



SHANGHAI

FOTO'S: HARRY DEN HARTOG

Excellent en duurzaam, maar inclusief?

De ondertitel van het vigerende masterplan luidt 'Streven naar een excellente wereldstad'. Shanghai wil concurreren met andere wereldsteden zoals New York, Londen, Singapore en Tokio op het gebied van economie, uitstraling, kwaliteit van leven, duurzaamheid en inclusiviteit. Hoe staat de metropool er momenteel voor?

In het masterplan voor 2017-2035 zet Shanghai met een reeks ambitieuze projecten en beleidsmaatregelen in op verbetering van de levenskwaliteit en verschuift de focus van kwantiteit naar kwaliteit. Er is – zeer noodzakelijk – veel aandacht voor duurzaamheid en terugdringing van de CO₂-uitstoot. De ambitie is om andere wereldsteden in aantrekkelijkheid te overtreffen. Shanghai belooft in 2035 'een stad van innovatie [te zijn], een culturele stad, een ecologische stad en een moderne socialistische inclusieve metropool met wereldwijde invloed'. Volgens het masterplan zal de stad verder moeten verdichten

om landbouwgrond en natuur in de omgeving te sparen. Desalniettemin mogen vijf bestaande nieuwe steden rondom Shanghai-stad verder groeien, zij het binnen de bestaande bebouwingsgrens. Ook zijn er honderden kilometers aan nieuwe spoorwegen en metrolijnen gepland. Dit alles is in lijn met de verschuiving in de ontwikkeling van Shanghai de afgelopen vijf jaar van een stadsuitbreidingsmodel naar een model van verdichting en stadsvernieuwing. In het masterplan zijn rode lijnen rond het bestaande stedelijke gebied getrokken. Daarbuiten mag in principe niet meer gebouwd worden. De nieuwbouw vindt onder meer plaats op voormalige industrieterreinen langs de Huangpu River.

Rivieroever

Sinds het begin van deze eeuw is Shanghai begonnen zijn havens te verplaatsen naar locaties ver buiten de stedelijke kern om de verwachte stedelijke groei op te vangen en de nieuwe havens verder te laten ontwikkelen. Dit schiep ruimte voor vernieuwing van de voorheen ontoegankelijke en vervuilde oevers van de Huangpu River, een kunstmatige afsplitsing van de Yangtze, en

Waterfront Yangpu District met op de voorgrond nog grotendeels lege nieuwe kantoren en op de achtergrond nieuw te bebouwen gebieden voor nog meer kantoren.

de centrale waterweg van Shanghai.

De grootschalige herstructurering aan de oevers van de Huangpu River speelt een sleutelrol in de huidige stadsplanning. Over een oeverlengte van maar liefst 120 kilometer moet alle vervuilende industrie verdwijnen en daarmee de CO₂-uitstoot sterk verminderen. Tevens wordt zo een lang lint van openbare ruimte gecreëerd, met mogelijkheden voor nieuwe ecologische verbindingen en hergebruik van industrieel erfgoed voor culturele doeleinden. Bijna de helft van de transformatie is inmiddels gerealiseerd, een prestatie waarbij oeverontwikkelingen in andere wereldsteden verbleken. Met zijn klassieke Bundpromenade vol koloniale bouwwerken en skyline van Lujiazui met hypermoderne wolkenkrabbers is en blijft de Huangpu River het paradepaardje van Shanghai.

De Yangtze River Delta vormde vroeger het dynamische decor van een veelheid aan activiteiten langs waterwegen en in kanaalsteden. Door de industriële ontwikkeling raakten het water en de oevers zo vervuild, dat wonen er onaantrekkelijk werd. In de afgelopen drie decennia zijn onder druk van economische uitbreiding en massale verstedelijking veel waterwegen en oude kanaalstadjes verdwenen om plaats te maken voor nieuwbouw. Maar de filosofie is ondertussen veranderd. Centraal gelegen langs de Huangpu River speelde de Expo 2010 onder het motto 'Better City, Better Life' een sleutelrol bij de herdefinitie van de relatie van Shanghai met zijn waterwegen.

