



Barbara Noordermeer is correspondent in Washington voor Het Financieele Dagblad

Detroit staart zich niet meer blind op de auto

De eenzijdige focus op de auto-industrie betekende de ondergang van Detroit, toen automakers hun productie verhuisden naar goedkopere oorden. Bijna tien jaar na het faillissement van Motor City helpen lokale ondernemers, onder wie een die schatrijk is, de stad er weer bovenop.

Een wirwar van bezoekers slentert langs de groente- en fruitkramen op de uitgestrekte zaterdagmarkt van Detroit. Ze proeven van lokaal gestookte whiskey of happen in een pizzapunt. Op het volle terras van Bert's, een begrip hier op Eastern Market, luisteren bezoekers naar livemuziek. De Detroiters zijn weer happy, zegt marktkoopman Jerome vanachter zijn kraam met kinderboeken. Na decennia van economische malaise kruipt de stad uit het dal.

Detroit in de Amerikaanse staat Michigan is synoniem met de auto-industrie. Een rit door de stad leidt over General Motors Way, langs het Ford Field Americanfootballstadion en de Chrysler Building. Zelfs de plattgrond van Detroit heeft de vorm van een wielkast, waaruit de hoofdstraten als spaken steken. Het huidige stadsbestuur probeert de bewoners uit de auto te krijgen met de aanleg van fietspaden, een tramverbinding en elektrische huursteps die overal in het centrum staan. Maar voor wie de uitgestrekte stad wil doorkruisen, blijft de bolide onontbeerlijk. Dit is Motor City, waar van ieder braakliggend lapje grond een provisorisch parkeerterrein is gemaakt.

Een eeuw geleden was Detroit een van de successteden van de VS, toen autobouwers er hun fabrieken openden. 'Dit was het Silicon Valley van de vorige eeuw', vertelt Jill Woodward, president van de Ford Piquette Plant tijdens een rondleiding langs honderd jaar oude automobielen. In deze voormalige fabriek uit 1904, in de wijk Milwaukee Junction, bedacht Henry Ford de Model T, de eerste auto die de middenklasse zich kon veroorloven.

Vlak na de Tweede Wereldoorlog maak-

te de stad een groei-explosie door. 'Mensen kwamen vanuit de hele wereld naar Detroit', zegt emeritus hoogleraar politieke economie van Northeastern University Barry Bluestone, die er opgroeide. 'Detroit was welvarend, internationaal, progressief en heerlijk enerverend.'

Het gaat mis als de Amerikaanse autobedrijven stoppen met innoveren en hun verkopen teruglopen, terwijl in de jaren zeventig Europese en Aziatische auto's, die vaak kleiner en zuiniger zijn, populair worden in de VS. Fabrieken in en om Detroit sluiten uit kostenoverwegingen, en de productie verhuist deels naar het buitenland. Voor het eerst in tientallen jaren loopt het aantal inwoners terug. De stad verloedert. De lokale politiek, die altijd volledig heeft ingezet op de groei van de auto-industrie, heeft geen oplossing voor de teloorgang.

Het dieptepunt komt in 2013, als de stad Detroit failliet gaat. Dat is een gebeurtenis met tragische gevolgen. Scholen sluiten, want er is geen geld meer om leraren te betalen, het afval in de straten stapelt zich op en de armoede en werkloosheid onder de overwegend zwarte bevolking neemt toe. Net als de misdaad; Detroit staat steevast hoog in de lijstjes van de FBI van meest gevaarlijke steden in de Verenigde Staten.

VERVALLEN EN HIP
Wie nu vanuit het noorden over Woodward Avenue naar de Ford Piquette Plant rijdt, de route die Henry Ford vroeger aflegde, komt langs rijen verwaarloosde en verweerde gebouwen. Ruiten zijn aan diggelen, daken zijn half ingezakt. Ook de huizen die wel bewoond worden, zijn aan een opknabbeurt toe.

Toch staat er iets te gebeuren. Enkele leegstaande fabriekspanen in Milwau-



FOTO'S: BARBARA NOORDERMEER, GETTY IMAGES



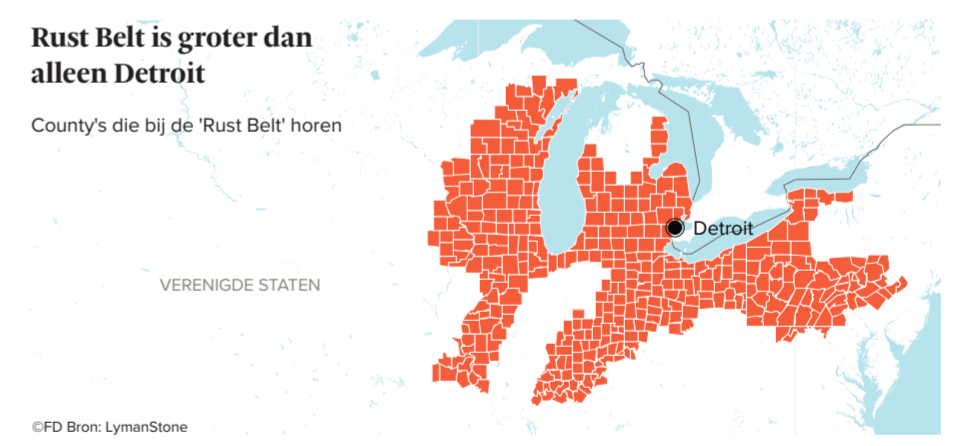
Vervallen gebouwen krijgen een nieuwe bestemming of maken plaats voor nieuwe appartementencomplexen in Detroit.

