteund door onderzoek van bijvoorbeeld het Amsterdamse onderzoeksbureau O+S, Veiligheid in Amsterdam, 2004.

3. UITKOMSTEN VAN DE VISITATIE

3.1. Het visitatieproces

Het visitatieproces bij Verkeer en Waterstaat verliep aanvankelijk niet geheel moeiteloos, doordat de departementsonderdelen voor hun beleidsterrein vaak niet direct een expliciet raakvlak met emancipatie aanwezig achtten. Gesprekken met de minister en de staatssecretaris van V&W hebben plaats gevonden en er is een inventarisatieworkshop georganiseerd. Daarin zijn drie beleidsonderwerpen besproken. Er hebben voldoende beleidsmedewerkers aan de workshop deelgenomen.

Aan het vervolg van de visitatie heeft het ministerie voldoende meegewerkt: de contacten verliepen goed en het departement heeft in het kader van een nadere verkenning de voorbereiding op zich genomen van twee workshops over het thema 'mobiliteit en dagindeling'.

Op de tussenrapportage is door het departement positief gereageerd. De commissie heeft er in de tussenrapportage op aangedrongen om capaciteit te besteden aan emancipatie en het onderwerp een plek op de V&W-agenda te geven. In de volgende fase heeft het departement daarmee een begin gemaakt door het instellen van een 'lichte organisatiestructuur' voor gender mainstreaming. Het oordeel van de commissie over de inhoudelijke uitkomsten van het visitatieproces wordt in de volgende subparagrafen besproken.

3.2. Inhoudelijke resultaten

De stand van zaken

Verkeer en Waterstaat voert over het algemeen een generiek beleid. In de vormgeving van het beleid is gender geen criterium, en gender mainstreaming is dan ook voor V&W een lastige opgave, aangezien dit departement eigenlijk nooit aan specifiek doelgroepenbeleid heeft gedaan. Zoals een vertegenwoordiger van het departement stelt, is men van oudsher gewend om te denken in termen van 'risicobeleid' en 'toegankelijkheid en bereikbaarheid'. Er worden vooral veel eisen gesteld aan de infrastructuur of aan de vervoerders; er is weinig instrumentarium om aan doelgroepenbeleid te doen.

In de tussenrapportage werpt de commissie de vraag op of de benadering van V&W, waarbij men uitgaat van de positie van de meest zwakke burger, vanuit genderperspectief altijd effectief beleid oplevert. Dat spreekt namelijk niet vanzelf, omdat het bij emancipatie niet (alleen) gaat om het veilig kunnen deelnemen aan verkeer en vervoer, maar ook om de mogelijkheid tot een *andere* deelname aan verkeer en vervoer. Met name zijn verplaatsingen in verband met zorg een belangrijke categorie die alleen al vanwege het maatschappelijk belang ervan veel meer aandacht verdient. Het redeneren vanuit een genderperspectief en op basis hiervan bezien welk beleid gewenst is, kan tot andere resultaten leiden.

Inmiddels heeft het departement de Nota Mobiliteit [7] uitgebracht. Op deze nota is geen aparte emancipatie-effectrapportage of andere toets uitgevoerd, omdat men aanneemt dat de resultaten van de emancipatietoets op het NVVP (zie verder op pagina 7) ook gelden voor deze nota. De commissie betreurt het dat het ministerie niet de moeite heeft willen nemen een aparte toets uit te voeren.

⁷ Nota mobiliteit deel III, Kabinetsstandpunt, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, september 2005.

De minister heeft te kennen gegeven ruimte te willen creëren voor mensen om te komen tot een betere afstemming van arbeids- en zorgtaken, ook omdat dit kan leiden tot verbetering van de bereikbaarheid. Telewerken en flexibele openings- en werktijden maken immers nieuwe vormen van dagindeling mogelijk en leiden tevens tot een afvlakking van de spitspiek. Het ministerie van V&W participeert daarom in het interdepartementale project "Tijd voor Arbeid en Zorg", in de interdepartementale werkgroep "7 tot 7" [8], het werkt samen met EZ aan een project over mobiel werken, en heeft samen met Financiën de mogelijkheden onderzocht om fiscale stimuli in te bouwen voor nieuwe vormen van dagindeling. V&W heeft aan de SER een advies gevraagd over mobiliteitsmanagement met daarbij specifiek aandacht voor nieuwe vormen van dagindeling en telewerken [9]. De commissie constateert dat V&W expliciet aandacht schenkt aan het thema 'dagindeling'. Het departement is inmiddels gestart met een nadere verkenning op het gebied van mobiliteit en dagindeling.

De commissie waardeert de inzet van het departement, maar constateert dat de al eerder aanwezige kennis op het gebied van mobiliteit en dagindeling kennelijk niet is beklijfd in het departement. De eerste workshop was nodig om die bestaande kennis (alsook nieuwe kennis) boven tafel te halen. Het is daarom verheugend dat het departement direct een tweede workshop heeft gepland om de resultaten breed beschikbaar te maken voor het departement. De commissie spreekt de hoop uit dat deze kennis ditmaal niet weer verloren zal gaan en wijst erop dat structurele aandacht voor gender leidt tot verankering van kennis.

