



Onderwerp: De samenwerking tussen publieke en private partijen in de herontwikkeling en transformatie van het Ruhrgebied. Een transformatie van mijnbouw en staalfabrieken naar een nieuwe economie die gebaseerd is op hoogwaardige dienstverlening, cultuur en technologie. Hierbij komt ook de rol van evenementen zoals de Internationale Bauaustellung in 2000 en Europese culturele hoofdstad in 2010 en die van het Ruhrgebied in de Eurodelta aan de orde

Donderdag 26 november 2009

Een pleidooi voor plannen voor mobiliteit door Huib Ernste

Huib Ernste, hoogleraar sociale geografie aan de Radboud Universiteit Nijmegen, geeft ons een uitzwaaiende over de nieuwe rol van het plan. Door een verminderd geloof in de opmaakbaarheid van de samenleving heeft 'informele planning' de toekomst, volgens Huib Ernste. Die informele manier van plannen van onderaf door verschillende projecten zie je nu juist in het Ruhrgebied gebeuren. Daar is de gemeenschappelijke noemer voor ruimtelijke planning 'indirecte sturing door cultuur'. Ernste benadrukt de macht van het vertoog. De maatschappelijke structurering van de ruimte kan bereikt worden door het laten ontstaan of het creëren van kleine hypes die de maatschappelijke structurering kunnen overnemen. Maatschappelijke processen maken de ruimte. Planologen en ontwerpers kunnen soms te veel uitgaan van een geodeterminisme: 'We zetten een bankje neer en dan gaan mensen erop zitten'. Indirecte planning gaat ook over het creatief omgaan met bestaande infrastructuur. Het juist niet afbreken van de oude spoorbruggen en kolenmijnen, want 'wie zijn hele leven in de zware industrie gewerkt heeft, vraagt zich af wat hij/zij nog waard is als dat erfgoed wordt afgebroken'. Planologen zouden volgens Ernste in deze nieuwe tijd moeten plannen voor het constant onderweg zijn. Plannen voor mobiliteit. Steden en het stedelijke leven hebben een aantrekkingskracht op de mens die zich wil afgrenzen maar ook op zoek is naar verbinding. We spreken dan over de creatieve klasse die planologen graag aan gebieden willen binden. Maar de creatieve klasse laat zich moeilijk binden, creatieven zijn voortdurend onderweg. Zij zijn verbonden en tegelijkertijd geïsoleerd.

Wanneer u verder wilt lezen over dit onderwerp dan raden wij de boeken van Anthony Giddens aan bijvoorbeeld *Modernity and Self-Identity* uit 1991.

De binnenhaven van Duisburg door Ralf Oehmke, CEO Entwicklungsgesellschaft.