De schaal en snelheid van de enorme stadsvernieuwingsoperatie aan het water leiden tot tal van tegenstrijdigheden en conflicten. Samen met studenten van de Tongji Universiteit in Shanghai ben ik begonnen deze tegenstrijdigheden in kaart te brengen. Een van de vragen die we stellen, is hoe Shanghai de transformatie zo snel voor elkaar kreeg, terwijl andere wereldhavens zoals Londen, Tokio, Singapore, New York en Rotterdam tientallen jaren nodig hadden om veel minder grootschalige interventies te realiseren. Een van de redenen is ongetwijfeld dat China geen particulier grondbezit kent en de staat een volledig mandaat heeft voor het gebruik van stedelijke grond. De verkoop van landgebruiksrechten is een belangrijke bron van inkomsten voor de lokale overheid. De beperking van de stadsuitbreiding binnen rode lijnen en de verschuiving naar stedelijke verdichting maakten van de waterkant een ideale plek voor herontwikkeling. Een andere vraag betreft de sociale effecten van sanering. Behalve industrieterreinen worden ook oude arbeiderswijken met goedkope woningen platgewalst om plaats te maken voor moderne winkelcentra, torens met dure kantoren en hotels en luxe appartementencomplexen. Voortbordurend op de internationale sfeer van de 19e-eeuwse handelshuizen en -concessies aan de Bundpromenade nodigde Shanghai gerenommeerde architectenbureaus wereldwijd uit voor het ontwerp van een nieuw waterfront: David Chipperfield Architects, Heatherwick Studio, Kengo Kuma, Foster + Partners, OMA, Sou Fujimoto en Tadao Ando. Hoewel de openbare ruimte van hoge kwaliteit is en een lust voor het oog, maken relatief weinig mensen er gebruik van. Je



Tank Space – luxe expositieruimte in hergebruikte oliedrums op de West Bund.

moet lang zoeken naar zitplekken en het is hier verboden te vliegeren – een populair tijdverdrijf in China – of een huisdier mee te nemen. De enige uitzondering vormt het West Bund-gebied, een soort experimentele vrijplaats waar andere regels gelden. Hier vind je allerlei creatieve bedrijfjes en musea. Veel industriële overblijfselen zijn hergebruikt en geïntegreerd in de nieuwe oeverwerken. Verder zijn tientallen culturele topinstituten zoals het Centre Pompidou aangetrokken om hier filialen te openen. Ze zijn bedoeld om mensen naar het water te lokken, maar vooral ook om internationale investeerders aan te trekken. De nieuw ingerichte waterkant is hiermee het decor geworden voor grootschalige en speculatieve vastgoedprojecten.

Covid-19

Terwijl dit jaar wereldwijd de covid-19-pandemie nog voortraast, is in China het dagelijks leven zich weer grotendeels aan het herstellen, zij het nog met gedragsbeperkingen. De coronaepidemie heeft wel (diepe) sporen achtergelaten. Groot delen van het bedrijfsleven en de bevolking hebben economische schade ondervonden, met name winkeliers en personeel zonder vaste



West Bund waterfront, een van de 'drukker bezochte' plekken.



Grotendeels leegstaand kantorenpark op de Noord Bund.

contracten. Het aantal arbeidsmigranten in Shanghai is flink afgenomen, omdat velen na de Chinese nieuwjaarsviering van 2020 – toen de epidemie uitbrak in Wuhan – niet meer terugkeerden naar hun werk, contracten ontbonden werden en reizen slechts beperkt mogelijk was.

Een ander gevolg van de pandemie is dat de luchtvervuiling in de meeste steden in China enorm daalde. Inmiddels is de vervuiling echter al bijna weer terug op het oude niveau, doordat het autoverkeer drastisch is toegenomen. Ook de files zijn teruggekeerd, gevoelsmatig met een grotere frequentie en lengte dan voorheen. Veel stedelingen verplaatsen zich liever per auto om de toenemende drukte in het openbaar vervoer te vermijden en het autobezit neemt flink toe. Het stadsbestuur investeert ondertussen fors in het openbaar vervoer. Sinds begin 2020 zijn er twee metrolijnen bijgekomen en drie bestaande lijnen verlengd, tezamen met meer dan vijftig nieuwe stations. Dit aantal zal komende jaren nog toenemen, met ook een nieuw station voor



In vijf jaar is er langs de Huangpu River ruim 50 kilometer aan groene, recreatieve routes gerealiseerd.

hogesnelheidstreinen. Tegelijkertijd is het systeem van deelfietsen zich verder aan het verfijnen.