Nadere Verkenning Mobiliteit en dagindeling

V&W heeft in overleg met de Visiëcommissie de Nadere Verkenning 'Mobiliteit en dagindeling' in uitvoering. Een eerste bijeenkomst van deskundigen heeft op 10 januari 2007 plaatsgevonden; de datum voor de tweede bijeenkomst, bedoeld om kennis over het onderwerp binnen en buiten het departement te verspreiden, is nog niet vastgesteld.

De uitdaging voor de deelnemers aan de nadere verkenning is om een level playing field te creëren, waarin goede initiatieven op de werkvloer, bij instellingen en het bedrijfsleven, tot stand kunnen komen, waardoor iedereen mee kan komen en zo efficiënt mogelijk invulling kan geven aan zijn of haar zorg- en arbeidstaken. Ook maatschappelijke doelstellingen als bereikbaarheid en werkgelegenheid zouden hiermee gediend kunnen worden. In de eerste bijeenkomst zijn ideeën geïnventariseerd, waarbij tevens een belangrijke inbreng is geweest van genderdeskundigen.

De commissie beschouwt de huidige ontwikkeling binnen V&W als een stap in de goede richting en beveelt het departement aan de kennis en inzichten uit de dagindelingsexperimenten waarin aandacht is besteed aan vervoersstromen [10], nog beter te benutten.

⁸ Verkeer en Waterstaat is met een zevental andere departementen sinds begin 2006 in gesprek over het onderwerp 'dagindeling' binnen de interdepartementale werkgroep "7 tot 7". Binnen dit thema krijgen genderverschillen en verplaatsingen in verband met zorg veel aandacht.

⁹ Onder andere wordt gevraagd: "Het verzoek aan de SER is om aan te geven welke acties het bedrijfsleven bereid is te nemen om nieuwe vormen van dagindeling mogelijk te maken en te stimuleren en hoe beziet de SER daarbij de rol van het Rijk? Welke specifieke branches ziet de SER als kansrijk als het gaat om nieuwe vormen van dagindeling en telewerken?" Het advies zou eind 2006 worden uitgebracht.

¹⁰ Ruimte voor Ritme, Eindadvies van de Stuurgroep Dagindeling, Ministerie SZW, Den Haag, maart 2003.

Dit geldt ook voor de aanbevelingen van de Stuurgroep Dagindeling, die immers veel ideeën bevatten die emancipatoire ontwikkelingen kunnen ondersteunen, maar ook kunnen bijdragen aan de oplossing van verkeersproblemen.

Zoals de commissie tijdens het visitatiegesprek heeft opgemerkt, zijn speciaal nodig: het apart in onderzoek meenemen van verplaatsingen in verband met zorg, het concreet formuleren van beleidsdoelstellingen op het gebied van gender en het opstellen van kernindicatoren op het gebied van emancipatie. Van belang is dat daarbij de wijze waarop allochtone vrouwen (en mannen) aan het verkeer (willen) deelnemen en de achtergronden daarvan, specifieke aandacht krijgt. Het rapport [11] over de wijze van verplaatsing door allochtonen, waarin aandacht is voor vrouwen en mannen, is van dat laatste een goed voorbeeld. Uit dit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat onder autochtonen 8 van de 10 vrouwen een rijbewijs hebben, bij Surinaamse en Antilliaanse vrouwen zijn dat er 5 à 6 en bij Marokkaanse vrouwen iets meer dan 3. Een andere uitkomst is dat allochtone vrouwen weinig gebruik maken van de fiets als vervoermiddel. Dit betekent dat een grote groep allochtone vrouwen, als zij zich zelfstandig willen verplaatsen, met name op het openbaar vervoer aangewezen is. Nader onderzoek naar de mogelijkheden om hun zelfstandigheid op het gebied van mobiliteit te vergroten is aan te bevelen.

Eerder heeft het departement een quick scan laten uitvoeren op het Nationaal Verkeers en Vervoersplan [12]. Daarin is de positie van vrouwen, allochtonen en ouderen bekeken. Een algemene conclusie uit dat onderzoek is dat verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid die niet specifiek op vrouwen of mannen gericht zijn, juist voor taakcombineerders extra belangrijk zijn en daarmee vrouwen (zowel positief als negatief) extra raken. Door decentrale overheden is in het Nationaal Mobiliteitsberaad in 2004 toegezegd genderaspecten mee te wegen bij het maken van de PVVP's en RVVP's [13]. Belangrijk is nu dat V&W nagaat wat dat in de praktijk oplevert. Daarbij kunnen prestatie-indicatoren op het gebied van mobiliteit een nuttige rol vervullen. V&W blijft immers verantwoordelijk voor haar eigen beleidsvoornemens, ook al wordt veel V&W-beleid in samenwerking met andere ministeries en overheden uitgevoerd. De commissie heeft het departement tijdens het visitatiebezoek in 2006 dan ook aangeraden om ervaringen op dit gebied uit te wisselen met andere departementen (bijvoorbeeld een 'naastgelegen' departement als VROM).