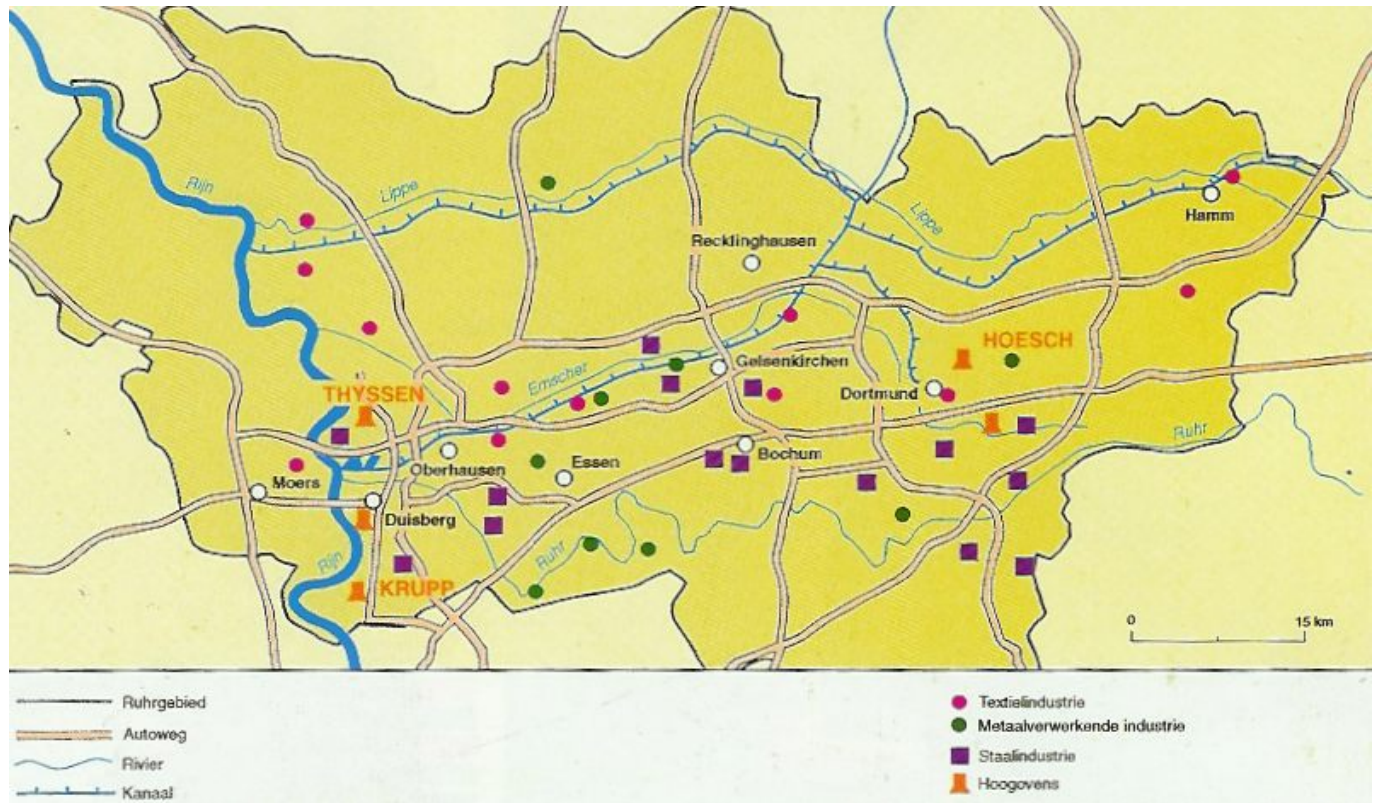
Duisburg heeft de grootste binnenstedelijke zoetwater haven van heel Europa. De stad Duisburg is in 1993 begonnen met het herstructureren van dit havengebied. Er werd een architectuur prijsvraag uitgeschreven die gewonnen is door de Londense architect Norman Foster. De uitvoering is gerealiseerd met cofinanciering door de stad Duisburg, Nordrhein-Westfalen (NRW) en de Europese Unie (EU). De 'Innenhafen development company' werd opgezet voor de uitvoering. Dat was een bedrijf waarvan de aandelen voor 50% in handen zijn van de stad Duisburg, de andere 50% is in handen van NRW. Er is €70 miljoen publiek en €500 miljoen privaat geld geïnvesteerd in deze herstructurering. Het doel was om er een gemengd gebied van te maken. Alle kantoorgebouwen hebben in de plint dan ook horecavoorzieningen. Er was een hoge ambitie en er is kwalitatief hoogstaand gebouwd met gebouwen van bekende architecten zoals Herzog & de Meuron die het museum Küppersmühle ontwierpen. Al was het moeilijk om bedrijven over te halen architectuur te bouwen als ze ook een gewoon kantoorblok neer kunnen zetten. Uiteindelijk is er 2500 m2 onder

architectuur gebouwd in Duisburg. Het motto is dan ook 'kwaliteit, kwaliteit, kwaliteit', in plaats van 'locatie, locatie, locatie'. De burgers hadden pas door dat er iets aan de gang was in de Innenhafen toen de realisatiefase al bezig was. Toen waren de reacties positief omdat ze zagen dat het mooi werd. Inmiddels is aan Norman Foster gevraagd om ook voor de stad een Masterplan te gaan maken. De Innenhafen development company is inmiddels omgevormd tot de innercity development company. In 2012 moet het nieuwe masterplan af zijn.

Voor meer informatie www.innenhafen-duisburg.de

Lunch met Martin Dittrich de persoonlijk assistent van Adolf Sauerland, de burgemeester van Duisburg en Ralph Oehmke.