Opening samenleving teruggedraaid

Covid-19 heeft nog andere effecten op de stad gehad. Geavanceerde camera-surveillancetechnieken zijn een nieuw middel in relatie tot het Chinese principe van buurtorganisatie. Van oudsher zijn steden en dorpen opgedeeld in afsluitbare buurteenheden, met hekken, muren of water als afscheiding en bewaakte entrees. Het idee van de stad als een verzameling van omgrensd dorpen gaat ver terug in de Chinese samenleving, maar is door Mao gesystematiseerd. Vanaf 1949 werden Chinese steden georganiseerd in werkeenheden, het *danwei*-systeem: staatsboerderijen en -fabrieken organiseerden huisvesting en voorzieningen communaal. Ruimtelijk vertaalde dit zich in gestandaardiseerde woonbuurten (*xiaoqus*) op of grenzend aan de werkplek. De *xiaoqus* vormden de cellen in het stedelijk weefsel: duidelijk herkenbare wooncomplexen met collectief beheer. Hoewel het *danwei*-systeem in de jaren 1990 verdween, bleven de *xiaoqus* en bijbehorende buurtcomités in iets gewijzigde vorm bestaan en in de hedendaagse stedenbouw is dit nog altijd een van de leidende principes. Het systeem staat garant voor *top-down*-controle en geeft ook een mate van zekerheid en zorg die nodig zijn omdat een collectief vangnet ontbreekt.

De buurtcomités regelen het beheer en veiligheid in de wijk en dragen zorg voor sociale cohesie en 'gemeenschapsgezondheid' zoals bejaardenzorg en kinderopvang. In de luxere *xiaoqus* zijn sommige taken uitbesteed aan gespecialiseerde bedrijven. Naast het werk dat mensen in dienst van de overheid verrichten zijn er ook vrijwillige taken, zoals het beheer van de buitenruimte. De laatste twee decennia stimuleert de nationale overheid de *xiaoqus* 'nieuwe stijl', om bewoners meer vindig en zelfvoorzienend te laten zijn en de overheidsuitgaven te beperken. Hierdoor beginnen *xiaoqus* semi-commerciële functies te ontwikkelen. Stedenbouwkundigen uit binnen- en buitenland uitten steeds vaker kritiek op de compartimentering van Chinese steden. De kritiek betrof met name de muren en hekken rondom de *xiaoqus* die een 'open samenleving' in de weg staan en bovendien maken dat je vaak heel ver moet omlopen. Mijn eigen woonbuurt heeft bijvoorbeeld drie entrees, waarvan er doorgaans twee zijn afgesloten. Vijf jaar geleden heeft de centrale overheid (vrijblijvende) richtlijnen uitgeschreven om in veel woonbuurten de fysieke barrières toegankelijker te maken, met meer entrees.

Er zijn maar weinig buurten in Shanghai die hier gehoor aan hebben gegeven. Veel *xiaoqus* bleven afsluitbaar. In de covid-19-epidemie kwam dat plotseling prima van pas en was een *lockdown* snel en eenvoudig te realiseren. Van het ene op het andere moment werden entrees afgesloten en bij de enige open poort werden buurtbewoners gecontroleerd op hun identiteit en lichaamstemperatuur. Mede door sterke sociale controle binnen de buurt was er tijdens de *lockdown* geen ontsnappen aan. Het netwerk van buurtcomités stond garant voor een snelle commu-

nicatie, al verschilden de regels per buurt.

Covid-19 heeft het principe van – en geloof in – de maakbaarheid van de samenleving weer doen herleven. Anders dan in veel westerse landen zoals ook Nederland, waar *Building with Nature* en *Nature Based Solutions* belangrijke nieuwe sleutelbegrippen zijn in de stedenbouw, blijft in Chinese steden de voorkeur voor technocratische oplossingen springlevend. Het is dus minder waarschijnlijk dat de eerder genoemde openingsrichtlijnen van de centrale overheid navolging vinden. Bij veel stedelingen is de open buurt toch al niet geliefd, omdat de fysieke begrenzingen vooral in tijden van onzekerheid een gevoel van veiligheid en identiteit geven. Voor kinderen is het ook veiliger buiten spelen binnen een begrensde buurt. Bovendien is het goed voor de vastgoedwaarde als niet iedereen zomaar kan binnenlopen, zeker als er panden leegstaan.

