

Stadsprovincies: vloek of zegen?

De stadsprovincies zijn een zegen, en dan vooral voor de burgers, nu en in de toekomst. Ze zijn er voor de adequate aanpak van de grootstedelijke problematiek, maar ook schaalproblemen, een goede democratische controle, het aankunnen van de internationale concurrentie en het uitgangspunt van maximaal drie bestuurslagen zijn redenen voor de vorming. Nu opnieuw gaan twijfelen en vertragen werkt averechts.

In bestuurlijk Nederland is de laatste jaren het fenomeen stadsprovincie opgedoken. Het Rijk voorzag in Besturen op niveau 3 (BON 3) zeven gebieden die in aanmerking komen voor omvorming tot een stadsprovincie. Het paarse kabinet heeft die zeven inmiddels teruggebracht tot drie: de gebieden rond Rotterdam, Amsterdam en mijn eigen stad Den Haag. De discussie over het fenomeen stadsprovincie is niet van de laatste tijd. Al twintig jaar wordt gediscussieerd over de meest adequate bestuurlijke indeling in de grootstedelijke gebieden. Een indeling die slagvaardig kansen kan benutten en bedreigingen het hoofd bieden. Alvorens dieper in te gaan op de achtergronden van de stadsprovincie, wil ik de positie en problematiek van de Nederlandse grote steden nader bekijken. Wat maakt die steden zo bij-

zonder dat een nieuw bestuurlijk model noodzakelijk is?

De Nederlandse grote steden

Het grootste deel van de Nederlandse bevolking leeft in een stedelijke samenleving en ongeveer 2 miljoen Nederlanders wonen in één van de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag of Utrecht). Eeuwenlang zijn de grote steden de motor van de Nederlandse economie en nog steeds leveren zij een relatief forse bijdrage aan het Bruto Nationaal Product. Naast economisch zijn de steden ook - en dat geldt niet alleen voor Nederland - centra van onderwijs en sociale en culturele ontwikkeling en vernieuwing. 'Gezonde' steden vormen voor ieder land een levensvoorwaarde. Kortom in de steden gebeurt 'het'. Alleen heeft dat 'het' duidelijk twee



Mr. dr. A.J.E. Havermans

kanten. 'Het' is een januskop. De gezelligheid en levendigheid worden maar al te vaak bedreigd. Het functioneren van de grote steden staat onder een steeds groter wordende spanning door de concentratie van werkloosheid en uitkeringsafhankelijkheid, woningtekorten, segregatie/integratie-problemen, verkeerscongestie, vandalisme, verloedering, ruimtenood. Als we niet oppassen maakt veelvormigheid plaats voor opsplitsing, verscheidenheid voor gescheidenheid, vitaliteit voor onveiligheid en verdraagzaamheid voor polarisatie. De genoemde problemen komen in de meeste gemeenten van Nederland wel voor. Wat de grote steden van de overige gemeenten onderscheidt is de grote omvang in combinatie met concentratie en cumulatie in delen van de stad. Die combinatie maakt dat de grote steden de problemen binnen de huidige bestuurlijke structuur en regelgeving niet adequaat kunnen aanpakken. Adequaat werken aan wat we gemakshalve samenvatten onder de kop groot-stedelijke problematiek vergt een onorthodoxe, vernieuwende aanpak die zich niets aantrekt van schotten tussen departementen of scheiding tussen geldstromen. Het beter kunnen aanpakken van de groot-stedelijke problematiek is een van de belangrijkste redenen voor de vorming van stadsprovincies. De groot-stedelijke problematiek vormt de kern.

Om aan te geven waar we concreet over praten, geef ik ter illustratie enkele cijfers over werkgelegenheid, werkloosheid, inkomen en bevolkingssamenstelling.