Op enkele terreinen heeft V&W al wat ervaring opgedaan met het formuleren van emancipatiedoelstellingen. Zo zijn cijfers over het mijdingsgedrag van vrouwen in het openbaar vervoer aanleiding geweest om extra maatregelen te nemen op het gebied van sociale veiligheid. Onder meer zijn fietsenstallingen op stations met camera's toegerust. Het is de commissie op dit moment niet duidelijk om hoeveel (bewaakte en onbewaakte) fietsenstallingen het nu gaat, maar het is aan te bevelen dat uiteindelijk alle fietsenstallingen bewakingscamera's zullen krijgen.

Voor andere onderwerpen, zoals bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid, vormde de uitsplitsing naar sekse of achtergrond voor V&W geen aanleiding voor extra maatregelen. Ook op het gebied van het prijsbeleid op de weg (kilometerheffing) heeft V&W nog geen visie op de genderdimensie ontwikkeld.

¹¹ L. Harms, Anders onderweg, SCP/MinV&W, 2006

¹² Emancipatiescan NVVP. Een inventarisatie van mogelijke emancipatie-effecten van het NVVP, Veenendaal, 2001, uitgevoerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

¹³ In het Nationaal Mobiliteitsberaad van mei 2006 heeft de Minister van V&W het onderwerp besproken met de decentrale overheden. Uitkomst: Ook de decentrale overheden nemen gender mainstreaming mee in hun beleid.

De minister geeft aan over een relevante vraagstelling met de VCE van gedachten te willen wisselen, zodat bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van de introductie van de kilometerprijs aandacht kan worden besteed aan het gendersaspect.

De commissie is daartoe uiteraard bereid, maar beveelt het departement aan de eigen emancipatiedeskundigheid verder te ontwikkelen, zodat men ook zelfstandig de gendersaspecten van het V&W-beleid onderkent. Daarbij kan men gebruik maken van een op te bouwen pool van genderdeskundigen op het gebied van V&W.

Op sommige terreinen weet V&W vaak niet wat de effecten zijn van het beleid op vrouwen en mannen, allochtonen en autochtonen, hoewel vrouwen en mannen kwantitatief verschillen in hun verkeersdeelname en in de wijze waarop zij aan het verkeer deelnemen. Alhoewel in vrijwel alle onderzoeken van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) en het Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) het onderscheid naar sekse wordt gemaakt, wordt in de rapportages n.a.v. deze onderzoeken het onderscheid naar sekse niet altijd weergegeven. De commissie dringt erop aan dat V&W in opdrachten voor onderzoek relevante gendervragen laat meenemen, die dan ook tot expliciete uitkomsten moeten leiden.

De toekomst

In haar reactie op de tussenrapportage stelt de minister van V&W dat met de Nota Mobiliteit een stap in de richting is gezet om de reiziger een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur te bieden, dus ook de kwetsbare reiziger en de taakcombineerder. Zij kondigt aan dat in samenwerking met het bedrijfsleven en decentrale overheden deze uitdaging de komende jaren zal worden opgepakt.

De commissie waardeert de aandacht in het beleid voor 'de kwetsbare reiziger' en 'de taakcombineerder', en beveelt aan daarbij maatschappelijke organisaties die op het gebied van gender en etniciteit actief zijn te betrekken.

3.3. De organisatie

In de tussenrapportage oordeelde de commissie uitgesproken negatief over de inbedding van gender mainstreaming in de V&W-organisatie. De commissie constateerde een gebrek aan genderdeskundigheid bij beleidsmedewerkers, het ontbreken van een departementsbrede structuur voor emancipatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, van specifieke aandacht voor gender in trainingen of opleidingen van beleidsmedewerkers en van specifieke middelen voor emancipatie. V&W stond, aldus de commissie, wat betreft de kennis, vaardigheden en instrumenten die nodig zijn voor een goed emancipatie- en gender-mainstreamingsbeleid opnieuw aan het begin.

Inmiddels heeft het ministerie een paar stappen in de goede richting gezet. Het beschikt over een 'lichte coördinatiestructuur'. De DG PV is portefeuillehouder, een beleidsmedewerker is contactpersoon binnen het departement en aanspreekpunt/adviseur voor de dienstleiding. Er is een netwerk van personen uit verschillende onderdelen van het ministerie. Het departement reageert positief op de suggesties van de zijde van de commissie hoe de deskundigheid en gevoeligheid van medewerkers op het gebied van gender te vergroten. Ook heeft het departement de tussenrapportage van de VCE en de reactie daarop van V&W besproken met het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) en gevraagd aandacht aan het onderwerp te besteden. Vanwege de korte termijn heeft het ministerie concrete activiteiten nog niet kunnen uitvoeren.

