

# Los Angeles

## STEDENBOUW IN DE DROOMFABRIEK

BRUNO NOTTEBOOM

is doctor-assistent aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de Universiteit Gent en docent aan Luca Architectuur Gent/Brussel. Hij verblijft de helft van het jaar als *visiting researcher* aan het Institute for Regional and Urban Development van de University of California, Berkeley.

Los Angeles is niet alleen een droomfabriek voor de film, zo blijkt uit de tentoonstelling: de megalomane woningbouwprojecten, winkelcentra, pretparken, concertzalen, kantoorcomplexen en infrastructuurprojecten moeten vaak niet onderdoen voor het decor van de gemiddelde sciencefictionfilm. *'Landscapes of desire'* noemen curatoren Greg Goldin en Sam Lubell dit imaginaire Los Angeles in de catalogus.<sup>1</sup> Goldin en Lubell noemen het ironisch dat een stad die zich beroemt op haar durf en ensceneringskunst, er niet in slaagt een publiek stedelijk project van betekenis op te zetten. De ambitie en de verbeelding, die voor velen het handelsmerk van L.A. vormen, zijn voornamelijk af te lezen aan privéwoningen, zoals de befaamde *case study houses* of de vroege woningen van Frank Gehry.

Waar dat aan ligt? De vroege uitbouw van de automobielinfrastructuur is niet de enige verklaring. Ook het uitgebreid maar slecht werkend planningsapparaat en het feit dat L.A. County bestaat uit 88 afzonderlijke steden, zijn belangrijke factoren in een stedelijke ontwikkeling die gekenmerkt wordt door fragmentatie en individualisme. En dan is er nog de veelbesproken Proposition 13, een amendement dat in 1978 aan de grondwet van Californië werd toegevoegd en de stijging van eigendomsbelasting – een be-

langrijke bron van inkomsten voor veel Amerikaanse staten – beperkte. Oorspronkelijk opgezet als een middel om huiseigenaars te beschermen, bleek dit onrechtstreeks vooral de lagere inkomensklasse te treffen: door de daling van de overheidsmiddelen werden publieke voorzieningen zoals onderwijs afgebouwd en werd de deur opengezet voor een stedelijke politiek en planning in functie van handel en economie, in de hoop daarmee extra dollars te genereren. In de jaren 1980 en 1990 werd Los Angeles dan ook het schoolvoorbeeld van een op hol geslagen en door privékapitaal aangedreven *urban sprawl*. Niet zozeer een stad, maar een fenomeen: op zijn best een themapark, op zijn slechtst een *urban jungle*, geregeerd door misdaad en angst.<sup>2</sup> Over één ding waren alle kroniekschrijvers het eens: de stedelijke publieke ruimte, zoals we die tot nu toe kenden, was in L.A. morsdood.

Maar als je vandaag aan Amerikanen vraagt wat ze van L.A. vinden, krijg je zeer uiteenlopende reacties. Voor de inwoners van de Bay Area, de eerder 'Europese' verstedelijkte regio rond San Francisco, is L.A. een schijnwereld en een ecologisch rampgebied. De Angelino's zelf zien dat vaak anders: volgens hen is het in L.A. goed (en in vergelijking met