Werkloosheid en werkgelegenheid

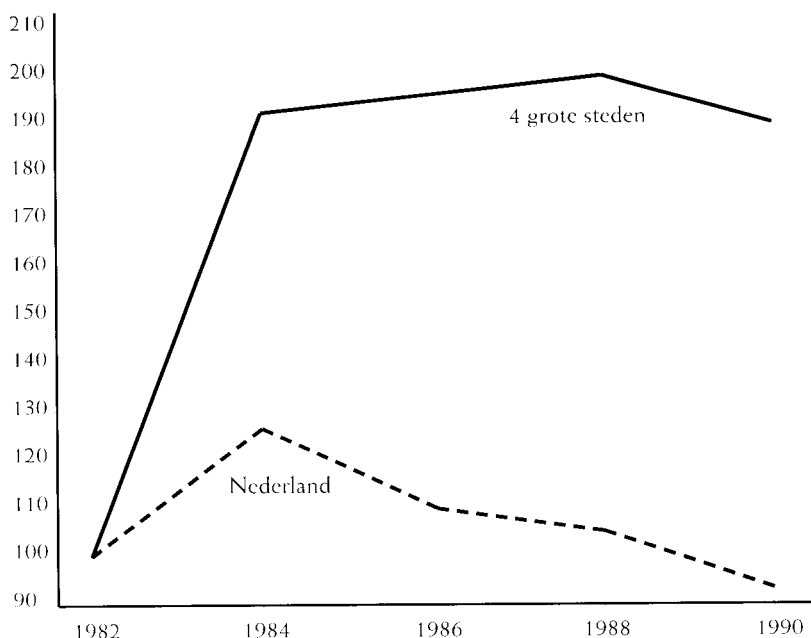
De grote steden tezamen herbergen een kwart van alle werklozen in Nederland. Tussen 1982 en 1990 is in heel

Nederland de werkloosheid iets gedaald. In dezelfde periode is de werkloosheid in de grote steden bijna verdubbeld (zie grafiek 1). Sinds 1990 is de werkloosheid weer gestegen, ook landelijk, maar in de grote steden stijgt de werkloosheid het snelst.

Binnen de groeiende groep werklozen neemt het aantal langdurig werklozen toe. In 1994 is in de Regionaal Bestuur Arbeidsvoorziening (RBA-)gebieden rond de grote steden het aantal personen, die langer dan een jaar werkloos zijn, gestegen met gemiddeld 21% en afgezien van Den Haag geldt hetzelfde stijgingspercentage voor mensen die langer dan 3 jaar zonder werk zijn. Van alle werklozen in het stadsgewest Haaglanden - dit gebied omvat 16 gemeenten en bijna een miljoen inwoners - woont tweederde in Den Haag en 85% in een van de drie steden (Zoetermeer, Delft en Den Haag). Den Haag telt 8 keer zoveel werklozen als Zoetermeer, terwijl Den Haag slechts 4,3 keer zoveel inwoners heeft.

Tussen werkloosheid en opleidingsniveau ligt een duidelijke relatie. Ruim 70% van de werklozen in Haaglanden heeft een opleiding op maximaal lager beroepsonderwijs (lbo)-niveau.

Ook aan de aanbodkant van de arbeidsmarkt zijn verschillen waarneembaar tussen de grote steden en de omliggende gemeenten. In de vier grote steden blijft de groei van de werkgelegenheid achter bij de landelijke groei. Tussen 1987 en 1991 groeide de werkgelegenheid in de grote steden met 4,2%, terwijl het landelijke percentage in die periode 10,4% bedroeg.¹ De gemeenten rond de grote steden laten daarentegen een groeipercentage zien dat boven de landelijke groei uittorent. De werkgelegenheid in de gemeenten rond Amsterdam groeide drie keer zo snel als



Grafiek 1: ontwikkeling werkloosheid tussen 1982-1990 (bron SCP)

landelijk.² Ook rond Den Haag zien we dit beeld, met Zoetermeer als koploper: bijna een verdubbeling tussen 1983 en 1993.

De werkloosheid in de grote steden wordt niet alleen veroorzaakt door een achterblijvende groei van de werkgelegenheid, maar ook door een kwalitatieve discrepantie tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. De groei van de werkgelegenheid in de grote steden is vooral te vinden in de dienstverlenende sector. Over het algemeen zijn dit functies voor hoog-gekwalificeerde medewerkers. Het arbeidsreservoir in de stad bevat in belangrijke mate juist mensen met een laag-opleidingsniveau. In Den Haag speelt dit kwalitatieve gat met name, omdat Den Haag een meer eenzijdige economische structuur heeft dan Amsterdam en Rotterdam. De Haagse economie is in feite een monocultuur en geconcentreerd in de dienstverle-

nende sector (meer dan 60%). Industrie is nauwelijks aanwezig.