De commissie constateert dat de aandacht voor gender mainstreaming binnen V&W enigszins opleeft. Dit blijkt onder andere uit de invoering van een departementale emancipatiestructuur. Zij is echter van mening dat het departement energieker en meer doelgericht zou moeten zoeken naar genderkennis op de verschillende onderdelen van het V&W-vakgebied. Voor de V&W-terreinen relevante netwerken van genderdeskundigen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

V&W zou het eigen personeel meer systematisch moeten voorzien van kennis en kunde op het gebied van emancipatie en gender mainstreaming, onder meer in het kader van introductiecursussen en algemene trainingen op het departement. Pas als men zelf meer begrijpt van het gendervraagstuk, zal men nut en noodzaak van het genderperspectief inzien en ontstaat de behoefte aan emancipatie-inzichten bij de behandeling van vraagstukken die tot de taak van het departement behoren. Ook kan het departement meer gebruik maken van het potentieel van adviescolleges, zoals het geval is bij de adviesaanvraag Mobiliteitsmanagement aan de SER. Expliciete aandacht voor gender- en etniciteitsaspecten in adviesvragen stimuleert adviescolleges hun expertise op dat gebied te vergroten. De commissie merkt daarbij op dat een departement in de taakstelling van een adviescollege kan opnemen dat systematisch aandacht moet worden besteed aan gender, etniciteit en andere relevante persoonskenmerken.

3.4. Conclusie: algemeen beeld

Constateerde de commissie in de tussenrapportage dat bij het ministerie van V&W gender mainstreaming in het beleid niet structureel wordt meegenomen, en het m/v-perspectief geen prioriteit geniet, nu stelt de VCE vast dat V&W de handschoen lijkt op te nemen. Het departement heeft een lichte structuur opgezet voor gender mainstreaming en probeert met hulp van het Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) en anderen nieuwe kennis te genereren die van belang is voor gender mainstreaming.

Met name de bijdrage van het mobiliteitsbeleid aan betere combinatiemogelijkheden van arbeid en zorg krijgt aandacht van het departement. V&W hoopt met de Nota Mobiliteit op dat vlak vooruitgang te kunnen boeken. Ook decentrale overheden zijn aangesproken op hun verantwoordelijkheid gender mainstreaming mee te nemen in hun beleid. Het departement neemt deel in diverse vormen van interdepartementaal overleg over het thema 'dagindeling', waarbinnen 'genderverschillen en verplaatsingen in verband met zorg' een belangrijk thema vormt. De commissie waardeert de houding van V&W ten opzichte van dit thema. Zij raadt V&W aan er op toe te zien dat de bereikbaarheidsdoelstellingen niet per definitie concurreren met genderdoelstellingen bij het realiseren van nieuwe vormen van dagindeling. De commissie constateert voorts dat terwijl gender en etniciteitsaspecten enige aandacht beginnen te krijgen binnen het mobiliteitsbeleid, op andere V&W-terreinen de houding van het departement nog erg aarzelend is, terwijl die terreinen ook tal van aanknopingspunten bieden voor een goed gender-beleid.

De commissie wijst er op dat het bij gender mainstreaming veelal om een *ander* perspectief gaat dan wat men van oudsher bij V&W gewend is. Zoals een vertegenwoordiger van het departement tijdens het visitatiebezoek in 2006 aangaf, is men in het Nederlandse beleid gewoon te kijken vanuit het perspectief van mobiliteit, terwijl in Vlaanderen in het mobiliteitsbeleid de maatschappelijke participatie centraal staat, een perspectief dat dichter bij het genderperspectief staat. Dat maakt het voor het departement moeilijker om het belang van gender- en etniciteitsaspecten op het eigen beleidsterrein te onderkennen, maar tevens des te meer noodzakelijk om deze aspecten expliciet en systematisch op te sporen.

De commissie beveelt V&W aan bij de implementatie van de Nota Mobiliteit daar werk van te maken. Heeft men eenmaal een gendervisie op mobiliteit, dan komt het vervolgens aan op de concrete uitwerking daarvan (die zich uit in het formuleren van concrete doelstellingen, inschakelen van externe genderexpertise, afspraken maken met partijen in het verkeers- & vervoersveld en monitoring).

De commissie waardeert de ontwikkelingen bij V&W als een eerste goed begin, maar benadrukt dat dit de komende tijd verder uitgebouwd moet worden.

Van essentieel belang is dat de interne genderdeskundigheid verder wordt verdiept, juist bij een departement waar gender mainstreaming geen gemakkelijk en vanzelfsprekend onderwerp is. De commissie constateert overigens dat er binnen de huidige mogelijkheden weliswaar tijd is besteed aan gender mainstreaming, maar dat het belang van het onderwerp meer capaciteit rechtvaardigt. Of het nieuwe élan binnen V&W succesvol zal zijn, hangt af van de mate waarin het departement (interne en externe) genderdeskundigheid serieus neemt en de verbreding en verankering van gender mainstreaming tot stand kan brengen. Voortdurende monitoring lijkt dan ook op zijn plaats.

3.5. Aanbevelingen

Onderstaande aanbevelingen zijn gebaseerd op zowel de eerste als de tweede ronde van de visitatie. Aanbevelingen uit de tussenrapportage zijn hier opnieuw opgenomen als de commissie ze nog steeds van toepassing acht.