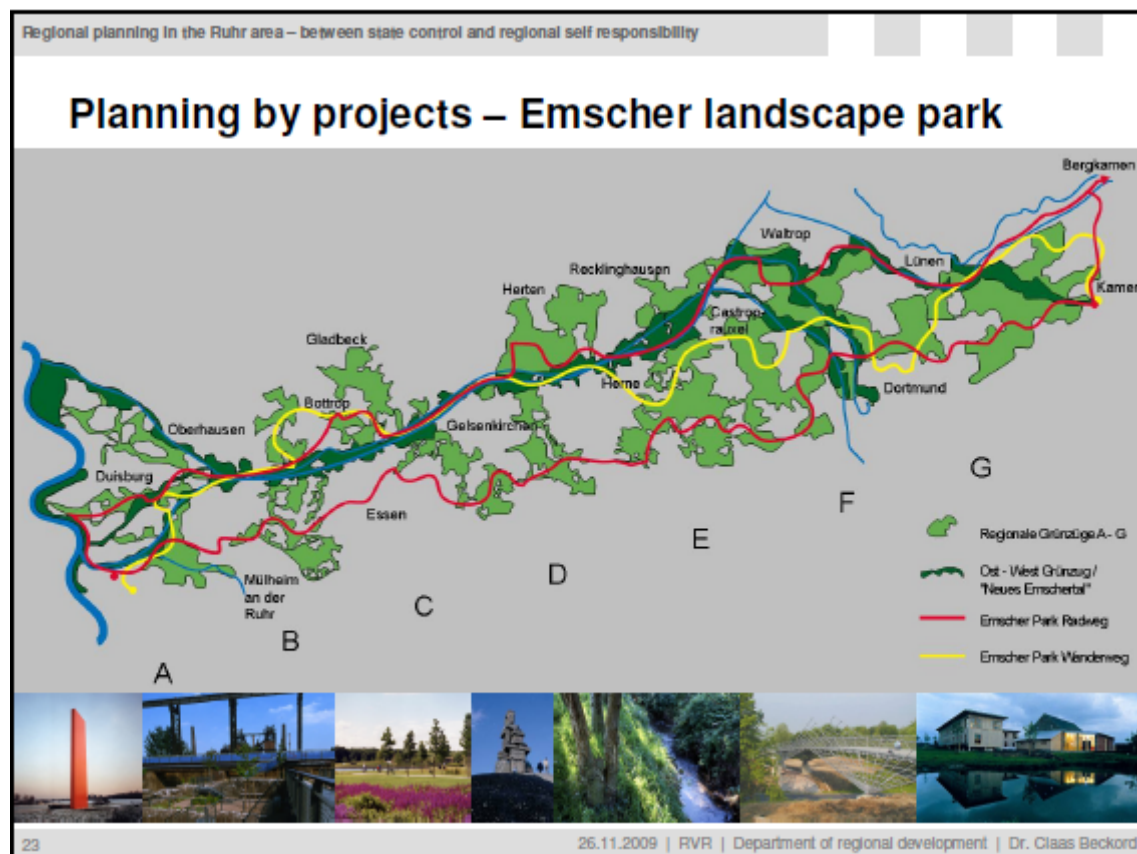
Duisburg heeft een catchment area van 11 miljoen mensen die de stad binnen een uur kunnen bereiken. Maar Duisburg is vooral aantrekkelijk op de oost-west as omdat Düsseldorf in het zuiden trekt. Daarom zet Duisburg in op logistieke concepten. Door het wegvallen van de kolen en staalindustrie is een groot deel van de laagopgeleide beroepsbevolking werkloos. In Duisburg leven 70.000 mensen van de bijstand. Dat is veel op een totaal inwoneraantal van 495.668. Mede daarom heeft de stad het financieel moeilijk: te vergelijken is met de Nederlandse artikel 12 status voor gemeenten. Daarom zou het goed zijn voor de stad als de haven van Duisburg zich economisch verder ontwikkeld. De bedoeling is dat schepen uit Rotterdam in Duisburg aanmeren om spullen over te slaan die vanuit Duisburg naar het achterland gebracht worden. Om die reden zet Duisburg in op de relatie met de stadsregio Arnhem Nijmegen en de haven van Rotterdam. Daar zit namelijk economische groei en potentie. In het Ruhrgebied ten oosten van Duisburg wordt het alleen maar minder. Volgens Dittrich is de belangrijkste stad voor Duisburg daarom Rotterdam. Het volume van de havens van Rotterdam en Amsterdam is ook zo groot dat Hamburg en Bremen daar niet tegenop kunnen. Volgens Dittrich heeft Rotterdam Duisburg nodig als poort naar het oosten. In Duisburg zijn ze dan ook blij met de Betuwelijn. Duisburg is een krimpende stad in een krimpende regio. Er is geen arbeidsmigratie meer naar het Ruhrgebied en er worden te weinig kinderen geboren om de huidige bevolking te vervangen. Noord Duisburg is geen attractieve woonomgeving. Daar is dan ook veel leegstand. Door de krimp ontstaan er dan ook praktische problemen met de riolering die gebouwd is op meer mensen. De verwachting is dan ook dat Duisburg gaat inbreiden en dat de huizen aan de rand gesloopt worden. Vroeger woonde je in het Ruhrgebied naast de fabriek waar je werkte, maar tegenwoordig kan dat niet meer door de veranderende economie en de krimp. Het bouwen en verkopen van nieuwe woningen gebeurt op het tempo van de krimpende markt. De markt wordt niet overspoeld en de huizen staan relatief lang te koop. Maar uiteindelijk worden ze verkocht en kan er in de stad een kwaliteitsslag gemaakt worden.