In het kort

- Na decennia van economische malaise kruipt Detroit uit het dal.
- Lokale ondernemers droegen bij aan de transformatie van de stad.
- Het centrum is opgeknappt en levendig, in de buitenwijken is de armoede nog zichtbaar.
- Nieuwe bedrijven richten zich op de toekomst van mobiliteit in brede zin, zoals elektrisch vervoer en drones.

Rust Belt is groter dan alleen Detroit

County's die bij de 'Rust Belt' horen



©FD Bron: LymanStone

ke Junction zijn al omgebouwd tot luxe appartementencomplexen, en projectontwikkelaars hebben soortgelijke plannen met de omliggende oude gebouwen. Tussen de vervallen panden duiken hippe koffietentjes op, waar het een komen en gaan is, en waar een latte \$5,50 kost — zo'n beetje wat je er ook in het dure New York City voor betaalt.

BEDROCK
In het centrum van Detroit is de transformatie al verder. Op elke hoek lijkt een nieuw appartementencomplex te vrijzelen. Donkere stegen zijn opgeluisterd met terrassen en verlichting. Restaurants zitten vol en in het weekend rijden er bierfietsen met toeristen rond. In de winkelpuien die nu nog wel leeg staan, hangen aankondigingen van luxemerken als Gucci, dat

hier binnenkort een boetiek opent.

Eén naam prijkt opvallend vaak op de hekken rond de bouwterreinen en de nieuwe woonblokken: Bedrock, het commerciële vastgoedbedrijf van hypotheekondernemer Dan Gilbert. Volgens Forbes behoort de in Detroit geboren Gilbert met een geschat vermogen van \$5,1 mrd tot de top 25 van rijkste mensen ter wereld. De oprichter van Quicken Loans verplaatste het hoofdkantoor van zijn bedrijf naar het centrum van de stad en kocht pand na pand op om te renoveren. Samen met zijn vrouw kondigde hij vorig jaar aan \$500 mln te steken in het verder opknappen van de stad. 'Ik zou graag zien dat de inwoners van Detroit hiervan profiteren', zei Gilbert vorig jaar tegen tv-zender CBS. 'Wat er in het centrum gebeurt, moeten we doortrekken naar andere wijken en

Silicon Heartland

Het economisch verval dat eind jaren zeventig inzette, werd niet alleen gevoeld in de noestebestede Detroit, maar in de hele omliggende regio die bekend is komen te staan als de Rust Belt. Inmiddels is er weer interesse in de streek. Door de pandemie en de daaropvolgende crisis in de toeleveringsketen, is het interessant geworden om binnenlands te produceren. Maar populaire innovatiehubs, zoals Silicon Valley en Boston, zijn daarvoor te duur geworden. Een van de bedrijven die zich aan de Rust Belt verbindt, is Intel. Ceo Pat Gelsinger maakte begin dit jaar bekend \$20 miljard te investeren in een computerchipfabriek in Columbus, Ohio. Dit bedrag kan oplopen tot \$100 miljard. 'We hebben geholpen Silicon Valley te verwezenlijken, nu gaan we dat doen met Silicon Heartland', zei hij.

de hele stad diezelfde energie geven.'

Dan Gilbert mag dan het boegbeeld zijn van de wederopstanding van Detroit, in zijn schaduw droegen talloze lokale ondernemers hun steentje bij. Jeff Alexander is zo iemand. Hij begon op Detroit's dieptepunt in 2014 met drie mede-eigenaren het brunchrestaurant Dime Store. Ze wilden iets positiefs brengen naar het centrum van hun stad. 'Een faillissement van je stad klinkt slecht, maar het bood ons ook een kans', zegt Alexander, terwijl obers eiergerechten en mokken koffie rondbrengen. 'Doordat er zoveel panden leegstonden, was de huur van ons restaurant spotgoedkoop.' Zijn grootste uitdaging nu is een tekort aan personeel, net als in de rest van de VS.

MOBILITEIT IS IN
Detroit is er inmiddels ook achter dat mobiliteit meer omvat dan auto's. 'Talrijke initiatieven richten zich op robotica, artificial intelligence en schone energie. Ford kocht het voormalige Michigan Central Station in Detroit en ontwikkelde daar een groot innovatiecentrum. General Motors bouwt in zijn fabriek vlakbij Milwaukee Junction de elektrische Hummer. 'Mobiliteit is in', zegt Michael Healander, ceo en medeoprichter van Airspace Link. Hij studeerde in Detroit, maar vertrok in 2015 vanwege de hoge misdaad en slechte vooruitzichten. Nadat hij zijn vorige start-up verkocht, keerde hij in 2017 terug. Met zijn dronesoftwarebedrijf bouwde hij 'snelwegen in de lucht'. Dan Gilbert verschaftte hem een startkapitaal van een ton. Onlangs haalde hij bij andere investeerders \$23 mln op. 'Er zit tegenwoordig veel geld in Detroit', zegt Healander. In Californië was ik een van de vele ondernemers. Hier kun je uitblinken en je business laten accelereren.'

De verwachting is nu dat de bevolking van Detroit voor het eerst in 22 jaar weer zal toenemen. 'De kinderen en kleinkinderen van de babyboomers zoeken naar betaalbare woonruimte en vinden die in Detroit', zegt emeritus hoogleraar Barry Bluestone. 'Als de beroepsbevolking in tijden van schaarste zich ergens concentreert, volgen bedrijven vanzelf.'