Het beleid

Aangezien V&W op inhoudelijk vlak nog maar weinig concrete stappen heeft ondernomen, neemt de commissie nogmaals aanbevelingen op die zij eerder in de tussenrapportage heeft gedaan. Zij beveelt V&W aan om gender mainstreaming op het V&W-terrein concreet vorm te geven door de volgende stappen:

- Maak een overzicht van alles wat er bekend is op het gebied van gender en het beleidsterrein van V&W.
- Maak daarnaast gebruik van overige bestaande onderzoeksgegevens en inzichten op het terrein van verschillen naar sekse, etniciteit en andere relevante persoonskenmerken bij het voorbereiden van beleidsmaatregelen. Betrek bij de analyse zonodig een externe deskundige.
- Ga in een aantal concrete gevallen via onderzoek na of het redeneren vanuit de 'zwakste groepen' ook vanuit een genderperspectief voldoende oplevert, en of het redeneren vanuit het genderperspectief ook voor de 'zwakste groepen' voldoende oplevert.
- Zorg bij nieuw onderzoek en het opzetten van administraties voor de juiste vragen (wie maakt gebruik van welk vervoer, wie is betrokken bij welk soort ongevallen). Zorg dat er in ieder geval onderscheid kan worden gemaakt naar sekse en etniciteit.
- Geef in onderzoeken op het gebied van verkeer en vervoer verplaatsingen in verband met zorg en het combineren van arbeid en zorg afzonderlijk aandacht. Het gaat hierbij niet alleen om het naar school of de kinderopvang brengen van kinderen, maar ook om verplaatsingen in het kader van mantelzorg of vrijwilligerswerk.
- Stel per beleidsterrein kernindicatoren op waarmee het departement de voortgang van gender mainstreaming kan monitoren. Een eerste actie hierbij is het nagaan welke indicatoren en criteria in ieder geval van belang zijn. Hierbij kan zo nodig externe deskundigheid worden ingeroepen.
- Zorg voor een evenredige vertegenwoordiging van relevante doelgroepen bij de totstandkoming van beleid, dan wel bij besluitvormingsprocessen.

Meer in het algemeen kan bij V&W via beeldvormingsactiviteiten gewerkt worden aan een minder 'mannelijk' imago van de sector.

- Maak gebruik van bestaande instrumenten op het gebied van gender mainstreaming ^[14] en stel die beschikbaar voor alle beleidsmedewerkers. Een voorbeeld als de quick scan op het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, waarmee de aandacht werd gevestigd op vrouwen, allochtonen en ouderen, en de update daarvan, verdient navolging.
- Voor V&W is het van belang bij de ontwikkeling van genderbeleid, vanwege de onderlinge samenhang, aan te sluiten bij thema's op beleidsterreinen van andere departementen. Voorbeelden zijn: de samenhang tussen bereikbaarheid en de inrichting van schooltijden, de brede school en verplaatsingen in verband met de combinatie van (mantel-)zorg en arbeid.

Daarnaast zijn de volgende aanbevelingen van belang:

- Probeer het perspectief van waaruit naar het beleid gekeken wordt om te draaien. In Nederland is het gebruikelijk te kijken vanuit het perspectief van mobiliteit, terwijl in bijvoorbeeld Vlaanderen in het mobiliteitsbeleid de maatschappelijke participatie centraal staat. Dit is een perspectief dat dichter bij het genderperspectief staat. Probeer deze omdraaiing uit (bijvoorbeeld in een workshop met beleidsmakers) en kijk wat dit oplevert aan ander beleid.
- De inventarisatieworkshop heeft verschillende aanknopingspunten voor beleid opgeleverd. In het kader van het mainstreamen van beleid beveelt de commissie aan om voort te bouwen op de uitkomsten van het project Dagindeling en daar conclusies aan te verbinden voor het reguliere beleid. De commissie raadt het departement aan bijvoorbeeld meer rekening te houden met de behoefte van taakcombineerders aan openbaar vervoer op maat. Het feit dat V&W zitting heeft in het project Dagindeling kan dit alleen maar stimuleren.
- Zorg ervoor dat de bereikbaarheidsdoelstellingen niet per definitie concurreren met genderdoelstellingen bij het realiseren van nieuwe vormen van dagindeling.
- In de door de commissie verkregen informatie wordt steeds weer aangegeven dat op veel dossiers binnen het departement van V&W niet bekend is wat de relevante verschillen zijn voor het beleid ten aanzien van vrouwen en mannen. De commissie beveelt aan om op het terrein van prijsbeleid en op dat van sociale veiligheid verder onderzoek uit te voeren dat het inzicht vergroot, en ook in andere onderzoeken standaard het genderspect te doordenken en mee te nemen. Op de plannen rond het prijsbeleid voor het autogebruik is het aanbevelenswaardig een gendertoets te laten uitvoeren.
- Op het terrein van sociale veiligheid is al veel gebeurd, door het aanbrengen van zichtlijnen en transparante voorzieningen. Inmiddels is het beleid daaromtrent gedecentraliseerd. Toch raadt de commissie aan om vanuit V&W het belang van sociale veiligheid bij decentrale partners onder de aandacht te blijven brengen, vooral om mijdingsgedrag van vrouwen te voorkomen.
- De commissie beveelt aan dat het ministerie bijzondere aandacht besteedt aan de groeiende groep allochtone vrouwen die aan het verkeer deelneemt: zij zijn verkeersdeelnemers met specifieke behoeften. Het ministerie kan bijvoorbeeld op het gebied van voorlichting en ondersteuning meer doen.
- Op dit moment worden vanuit het NVVP de regionale en provinciale verkeers- en vervoersplannen gemaakt. Dit proces is gestart nadat de Nota Mobiliteit is vastgesteld. Dit is een goed moment om toe te zien op het meenemen van genderspecten.