De slimme stad

De covid-19-crisis is ook aangegrepen om de stedelijke informaliteit in de vorm van straatmarkten en oude wijken waar veel rurale migranten wonen, terug te dringen en zo plaats te maken voor nog meer *shopping malls* en torens. Onder het mom van veiligheid en hygiëne zijn het afgelopen jaar veel informele wijken met oude tradities en straatleven 'buiten de poort' schoongeveegd. Zo is de kloof tussen arm en rijk en tussen stad en land vergroot en wordt Shanghai als metropool steeds minder inclusief. De huurprijzen zijn inmiddels onbetaalbaar en een woning kopen is voorbehouden aan getrouwde Shanghai-*hukou*-houders. In het post-covid-19-staatbeeld van Shanghai overheersen nu uitingen van de levensstijl van de redelijk welvarende middenklasse, die hier goed vertegenwoordigd is. Fietskarren met opgestapelde kartonnen dozen en de markt op de hoek waar lage inkomensgroepen hun inkopen doen, kom je steeds minder tegen. Met de beslissing dat informaliteit niet meer past binnen de ambities, en gelegitimeerd door de corona-epidemie geven de stadsbestuurders te kennen dat ze Shanghai het liefst zien veranderen in een uitvergroot Singapore.

Slimme stad-technologieën, zoals drones en robots, tracering via telefoongegevens en gezichtsherkenning zijn inmiddels bijna vanzelfsprekend in het dagelijks leven. Ongevraagd is in mijn woonbuurt per portiek een camera met gezichtsherkenning geïnstalleerd, net als in de meeste andere buurten in het centrum. Mogelijk gaan we mede om deze reden verhuizen.

Als corona-erfenis heeft iedereen in Shanghai (en andere steden) een persoonlijke QR-code. Deze staat onder de *Alipay*-app op de smartphone en bevat onder meer persoonlijke identiteits- en mobiliteitsgegevens. Nog steeds wordt regelmatig naar de code gevraagd bij het bezoek aan grotere stadsparken, musea, grotere restaurants en andere plaatsen waar veel mensen samenkomen.

Niet voor iedereen

Het stadsbestuur van Shanghai stelt veel geld beschikbaar voor infrastructurele verbeteringen, groenvoorzieningen, verhoging



Een van de oude arbeiderswijken die op de schop gaan om plaats te maken voor kantoren en commercie (september 2020).

van de waterkwaliteit en zorg voor voedselveiligheid. Ook de middenstand wordt geholpen, maar alleen winkels die in de nieuwe visie passen. Afgelopen jaar zijn er 25 luxe shopping malls opgeleverd, terwijl er al een overschot is. Ook gaat er veel geld naar 5G-netwerken en havenuitbreidingen.

De metropool Shanghai lijkt op het eerste gezicht weer als vandoord te functioneren. Maar wie het alledaagse leven bestudeert, ziet dat de stad het afgelopen jaar flink is veranderd. Het masterplan predikt een koerswijziging van kwantiteit naar kwaliteit. 'Streven naar een excellente wereldstad' lijkt zich vooral te richten op de elite en (internationale) investeerders. New York, Londen en Tokio zijn met hun fijnmazige bebouwingmix en gemêleerde bevolking 24/7 bruisend. In Shanghai worden het veelkleurige patina van oudere volksbuurten en het bonte straatleven echter in versneld tempo uitgewist, waardoor de stad steeds meer op een uitvergroot Singapore gaat lijken. Aangenaam om te bezoeken, luxe uitstralend, maar ook enigszins steriel. Wonen is voorbehouden aan een selecte groep. De vastgoedprijzen zijn inmiddels zo extreem dat het voor velen moeilijk is hier nog langer te verblijven. Dat geldt voor de hardwerkende migranten die geholpen hebben om de stad groot te maken. Het geldt ook voor hoogopgeleide afgestudeerden die er niet geboren zijn, voor steeds meer relatief welvarende buitenlandse professionals en voor internationale bedrijven. Shanghai dreigt minder open en minder inclusief te worden, analoog aan de binnensteden van Parijs en Londen, maar met nog extremere sociale contrasten. Qua duurzaamheid en groenvoorzieningen zijn er weliswaar flinke verbeteringen, maar dus alleen voor wie het zich financieel nog kan veroorloven hier te blijven wonen. •

Harry den Hartog woont en werkt al geruime tijd in Shanghai, China. Hij is oprichter en directeur van de denktank Urban Language, die zich bezighoudt met stedelijke ontwikkelingsvraagstukken in China. Hij is daarnaast werkzaam als docent aan de Faculty of Architecture, Tongji University, Shanghai.

BRONNEN: ZIE WWW.GEOGRAFIE.NL