Bijna 40% van de werkgelegenheid in Den Haag en Amsterdam wordt bezet door mensen van buiten de stad. Voor het grootste gedeelte zijn dit hoog-opgeleiden en draagkrachtigen. In de jaren zeventig zijn de draagkrachtige inwoners massaal de stad uit getrokken, doorgaans naar de regiogemeenten. Overigens is Den Haag in versterkte mate getroffen door die massale trek, aangezien de stad al decennia-lang kampt met ruimtenood. Rond 1960 telde Den Haag meer dan 600.000 inwoners, nu nog 440.000.

Mede hierdoor is in de steden een zwakke sociale structuur ontstaan. Uit tabel 1 blijkt dat de draagkracht van de stedelingen in de afgelopen twintig jaar flink is gedaald. Het gemiddeld besteedbaar inkomen per jaar ligt in de grote steden al jaren rond de f 2.400,-

Buurten naar sociaal-economische status		percentage van de bevolking in elk van de gemeente-categorieën.		
		laag	gemiddeld	hoog
vier grote steden	1970	1,7	71,9	26,5
	1990	39,0	54,4	6,5
randgemeenten grote steden	1970	1,7	62,6	35,5
	1990	1,7	57,7	40,7

Tabel 1: sociaal-economische status van buurtbevolking.³ Bron: SCP

lager dan het landelijke gemiddelde. En dit zijn gemiddelden! Een derde van de Hagenaars moet rondkomen van een inkomen van minder dan f 19.600,-. Er dreigt een tweedeling te ontstaan in de steden; sommigen zeggen dat die tweedeling reeds een feit is. Dat er sprake is van concentratie lijkt me evident. Die concentratie vindt telkens in dezelfde buurten plaats, waardoor een cumulatie van problemen in die buurten optreedt.

De grote steden zijn multi-culturele samenlevingen geworden. In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag was in 1992 respectievelijk 16,7%, 13,4% en 12,4% van de bevolking van allochtone komaf.⁴ Dat multi-culturele is een van de charmes van de steden en dat moet zo blijven. Het is een kwestie van eenheid in verscheidenheid en geen van beide - noch de eenheid, noch de verscheidenheid - mag gaan domineren. Op dit punt wordt geleidelijk een tendens zichtbaar die mij en andere bestuurders zorgen baart. De onderwijsresultaten van een flink deel van de allochtone leerlingen blijft achter bij het landelijk gemiddelde. In het voorgaande kwam de kwalitatieve discrepantie op de arbeidsmarkt reeds naar voren. De grote steden moeten zich grote inspanningen getroosten om het opleidingsniveau te

verhogen. En binnen de kaders doen zij dat ook. Het alternatief is dat grote groepen kanslozen ontstaan en dat de scheidslijn tussen arm en rijk langs etnische lijnen gaat lopen. In de grote steden is deze tendens al zichtbaar.

Waarom stadsprovincies?

De problemen waar de grote steden mee worden geconfronteerd, het samenspel van omvang, concentratie en cumulatie, maken het noodzakelijk de huidige bestuurlijke structuur en regelgeving aan te passen. In feite gaat het om sociale en economische verdelingsvraagstukken waarbij op regionaal niveau de onderlinge solidariteit wordt georganiseerd. Ik bedoel hiermee niet te zeggen dat het alleen een kwestie is van geld, dat zou een enorme versimpeling van de feiten zijn. Neem de concentratie van minder draagkrachtigen in bepaalde wijken. Die heeft alles te maken met de beschikbaarheid van goedkope woningen in die wijken en het ontbreken daarvan op plekken elders in stad of regio. Regionale solidariteit betekent dan concreet dat op de Vinex-lokaties in ruime mate in de goedkope sector wordt gebouwd. Solidariteit, of het nu op regionaal niveau is of op wereldschaal, gaat altijd 'boven-over'. Het opkomen voor de