¹⁴ Bijvoorbeeld de Handleiding Emancipatie Effectrapportage en de Handleiding Gender Mainstreaming van DCE.

- Meer in het algemeen is het aanbevelenswaardig specifieke aandacht te schenken aan de vertaling van landelijk naar provinciaal, regionaal of lokaal beleid en de wijze waarop in dit proces de aandacht voor genderaspecten gewaarborgd kan worden. Dit kan goed in samenwerking met andere ministeries die met dezelfde processen te maken hebben (bijvoorbeeld VROM). Te denken valt aan het organiseren van een 'Nadere Verkenning' op dit terrein.

De organisatie

De commissie beveelt aan om de bewustwording van het belang van emancipatie binnen het departement op korte termijn verder te stimuleren. De workshops over 'dagindeling' kunnen daarvoor inspiratie leveren. Bij die workshops moet het natuurlijk niet blijven. De commissie dringt er dan ook op aan de aandacht voor gender binnen het departement te verbreden naar meer terreinen en het thema gender mainstreaming op te nemen in algemene trainingen op het departement. Door middel van trainingen kan de genderdeskundigheid van medewerkers op dit terrein vergroot worden. Bestaande trainingen kunnen worden benut om aandacht te besteden aan gender, zodat beleidsambtenaren genderaspecten in het beleid leren herkennen, en om hen te leren om de gender mainstreaming instrumenten toe te passen. Een andere mogelijkheid is om expliciet emancipatiedeskundig personeel te werven.

Ook beveelt de commissie aan bewust netwerken op te bouwen rondom belangrijke gender thema's op de beleidsterreinen van V&W, en ervoor te zorgen dat deze deel gaan uitmaken van het natuurlijke netwerk van het ministerie. Bovendien acht de commissie het gewenst dat V&W de capaciteit te besteden aan emancipatie verder uitbreidt.

De commissie raadt het departement aan systematisch gender en etniciteit mee te nemen in zijn adviesvragen aan adviescolleges. Ook kan het departement in de taakstelling van een adviescollege opnemen dat systematisch aandacht moet worden besteed aan gender, etniciteit en andere relevante persoonskenmerken.

BIJLAGE 1: Taakstelling en samenstelling VCE

Taakstelling

Volgens het instellingsbesluit van 29 juni 2004 heeft de Visitatiecommissie Emancipatie de volgende taken:

- a. het toetsen van de integratie van het man/vrouw-perspectief in beleidsontwerp en beleidsuitvoering,
- b. het inzicht geven aan de verantwoordelijke bewindspersonen in verbeteringsmogelijkheden en het aanwijzen van de beleidsdomeinen die bij voorrang extra aandacht behoeven,
- c. het in kaart brengen van goede voorbeelden en deze ter beschikking stellen aan bewindspersonen,
- d. het inzicht geven in de algehele voortgang van de uitvoering van de gender mainstreaming en het zondig doen van voorstellen tot bijstelling daarvan aan de coördinerend bewindspersoon voor emancipatie.

Met "het integreren van het man/vrouw-perspectief" wordt het algemene begrip gender mainstreaming bedoeld.

Samenstelling

De commissie is als volgt samengesteld:

Voorzitter	mevrouw mr. P.C. Lodders-Elfferich
Plaatsvervangend voorzitter	mevrouw mr. G.M.M. Blokdijk-Hauwert
Leden	de heer drs. A. Kasem
	mevrouw drs. T. van den Klinkenberg
	mevrouw mr. dr. L.M.M. Mulder
	mevrouw prof. dr. J.V. Outshoorn
	de heer prof. dr. J.J. Schippers
Adviserend lid namens het SCP	mevrouw prof. dr. S. Keuzenkamp
Secretaris / adviserend lid	de heer mr. J.H.J. de Wildt

De commissie wordt ondersteund door het secretariaat dat naast de secretaris bestaat uit:

Plaatsvervangend secretaris	mevrouw dr. M.J. Meesters
Bureaumanager	mevrouw K. Nairi

De delegatie voor V&W bestaat uit:

Voorzitter	mevrouw drs. T. van den Klinkenberg
Lid	de heer drs. A. Kasem

BIJLAGE 2: Samenvatting van het Kabinetsstandpunt Gender Mainstreaming

Het Kabinetsstandpunt Gender Mainstreaming [15] bevat uitgebreide voornemens voor de inrichting van departementale en interdepartementale structuren, een passend instrumentarium, de coördinerende, ondersteunende en ontwikkelende rol van DCE en de coördinerend bewindspersoon en de rol van de 'buitenschil' (adviesraden, vrouwenorganisaties, onderzoeksinstellingen et cetera). Het uitgangspunt bij dit geheel is niet alleen dat er nog steeds sprake is van verschillende posities in de maatschappij voor mannen en vrouwen, maar ook de kwaliteitsverbetering van beleid die bereikt kan worden door rekening te houden met verschillen. Hieronder volgen de belangrijkste punten.