Claas Beckord van het Regionalverband Ruhr (former KVR) in Essen

Regionale samenwerking in het Ruhrgebied stamt al uit 1920 toen het Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk opgericht werd. Binnen dat verband werd bijvoorbeeld afgesproken om de open ruimten in het gebied open te houden. Het Regionalverband Ruhr is opgericht in 2004 en de opvolger van het Komunal Verband Ruhr in 1979. Deze regionale organisatie heeft als taak het beschermen van de open ruimte, het branden en vermarkten van de regio en zowel formele als informele planning. Het Regionalverband heeft de afgelopen jaren meegedeind op de golven van de politiek. In 2002 wilde de SPD het Regionalverband afschaffen, maar dat is niet gelukt. Al zijn de Sociaal-democraten nog steeds aan de macht in de Ruhrsteden. Sinds dit jaar heeft het Regionalverband de formele bevoegdheid om een regionaal plan te maken. Dat past in een langere traditie. Het eerste regionale plan in het Ruhrgebied stamt al uit 1966. In 2012 komt een nieuw Regional Plan Ruhr. De steden in de regio zijn nu nog erg op zichzelf gericht. Door de nieuwe bevoegdheden van het Regionalverband is men wettelijk verplicht om samen te werken. De regio wordt gefinancierd doordat alle inliggende overheden 0,06% van hun inkomsten aan de regio afdragen. De regio is vanaf 1985 in economisch moeilijk vaarwater gekomen met eerst de kolencrises, toen de staalcrises en vervolgens een oliecrises. IBA Emscherpark was toen een uitkomst er werd op een informele manier gepland samen met private partijen. Voor 1985 werd er heel veel planningskracht ingezet in het Ruhrgebied zonder resultaat. De resultaten kwamen met IBA.

De presentatie van Claas Beckord vindt u [hier](#).



Diner met Felix Eich, cultural attaché voor het Nederlands consulaat in Düsseldorf