zwakkeren, voor degenen met minder kansen en perspectief, voor degenen die in de knel dreigen te komen, is de basistaak van de overheid. In mondiaal verband regelen de Verenigde Naties (VN), de Wereldbank en de Non-Gouvernementele Organisaties (NGO's) die solidariteit. Binnen Europa kennen we de structuurfondsen voor 'arme' regio's en op nationale schaal zien we inkomensbeleid en herverdeling van middelen. In de groot-stedelijke gebieden gaat het om solidariteit tussen welvarende en minder bevoorrechte stadswijken, zowel door het tegengaan van de dreigende tweedeling waar ik al eerder op wees als het gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor en bijdragen aan de gehele stedelijke gemeenschap.

In de stedelijke gebieden gaat het ook om solidariteit tussen stad en rand. Ook die solidariteit moet 'boven-over', via de stadsprovincies. Het belang van de stadsprovincie voor de sociale problematiek moet zich uiten op gebieden als de inkomensverdeling, het arbeidsmarktbeleid, sociale integratie en scholing. Het adequaat aanpakken van de groot-stedelijke-

problematiek is weliswaar een belangrijke, maar niet de enige ratio achter regionalisering en de vorming van stadsprovincies. Ook schaalproblemen, een goede democratische controle, internationale concurrentie en het uitgangspunt van maximaal drie bestuurslagen spelen een rol.

Schaalverschillen

Op allerlei terreinen is in de afgelopen decennia een flinke schaalvergroting opgetreden. Maatschappelijke tenden-

sen als de gestegen mobiliteit, de individualisering, kleinere gezinnen, meer één- en tweepersoons-huishoudens hebben bijvoorbeeld het karakter van de woningmarkt veranderd. Een regionale woningmarkt is allang een feit. Maar ook op andere gebieden - verkeer en vervoer, milieu, cultuur, economie, etc - sluit de bestuurlijke schaal niet meer aan op de maatschappelijke schaal. Dat onderkennen we in het openbaar bestuur al jaren en we lossen het op met een woud aan gemeenschappelijke regelingen.

Op zichzelf is een gemeenschappelijke regeling soms een prima oplossing. Nadeel is echter dat zo'n regeling eigenlijk alleen goed werkt bij niet-controversiële onderwerpen waar geen tegengestelde belangen spelen. Zodra er sprake is van belangentegenstelling stopt de besluitvorming.

Democratisch tekort

Een nadeel dat met dit woud aan gemeenschappelijke regelingen samenhangt en dat ik persoonlijk zwaar vind wegen, is het ontbreken van rechtstreekse democratische controle. Op het niveau van het huidige stadsgewest worden nu al dermate veel en voor de burger ingrijpende beslissingen genomen, en gaan zulke bedragen om, dat democratische controle door een rechtstreeks gekozen bestuur op korte termijn absoluut noodzakelijk is. Hierdoor verdwijnt ook de dubbele legitimatie die voor raadsleden een steeds moeilijker te hanteren probleem wordt. Bovendien kunnen allerlei functionele regio's in dezelfde democratisch gekozen bestuurslaag worden ondergebracht. Ik

De ontwikkeling van stadsprovincies sluit naadloos aan op het concept van de 'menselijke maat' dat de laatste tijd in het CDA is ontwikkeld.

denk aan het RBA, de Politie, Brandweer, Ambulancevervoer, jeugdhulpverlening, basiseducatie en de vervoerregio. In Haaglanden vallen al deze regio's al samen.

Internationale concurrentie

Met het wegvallen van de Europese binnengrenzen en de internationalisering van het bedrijfsleven zijn andere verhoudingen ontstaan. De concurrentie neemt toe, de Westerse landen gaan in het financieel-economische beleid dat zij voeren meer op elkaar lijken met als gevolg dat infrastructuur en leefklimaat belangrijke concurrentiefactoren worden. Twee factoren die bij uitstek de verantwoordelijkheid zijn van regio's en gemeenten. Regio's beconcurreren elkaar direct en in een internationaal perspectief. Voor Nederland als geheel is het belangrijk dat de stedelijke regio's hun sterke positie uitbouwen. Dit vraagt om een slagvaardig bestuur. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat de stadsprovincies beter in staat zullen zijn de kansen die er liggen te benutten. In samenwerking met het bedrijfsleven in de Randstad zullen zij de concurrentie met het buitenland veel beter aan kunnen.