Algemene randvoorwaarden voor gender mainstreaming

Om gender mainstreaming succesvol te laten verlopen is er een vijftal algemene voorwaarden:

Commitment van de politieke en ambtelijke top

Betrokkenheid aan de top van departementen is cruciaal voor het succes van mainstreaming. Draagt de top commitment uit, dan versterkt dit het draagvlak binnen de departementen.

Expliciet emancipatiebeleid met duidelijke doelstellingen

Elk departement beschrijft expliciet welke doelstellingen het op het terrein van emancipatie wil bereiken.

Vastleggen van verantwoordelijkheid

Essentieel is helderheid over wie de verantwoordelijkheid draagt voor het proces van gender mainstreaming. Ook de organisatiestructuur moet glashelder zijn en toegesneden op de beleidspraktijk.

Beschikbaarheid van genderdeskundigheid

Wil gender mainstreaming succesvol zijn, dan is actuele kennis over en inzicht in gendervraagstukken bij beleidsmedewerkers cruciaal.

Beschikbaarheid van middelen (formatie en budget) en instrumenten

Met gender mainstreaming wordt geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van het beleid. De kosten van deze kwaliteitsverbetering maken dan ook deel uit van de reguliere beleidskosten. Verder is het van belang dat de juiste instrumenten voorhanden zijn en kunnen worden ingezet.

Departementale structuur

Een departementale structuur bestaat uit een aantal specifieke randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden (bovenop de eerder genoemde algemene voorwaarden), een te prefereren organisatievorm en een aantal instrumenten die kunnen worden toegepast. De organisatie ziet er als volgt uit:

Op basis van de algemene randvoorwaarden geeft de bewindspersoon mandaat aan de secretaris-generaal (SG) of een directeur-generaal (DG) om het proces van gender mainstreaming te agenderen, te monitoren en te evalueren. Daarmee wordt de SG of DG de portefeuillehouder.

¹⁵ SZW/DCE, Gender mainstreaming, een strategie voor kwaliteitsverbetering, Den Haag 2001. Ook te vinden op: http://www.emancipatieweb.nl/uploads/137/10_1_GenderMainstreaming.pdf

In de aanbevolen organisatiestructuur geeft deze portefeuillehouder één van de directeuren een departementbreed mandaat voor de coördinatie van gender mainstreaming. Het gaat hier bij voorkeur om een directeur van een beleidsdirectie. Als deze coördinator tevens voorzitter is van de intradepartementale commissie emancipatie, verkort dit de lijnen aanzienlijk. Het is belangrijk dat één of meer genderdeskundigen de coördinator emancipatie ondersteunen.

De meeste departementen kennen een intradepartementale commissie emancipatie. Alle directoraten-generaal zouden hierin vertegenwoordigd moeten zijn, net als directies met een departementbreed mandaat. Niet alleen vormt deze commissie zo een verzamelplaats voor genderdeskundigheid, ook dragen de leden deze weer uit naar hun eigen directies. Zo vergroten ze de genderdeskundigheid binnen het departement. Bij voorkeur beschikt de commissie over een vrijgestelde inhoudelijk secretaris met genderdeskundigheid. Deze secretaris ondersteunt op haar of zijn beurt beleidsmedewerkers.

Beleidsmedewerkers zouden volgens het Kabinetsstandpunt meer en meer betrokken moeten raken bij gender mainstreaming. Maar zolang kennis hierover nog niet is opgenomen in reguliere beleidscursussen, zijn zij afhankelijk van de informatie die zij krijgen aangereikt, bijvoorbeeld door de intradepartementale commissie emancipatie. Op termijn is het de bedoeling dat beleidsmedewerkers zelf voldoende kennis in huis hebben.

Interdepartementale structuur

De ondersteuning van departementen bij het proces van gender mainstreaming is een belangrijk onderdeel van het takenpakket van de coördinerend bewindspersoon. Het kabinetsstandpunt stelt dat de coördinerend bewindspersoon informatie over de opzet en het verloop van gender mainstreaming krijgt via rondgangsgesprekken met de vakministers.

Een beleidsdirectie (Directie Coördinatie Emancipatiebeleid, DCE) ondersteunt de bewindspersoon. Deze structuur blijft volgens het Kabinetsstandpunt gehandhaafd, zij het dat de adviserende en ondersteunende rol richting departementen zwaarder wordt aangezet. De directeur DCE houdt tweejaarlijkse rondgangsgesprekken met de portefeuillehouders en coördinatoren van de departementen.

Behalve de beleidsdirectie DCE bestond ook al de Interdepartementale Coördinatiecommissie Emancipatiebeleid (ICE). Deze commissie heeft twee lagen gekregen: een (nieuw te vormen) stuurgroep en een werkgroep (de huidige ICE). Deze tweedeling kan het draagvlak binnen de departementen vergroten, omdat behalve op het inhoudelijk niveau ook op beslissingsniveau beter wordt aangesloten bij de bestaande structuren.

De stuurgroep ICE is een overlegorgaan van de departementale coördinatoren emancipatie. De directeur DCE is volgens het kabinetsstandpunt lid van deze stuurgroep; een deskundige van het Sociaal en Cultureel Planbureau is adviserend lid. De coördinerend bewindspersoon zou de stuurgroepvergaderingen bij moeten wonen.