In 2010 is Essen uitgeroepen tot Europese culturele hoofdstad en die kandidatuur meteen verbreed naar alle 53 gemeenten in de Ruhr. De Europese commissie wil niet dat een regio in plaats van een stad culturele hoofdstad zou worden, en zat daar indertijd mee in haar maag. De commissie wil dan ook geen precedent scheppen voor bijvoorbeeld Nederlandse regio's. In het Ruhrgebied is veel – industrie- cultuur te vinden, maar ook natuurschoon en verschillende recreatiemogelijkheden. Er zijn ruim 200 musea, diverse winkelcentra, leuke pretparken en een groot netwerk aan fietspaden. Het Ruhrgebied is in 2010 opgedeeld in vijf zogenaamde bezoekersportalen. Elk portaal heeft één centrale stad met een eigen thema. Zo is Bochum de festival- en theaterstad, Dortmund de creatieve stad, de havenstad Duisburg is 'Kulturhafen', Essen kunstzinnig en Oberhausen vooral populair en spectaculair. Veel fabrieken, hoogovens en schachtliften in deze steden zijn omgebouwd tot culturele en toeristische attracties. Maar het blijft de vraag of je creatieve mensen bindt door een evenement als culturele hoofdstad aan de je regio of stad te verbinden. Ook is het de vraag of culturele hoofdstad zijn genoeg is om de economie van deze regio weer uit het slop te trekken. Of werkt culturele hoofdstad als incubator voor echte samenwerking waarbij er in de toekomst ook harde afspraken gemaakt worden die pijn kunnen doen?

Voor meer informatie over Ruhr 2010: www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de



Vrijdag 27 november 2009

Presentatie door Michael Schwarze-Rodrian, Projectmanager Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, voormalig directeur van het masterplan Emscher Landschaftspark.

Sinds een aantal jaar noemt het Ruhrgebied zichzelf Metropole Ruhr. De poging om het Ruhrgebied neer te zetten als Europese metropool is een verlate reactie op het succes van de Internationale Bau Ausstellung (IBA) Emscherpark. Van 1989 tot 1999 werd langs de oevers van de Emscher, een regionaal park aangelegd waarbij elf grote steden en vele tientallen kleinere steden en dorpen onderling werden verbonden en waarbij industrieel erfgoed tot park, kunstwerk of cultuurtempel werden getransformeerd. Deze samenwerking was alleen te verklaren uit de malaise waarin de steden in het Ruhrgebied waren gestort na het sluiten van de mijnen. De opgave is en was om de industriële economie om te bouwen tot moderne diensteneconomie. Het Ruhrgebied moest iets bijzonders doen om dat teweeg te brengen. Dat werd het Emscherpark. Want volgens Swarze-Rodrian is "het Ruhrgebied geen covergirl maar een ouder wordend iemand waar je misschien verliefd op kan worden al je twee keer kijkt". Er is gekozen voor het transformeren van oude gebouwen in plaats van het verkopen van het industrieel erfgoed als 'scrap metal'. Door het bouwen en hergebruiken van bruggen geef je burgers in het Ruhrgebied hun urban landscape weer terug om te gebruiken. In de jaren 80 moesten de artificiële heuvels plat, maar nu is het onderdeel van het cultureel erfgoed.

De ambitie van het Emscherpark was het ombouwen van het open riool, de Emscher en de vervuilde industriële gronden daaromheen tot een aantrekkelijk park waar de bewoners van het Ruhrgebied in konden verblijven en trots op konden zijn. Er waren meer dan 5000 ha brownfields (een gebied met ernstige bodemvervuiling), maar zoveel leegte is geen winnende strategie. Dan krijgt de bevolking het idee, we waren groot, maar wat zijn we nu? Je moet het schoonmaken, maar dat alleen is niet genoeg, er moet ook kwaliteit voor de bewoners voor terugkomen. Er is een verleden in het Ruhrgebied en dat mag er zijn. De ontwikkeling van het Emscherpark ging door middel van informele planning. Schwarze-Rodrian beschrijft het dan ook als: "een groep wisselende strategieën die dezelfde richting opgaan".

IBA Emscherpark is een goed voorbeeld van duurzame ontwikkeling doordat het water en de bodem schoongemaakt werden. Maar duurzame ontwikkeling heeft volgens Schwarze-Rodrian entertainment en informatie nodig. Want IBA had geen macht of geld. De projecten werden dan ook niet door IBA uitgevoerd. IBA trad op als een (voetbal)coach. Anders werden de ingrepen niet geaccepteerd door de gemeenten. Daarom liet IBA de gemeenten zelf de plannen realiseren en zo de spreekwoordelijke doelpunten maken. De ontwikkeling van Emscherpark was een lerend proces. Zo leerde men dat voor strategie en uitvoering van projecten verschillende mensen nodig zijn. Strategie mensen zijn vaak

dromers zonder oog voor detail. Schwarze-Rodrian omschrijft de ontwikkeling van IBA Emscherpark dan ook als een "lange bochtige weg met ups en downs" eigenlijk gewoon een moeilijk proces.