De agribusiness is bijvoorbeeld een van de economische peilers van de toekomstige stadsprovincie Haaglanden en ik denk dat de stadsprovincie voor deze sector meer kan betekenen dan de huidige bestuurlijke structuur. Dat varieert van effectiever en sneller inspelen op noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur tot economische analyses of belangenbehartiging. Ik deel de mening die minister De Boer (PvdA) onlangs over het Westland ventileerde dan ook niet. Allereerst vanwege het belang van de tuinbouw voor de exportpositie van ons land. Maar ook met

het oog op de werkgelegenheid voor laag-opgeleiden waaraan binnen Den Haag dringend behoefte is, is de agribusiness van groot belang. De randstad mag niet een te eenzijdige economische structuur krijgen. Alleen diversiteit en werk voor zowel hoog- als laag-opgeleiden houden de steden gezond.

Stadsprovincie

Bij deze ontwikkelingen heeft het Rijk als uitgangspunt dat in de Nederlandse situatie drie bestuurslagen voldoende zijn en meer bestuurslagen alleen maar bureaucratie in de hand werken en geen daadkracht toevoegen maar veeleer de slagkracht vermindert. In hun onderlinge samenhang vormen deze drie aandachtsvelden - grootstedelijke problematiek, schaalverschillen en internationale concurrentie - de bepalende factoren voor de stadsprovincie, met dien verstande dat er verschillende accenten worden gelegd.

De weg van de stadsprovincie is na langdurige discussie totstandgekomen. Desondanks duiken geregeld schijnbare alternatieven op. Alternatieven die reeds zijn gewogen en te licht bevonden. De agglomeratiegemeente, dat wil zeggen de centrumgemeente annexert de randgemeenten, is er een van. Waarom is dit een schijn-alternatief? Nog afgezien van de weerstanden die met de totstandkoming gepaard zouden gaan, lost de agglomeratiegemeente de regionale problemen niet op. Tenzij je praat over een veel groter gebied dan het stedelijke, maar dat is in de praktijk een onbegaanbaar pad. Het is bovendien zelfs de vraag of de grootstedelijke problematiek adequaat kan worden aangepakt in een agglomeratiegemeente, aangezien ook de randgemeenten tegenwoordig vrijwel volgebouwd zijn. Dat geldt in ieder geval

voor de Haagse buurgemeenten. Biedt de huidige provincie dan geen uitweg? Nee, omdat dan een belangrijk stuk bestuurlijke vernieuwing die nu door het unieke takenpakket van de stadsprovincie tot stand kan komen, wegvalt. In het begin van mijn betoog zei ik reeds dat de kansen en bedreigingen vragen om een onorthodoxe en vernieuwende aanpak.

Naar mijn mening is de weg van de stadsprovincie de enige juiste. Op dit moment - aan het, naar ik hoop, eind van een discussie van decennia - is de stadsprovincie ook het enige model dat in de politieke realiteit aan de orde is. Die weg zijn we ingeslagen en die moeten we voortvarend volgen.

De stadsprovincie Haaglanden

Op 1 januari 1998 start de stadsprovincie Haaglanden, tegelijk met de stadsprovincie Amsterdam. De stadsprovincie Rotterdam heeft er dan een jaar opzitten. Voordat het zover is moet er nog veel gebeuren. De besluitvorming door de wetgever vergt ongeveer twee

jaar. In die tijd buigen ministeries, kabinet, Tweede en Eerste Kamer, de Raad van State en diverse adviesraden zich over de wetgeving. Voordat het eerste ontwerp van wet opgesteld is, moeten binnen de regio nog enkele fikse discussies worden gevoerd. De reorganisaties van ambtelijke diensten van provincie, stadsgewest en gemeenten zijn ook geen sinecure, evenmin als het informeren en overtuigen van de burgers. Uiteindelijk moet de stadsprovincie op lange termijn leiden tot een slagvaardige, kleinere en efficiënte bestuurslaag.