De stuurgroep is bedoeld om departementoverstijgende issues te agenderen, draagvlak hiervoor te creëren bij de eigen bewindspersoon en daarmee binnen het eigen departement. Indien nodig of wenselijk kan zij projectgroepen instellen. Strategische momenten voor deze stuurgroep zijn onder andere de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingscycli.

De stuurgroep ICE fungeert idealiter als voorportaal voor de Commissie Zorg, Welzijn en Onderwijs (CZWO), waarna de (bijgestelde) stukken via de Raad voor Zorg, Welzijn en Onderwijs (RZWO) naar de Ministerraad gaan [16]. Ook zou de ICE uitspraken moeten doen over beleidsstukken waarvoor een emancipatie-effectrapportage van belang is. Ten slotte is het middel van 'peer reviews' genoemd om de voortgang van het proces van gender mainstreaming binnen de departementen te evalueren.

De werkgroep ICE bestaat uit genderdeskundigen van departementen, volgens het kabinetsstandpunt onder voorzitterschap van de directeur DCE. De werkgroep is bedoeld ter ondersteuning van de stuurgroep, als platform voor ervaringsuitwisseling en voor de afstemming van departementaal emancipatiebeleid op het rijksbrede emancipatiebeleid. Ook is het de taak van deze werkgroep om departementoverstijgende issues te signaleren. Hiervoor kan zij gebruikmaken van speciale bijeenkomsten, conferenties of workshops.

De coördinerend bewindspersoon rapporteert aan de Tweede Kamer over de voortgang van het proces van gender mainstreaming binnen en tussen de departementen. Uiteraard staat de inhoud centraal, maar in de opbouwfase is het volgens het kabinetsstandpunt ook van belang na te gaan of departementen voldoende investeren in organisatorische en instrumentele voorwaarden.

Ter ondersteuning van het gender mainstreamproces wordt de (verdere) ontwikkeling van de volgende instrumenten toegezegd:

- een vierjarige beleidskalender met bestuurlijke en politieke aangrijpingsmomenten voor gender mainstreaming,
- 'gender sensitive budgeting',
- een interdepartementaal kennisnetwerk,
- databanken: een strategisch informatiesysteem, een expertisebank, een overzicht van 'good practices' en een overzicht van instrumenten met diverse zoekingen,
- modules emancipatiedeskundigheid voor (reguliere) trainingen en (reguliere) cursussen.

De instrumenten die al zijn ontwikkeld, zoals onder meer de Emancipatie-Effectrapportage en de Emancipatiemonitor, zullen waar nodig verfijnd worden.

¹⁶ In het Kabinetsstandpunt werd nog verwezen naar de CSCB (Coördinatiecommissie Sociaal en Cultureel Beleid) resp. de RSCB (Raad voor het Sociaal en Cultureel Beleid).

Bijlage 3: Documentatie

- Eindrapportage Emancipatietaakstellingen departementen 1999 - 2002 (SZW/DCE, juli 2002)
- Interdepartementale Overzichtsrapportage Gender Mainstreaming (SZW/DCE, oktober 2002)
- V&W-internetsite: www.verkeerenwaterstaat.nl
- Emancipatie in de Begrotingsstukken 2005, hoofdstuk XII, pag. 87 - 88 (VCE, april 2005)
- Emancipatie en Verkeer en Vervoerbeleid (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 15 mei 2003)
- Verslag Algemeen Overleg Emancipatiebeleid 2002, Kamerstuk 28009, Nr. 8 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002)
- Van A naar Beter. Samenvatting Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2001
- Emancipatiescan NVVP. Een inventarisatie van mogelijke emancipatie-effecten van het NVVP (Veenendaal, 2001)
- De Nota Mobiliteit in kort bestek (zonder plaats en jaartal)
- Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (hoofdstukken 1 t/m 4; zonder plaats en jaartal)
- Veiligheid: Permanente verbetering (zonder plaats en jaartal)
- O+S, Veiligheid in Amsterdam, 2004
- Nota mobiliteit, H3. Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en langzaam verkeer: kracht benutten (zonder plaats en jaartal)
- Bereikbaarheidsscenario: verkenning van een extra optie voor taakcombineerders. Ministerie SZW, Den Haag, juni 2000.
- Ruimte voor Ritme, Eindadvies van de Stuurgroep Dagindeling, Ministerie SZW, Den Haag, maart 2003.
- Dagelijkse mobiliteit, naar een integrale benadering, uitgave van het project 'Emancipatie, Milieu & Mobiliteit' van de gezamenlijke emancipatiebureaus. 1997.
- Emancipatiemonitor 2004, Sociaal en Cultureel Planbureau en Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag 2004. (Zie ook de Emancipatiemonitor 2000 resp. 2002)
- Verkenning Levensloop, Beleidsopties voor leren, werken, zorgen en wonen, Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Den Haag, januari 2002
- Internetsite www.dagindeling.nl
- Nota mobiliteit deel III, Kabinetsstandpunt, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, september 2005
- Onderweg naar een veiliger openbaar vervoer 2005, Reizigermonitor 2005 (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, juni 2005)
- Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1 september 2005)
- Adviesaanvraag Mobiliteitsmanagement, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 22 maart 2006
- [SER-advies Mobiliteitsmanagement, verwacht]