Presentatie door Andreas Müller, van de Gemeente Essen over de ontwikkeling van Essen en de strategische projecten Kruppürtel and Universitätsvierstel

De gemeente Essen is druk bezig met het Stadentwicklungsprozess 2015. Essen heeft een probleem want in 36% van de flats - ongeveer 100.000 woningen- wil niemand meer wonen. Daarom is de stad Essen heel blij dat Thyssen Krupp besloot haar hoofdkantoor in Essen te vestigen en daarmee te investering in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Thyssen Krupp bezat de grond al met een oppervlakte van 90ha. Dat maakte het voor Thyssen Krupp financieel aantrekkelijk om haar hoofdkantoor daar te bouwen. Het hoofdkantoor komt op dezelfde plek als waar het bedrijf ooit begon. In de hoogtijdagen van de staalindustrie was Thyssen Krupp groter dan de stad Essen en had ze meer werknemers dan Essen inwoners. De oprichter van Thyssen Krupp leeft nog en is de eerste levende persoon die in Essen een boulevard naar hem vernoemd krijgt. Want het te herontwikkelen Krupp terrein wordt een gemengd gebied waar je in de toekomst ook kan winkelen en wonen.

De presentatie van Andreas Müller vindt u [hier](#).



Lunch-lecture bij het Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund door Wolfgang Knapp en Angelika Münter

bevolkingskrimp

Heel Duitsland krijgt te maken met een krimpende bevolking. Naar verwachting zal de bevolking in 2060 zijn gekrompen van 80 miljoen naar 65 a 70 miljoen. De belangrijkste oorzaak daarvoor is dat er te weinig kinderen geboren worden om de huidige bevolking te vervangen. Het Ruhrgebied zat in 1994 op de top van haar bevolkingsgroei door de immigratie uit Oost-Duitsland. Maar de Ruhr had al problemen voor de bevolkingskrimp optrad. Want jongeren vertrokken om in andere steden te gaan werken waardoor het Ruhrgebied vergrijsde en er nog minder kinderen geboren werden. Nu heeft het

Ruhrgebied nog de hoogste populatiedichtheid van NRW, maar dat zal in de toekomst niet meer zo zijn. Ook zal de krimp op het platteland nog groter zijn dan in de steden.

4% van alle flats in Dortmund staat leeg. In sommige wijken zelfs 10% wat leidt tot een negatief imago. In Duitsland zijn er twee programma's voor krimp. Stadumbau Ost, voor het voormalige Oost-Duitsland en Stadumbau west waar het Ruhrgebied aanspraak op kan maken. Maar voor het westen is veel minder geld vrijgemaakt, omdat de krimp daar ook veel minder heftig is. Het geld vanuit het programma Stadumbau west wordt gebruikt om onaantrekkelijk woongebieden die krimpen weer op te knapen. Maar ook als alle flagship projecten van de steden geslaagd zijn zal de regio krimpen. Want niet iedereen kan winnen bij bevolkingsafname. Duisburg en Dortmund zullen waarschijnlijk verliezen omdat daar niet de ideale basis is voor een kenniseconomie. Jammer genoeg kan ruimtelijk beleid mensen niet dwingen om ergens te gaan wonen.

Metropolitane ontwikkeling

De kritieke massa voor een metropool is 2 miljoen inwoners. Ook is er een sterke centrumstad nodig. Maar metropolitane regio's zijn uitvindingen van planologen. In Duitsland zijn er 11 metropolitane regio's. Daarnaast bestaan er nog 'regiopolis' dit zijn regio's die niet metropolitaan zijn maar die liggen om steden die regionaal een belangrijke rol spelen. Knapp hoopt dat er in het Ruhrgebied een driedubbele metropolis ontstaat in het gebied van de Ruhr, Keulen en Bonn. Op die manier zou de Ruhr genoeg massa hebben om mee te doen in de internationale concurrentieslag van steden en stedelijke gebieden.