Over de kansen en problemen die de nieuwe stadsprovincie moet oppakken - de sociale en economische vraagstukken, de schaal van bestuur en voorzieningen en de internationale concurrentiepositie - bestaat binnen Haaglanden overeenstemming. Haaglanden zit nu in de fase dat dit concreet handelen en voeten moet worden gegeven. Welk takenpakket heeft de nieuwe stadsprovincie nodig, hoe gaan we dat takenpakket financieren? De volgende stap is dan - maar daar zijn we nog niet aan toe - hoe ga je het apparaat organiseren.

Takenpakket

De kracht van de stadsprovincie ligt in het bijzondere takenpakket dat zij krijgt. De combinatie van taken die nu nog bij de reguliere provincie, de gemeenten of het Rijk berusten maakt de stadsprovincie uniek. Het is daarbij logisch dat er ook tussen de stadsprovincies onderling de nodige verschillen zullen optreden. Logisch omdat de gebieden naast veel overeenkomsten - denk aan de grootstedelijke-problematiek - ook verschillen kennen. Zo is de extreme ruimtenood van Den Haag een probleemversterkende factor die beide andere steden in



De stadsprovincie Haaglanden.

veel mindere mate kennen en heeft Den Haag geen vliegveld of haven, maar wel een sterke positie in internationale dienstverlening. In het voorgaande heb ik al duidelijk gemaakt dat de noodzaak tot een stadsprovincie bepaald niet alleen te maken heeft met het al dan niet bezitten van een mainport. Haaglanden wordt bovendien indringend geconfronteerd met de afslanking van de overheid. In 1987 nam de overheid 31% van de werkgelegenheid in de regio voor haar rekening, in 1993 was dat 21,2%.⁵

De nieuwe gemeenten behartigen de belangen van de lokale gemeenschap. Dit zijn taken die te maken hebben met de directe zorg voor de inwoners (onderwijs, welzijn, gezondheid etc), het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en allerlei loketfuncties. De stadsprovincie voert met name sturende en ordenende taken uit op strategische beleidsterreinen, maar ook enkele grootschalige uitvoerende taken.

Op de meeste terreinen, bijvoorbeeld Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, Milieu, Natuur, etc, bestaat binnen Haaglanden overeenstemming over de wenselijke taakverdeling. De discussie spitst zich met name toe op de taken die verband houden met het oplossen van sociale problematiek van de centrumgemeente. Hoe het taken-

pakket er precies uit komt te zien is binnen enkele maanden bekend. Voor de zomervakantie is het eerste ontwerp van de Lex Specialis Haaglanden gereed. Een tweede punt van discussie is het financiële statuut van de stadsprovincie. Hoe worden de taken gefinancierd? Die discussie is inmiddels teruggebracht tot twee modellen.

Van geheel andere orde is de discussie

over de gemeentegrootte en dan met name de grootte van Den Haag die geregeld opduikt. Regelmatig wordt gepleit voor het opdelen van de gemeente Den Haag, net zoals Amsterdam en Rotterdam zich hebben voorgenoemen. De regio zal daar zeker sericus over praten, maar eerst moet het takenpakket en de financiering van de stadsprovincie duidelijk zijn. Naast voordelen heeft opdeling ook nadelen en alleen wanneer de stadsprovincie sterk genoeg is om de potentiële nadelen op te heffen, wordt een discussie over gemeentegrootte zinnig. Dat geldt voor de hele regio en niet alleen voor de centrumgemeente.

Stadsprovincies en de menselijke maat

De directe zorg voor de burger en het leefklimaat is en blijft dus de verantwoordelijkheid van de gemeenten. In het nieuwe model zal er een veel nauwere samenwerking ontstaan tussen stadsprovincie en gemeenten. Gemeenten blijven voor de burger de meest herkenbare en voor het individuele welzijn de meest belangrijke overheidslaag, met ook binnen de stadsprovincies een zwaar takenpakket. De ontwikkeling van stadsprovincies sluit in mijn ogen dan ook naadloos aan op het concept van de 'menselijke maat' dat de laatste tijd in het CDA is ontwikkeld. Taken die de burger direct raken zijn de verantwoordelijkheid van een bestuur dat zich op die taken kan concentreren en dat herkenbaar is. De herkenbare taakverdeling maakt op beide bestuurlijke niveaus een vernieuwende aanpak mogelijk. Gekozen vertegenwoordigers hebben straks de taak daadwerkelijk vernieuwing tot stand te brengen.

Dat moet ook de leidraad zijn voor de discussie over de wenselijke omvang

**De agglomeratie-
gemeente lost de
regionale problemen
niet op.**

van de toekomstige gemeenten. Door een heldere taakverdeling tussen stadsprovincie en gemeenten, die zich weer meer en vooral kunnen richten op de taken, die het individueel welzijn van de burger, de directe woonomgeving, de veiligheid, het onderwijs, de handhaving van rechtsregels en in het algemeen de dienstverlening dichtbij, betreffen, zal de participatie, op zowel gemeentelijk als stadsprovinciaal niveau toenemen. Het zal beter mogelijk zijn sociale zekerheid, werk en inkomen in onderling verband af te stemmen op wie daartoe nog van de overheid afhankelijk zijn om aldus aan de eigen verantwoordelijkheid van burgers bij te dragen. Het middenveld is daartoe al op stadsprovinciaal niveau georganiseerd. Dat geldt eveneens voor het milieubeleid. Ook hier gaat het - om met directeur Jos van Gennip van het Wetenschappelijk Instituut voor het CDA op het CDA-symposium in Den Haag van 13 mei jongstleden te spreken - om participatie, solidariteit, toekomstgerichtheid en eigen verantwoordelijkheid.

Het CDA en de steden

De titel van mijn betoog luidt 'Stadsprovincies: vloek of zegen'. Het zal u duidelijk zijn dat ik de stadsprovincie beschouw als zegen, en dan vooral een zegen voor de burgers, nu en in de toekomst. Na decennia-lang discussiëren over mogelijke varianten is de richting van de stadsprovincie gekozen en ik acht dat een goede richting. Op die ingeslagen weg moeten we voort. Opnieuw gaan twifelen en vertragen werkt naar mijn stellige overtuiging averechts. Regio en parlement moet blijven vertrouwen in de eerder gemaakte keuze. Voor onze partij acht ik hiertoe de komende maanden een nauw

contact tussen Kamer-, Staten- en de gemeenteraadsfracties van groot belang. Het CDA heeft in de steden - en niet alleen in de vier grote - veel (terug) te winnen. Het beleid en de positie van het CDA in de steden moet in mijn ogen ook betrokken worden bij de strategische discussies in de Commissie-Andriessen. Tenslotte gaat het bij het grote-steden-beleid in ruimere zin - en dan denk ik naast het ontwerp-convenant dat nu door staatssecretaris Kohnstamm op tafel is gelegd, ook aan zaken als de herverdeling van het gemeentefonds, de Vinex-lokaties, meer politie-sterkte en vooral de vorming van stadsprovincies - om het aanpakken van problemen en het benutten van potenties die met name in onze partij steeds speerpunten van beleid vormen: het voorkomen van tweedeling, zorg voor de zwakken in de samenleving, ouderen, gehandicapten, milieu, werk, inkomen en sociale zekerheid, solidariteit. Ook voor de gemeenten en de burgers in de toekomstige stadsprovincie geldt wat Ruud Lubbers ons voorhield op 13 mei in Den Haag: "het gaat niet om ik, het gaat om wij". Daarom moeten er stadsprovincies komen in de groot-stedelijke regio's.

Mr. dr. A.J.E. Havermans
burgemeester van Den Haag

Noten

- 1 Bron: CBS.
- 2 *Verslag van de conferentie Grote Stedenbeleid*, ministerie van Binnenlandse Zaken. 1995: 15.
- 3 De sociaal-economische status is een combinatie van het inkomensniveau en het percentage uitkeringsontvangers in de bevolking.
- 4 CBS-cijfers over 1992.
- 5 Deze cijfers zijn gebaseerd op het Haaglanden-gebied voor de toetreding van het Westland tot Haaglanden op 1 januari 1995.