Download [hier](#) de presentatie van Angelika Münter en Wolfgang Knapp.

Thomas Richter, hoofd van MST.factory Dortmund

MST factory is een van de competence centers binnen het Dortmund Technology center. Start-ups in de nanotechnologie vinden hier hun eerste kantoor. In 1984 startte de MST factory in het kader van het Dortmund project. Dat project is opgestart na de ontmanteling van de kolen en staal industrie om een alternatieve werkgelegenheid te ontwikkelen. Het is opgestart door de stad Dortmund met geld van NRW en de EU. Het blijft de vraag of dit project genoeg is om de krimp tegen te gaan en genoeg passende werkgelegenheid te bieden voor de bevolking. Inmiddels zijn er 420 bedrijven in het centrum begonnen waarvan 5% het niet redt. Het centrum is dichtbij de Universiteit van Dortmund gestationeerd. In de buurt zijn er meer plekken waar start-ups gefaciliteerd worden in de IT, logistiek, biomedische wetenschap. MST factory zorgt voor de schone kamers en machines die de start-ups kunnen gebruiken, maar biedt ook een netwerk in de nanotechnologie en kan de startende bedrijven adviseren.

Het eerste deel van de presentatie van Thomas Richter vindt u [hier](#) en het tweede deel kunt u [hier](#) downloaden.

Paul Blanke-Bartz van de gemeente Dortmund

In Dortmund is nog ruimte om te bouwen en de stad bouwt dan ook woningen bij. Er is een beweging gaande dat mensen terug naar de stad verhuizen en Dortmund speelt daarop in. De kolen en staal industrie is ontmanteld. De brownfields worden inmiddels gebruikt voor logistiek en groen. Phoenix Lake wordt kunstmatig aangelegd op een brownfield met daarbij luxe woningen aan het water. De rest van de ruimte wordt gebruikt voor recreatie en groen. In den buurt van het Phoenix lake worden flats gesloopt. Die flats staan in een niet populaire wijk waar al veel leegstand is. Het meer zal naast zijn recreatieve doeleinden ook als waterbergingsgebied gebruikt worden. De Emscher is in Dortmund gevonden in een oude mijnschacht en wordt naar boven gehaald. Maar in verband met de waterkwaliteit mag de Emscher niet in contact met het kunstmatige meer komen, daarom wordt ze langs het meer geleid. Een groot deel van de kosten om het Phoenix project uit te voeren gaan naar

het saneren van de bodem en het schoonmaken van het water. Tot slot is de ecologische rand belangrijk die rond het project ligt, al was het alleen maar omdat de EU er subsidie voor geeft.

De presentatie van Paul Blanke-Bartz vindt u [hier](#).



Hans Venhuizen over Ruhr 2010

Veel gebouwen in het Ruhrgebied staan leeg, daarom worden er tijdens het jaar dat de Ruhr culturele hoofdstad is tijdelijke verblijfsfaciliteiten gerealiseerd. In het Ruhrgebied is het lang zoeken naar een leuk boetiek hotelletje. Terwijl de gasten van de culturele hoofdstad niet graag verblijven in de betonnen hotels die het Ruhrgebied wel kan aanbieden. Daarom is Venhuizen gestart met een project om bijvoorbeeld een hotel te maken in een oude watertoren naast het station van Oberhausen.

De Emscher is de drager van het Emscherpark en daarmee van de culturele hoofdstad. Maar de Emscher is een smerig kanaal naast een vieze sloot en nog niet zo schoon als in de toekomst geprojecteerd wordt. Het Ruhrgebied is dan ook fascinerend op watergebied. De grond verzakt waardoor je het water niet dicht kan maken. Ook is het vies en werd het gebruikt als open riool. Onder het motto van het ombouwen van industrieel erfgoed naar cultureel erfgoed is in het Ruhrgebied heel veel troep vanuit de hoogtijdagen van de kolen en staalindustrie opgeruimd.

Meer informatie over verblijven in het Ruhrgebied in 2010: <http://www.landakt.org>

Enkele conclusies van de deelnemers aan deze reis:

- Planologie bestaat niet!
- Soms helpt het niet om te analyseren, eerst bewegen en dan pas bepalen waar je heen gaat.
- Gelijk krijgen is in de 21^{ste} eeuw belangrijker dan gelijk hebben

Column: Gerrit van der Plas, Stadsregio Amsterdam

Het Ruhrgebied: 2010 in met kunststof kozijnen

Op weg naar het Ruhrgebied gaat de discussie over planning. Formeel of informeel? Dat formele is er wel zo'n beetje af. De maakbare samenleving en de mensen dwingen zich op een bepaalde manier te gedragen in een strak ontworpen ruimte, ja die tijd ligt achter ons. Huib Ernste van de Radboud Universiteit had het dus over de informele en de indirecte planning. De ruimtelijke structuur die niet meer door de planner, maar door de gebruiker wordt bepaald. De planner zal alleen nog maar ruimte maken of ruimte laten voor incidenten; free zoning. En dan natuurlijk als voorbeeld het Emscher park. Dat is een mooi voorbeeld, maar laten we het wel in perspectief zetten. Het klinkt vreemd in dit dichtst bebouwde gebied van Duitsland, maar in het Emscher park was (en is) nou juist heel veel ruimte. Precies wat er in de Randstad niet, of althans veel minder is. Die ruimte leidt automatisch tot een andere benadering dan bij ons, zéker als er geen druk op die ruimte staat door de enorme krimp. Letterlijk "Land for free". Je hoort het Huib Ernste zeggen.

Ook tussen Berlijn en Amsterdam bestaat zo'n verschil in ruimtelijke context; "ruim, leeg, ga je gang maar" tegenover "compact, dicht opeen en schaars". Het mooie is dat dat allebei zijn eigen vorm van aangename stedelijkheid schept. Het een is dus niet zozeer beter of minder dan het andere, het is vooral heel anders. En dat betekent dat je op de ene plek dus veel makkelijker de informele houding aan kan nemen in je planning van "doe maar wat u wilt", dan op de andere plek.

Maar de vergelijking is natuurlijk ook niet zo zwart – wit te maken tussen het van bovenaf bepalen of alles maar zijn gang laten gaan. Goede ruimtelijke ordening is ook het afstemmen van de feitelijke ontwikkelingen. Afspraken maken over wie, wat, waar. Dan heb je het nog helemaal niet over het precies voorschrijven van het hoe. En juist dat afstemmen en onderling afspraken maken lijkt in het Ruhrgebied toch nog niet helemaal goed tussen de oren te zitten. De afzonderlijke steden lijken erg hun eigen ding te doen en onder andere het Regionalverband Ruhr (RVR) lijkt niet echt in staat die houding te doorbreken. Weliswaar heeft dit regionale verband vanaf dit jaar de 'macht' om formeel te plannen en is het streven om in 2015 een Regionaal Plan te hebben, maar over Openbaar Vervoer gaan ze niet. De planningmacht zal wel tot de mogelijkheid leiden ontwikkelingen te verbieden (bijvoorbeeld niet bouwen in het groen), maar echt ontwikkelingen in gang zetten, afgestemd binnen de regionale context, is toch nog wel iets anders. En ach, misschien hoeft dat ook niet in het Ruhrgebied. Ruimte is er immers genoeg, hoe paradoxaal dat misschien ook klinkt, en spannende in onbruik geraakte fabrieksterreinen ook. Laat daar inderdaad maar duizend bloemen bloeien. Dat laatste zal overigens wel heel wat kostbare bodemsanering vergen, want je maakt mij niet wijs dat het schoon is in dit voormalige industrielandchap. Dat zal nog wel eens lastig kunnen worden voor al die steden met hun torenhoge schulden.

Het smerige riviertje de Emscher is gesaneerd en weer schoon. In het Duits noemen ze dat 'renaturiert'. Prachtig woord.

Ronduit lelijk zijn de eindeloze rijen kunststof kozijnen en deuren in de typisch Duits gestucte woningen. Dáár zou dat Regionalverband Ruhr (RVR) wat aan moeten doen in 2010 als het Ruhrgebied culturele hoofdstad van Europa is.