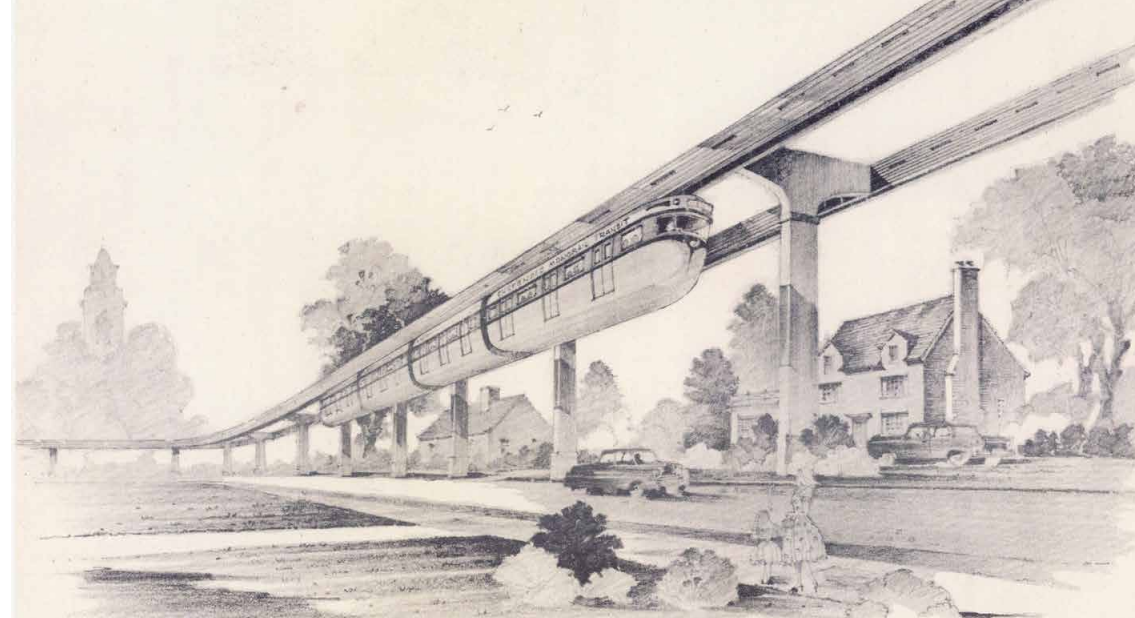
de Bay Area goedkoop) wonen, is de natuur verbazingwekkend dichtbij (L.A. wordt inderdaad doorsneden door een aantal heuvels en valleien waar de 'wildernis' nog relatief intact is) en is het een fabeltje dat je er niet zonder auto kan (L.A. staat vandaag derde in de lijst van de best met openbaar vervoer ontsloten stedelijke gebieden in de VS).<sup>3</sup>

Als antwoord op het cliché dat de publieke ruimte in L.A. gereduceerd is tot een themapark, lanceerde stadshistorica Margaret Crawford met een aantal collega's de notie *Everyday Urbanism*.<sup>4</sup> Om de stad te begrijpen, aldus Crawford en co, moet je niet zoeken naar de schaarse overblijfselen van de klassieke openbare ruimte, maar naar de plekken waar het alledaagse leven zich afspeelt: banale voetpaden en parkings, maar ook snelwegen en braakliggende terreinen. Vanuit het perspectief van alledaagse stedenbouw is de publieke ruimte in L.A. niet dood, maar werkt ze op een andere manier. Het sociale weefsel van L.A. is gefragmenteerd en vormt niet één stad maar een verzameling van microsteden, met zichtbare en onzichtbare grenzen, die worden bepaald door sociale klasse, ras, etniciteit en religie. De cultuur van mobiliteit en de oncontroleerbaarheid van grote delen van de stad

<sup>3</sup> <http://www.usnews.com/news/articles/2011/02/08/10-best-cities-for-public-transportation>

<sup>4</sup> John Chase, Margaret Crawford, John Kaliski, *Everyday Urbanism*, Monacelli Press, New York, 2008.

Onder de noemer *Pacific Standard Time* liep van april tot september 2013 in de belangrijkste musea van Los Angeles een hele reeks tentoonstellingen over architectuur en stedenbouw. Het A+D Architecture and Design Museum in West Hollywood pakte uit met *Never Built Los Angeles*, een tentoonstelling van maquettes en tekeningen van nooit uitgevoerde projecten uit de collectie van het Getty Research Institute.



ONDER | Project voor een monorail, ontwerpers Cloverdale and Colpitts, 1953. Uit: Lubell & Goldin, *Never Built Los Angeles*. BOVEN | Geïmproviseerde winkel in een voortuin. Uit: Chase, Crawford & Kaliski, *Everyday Urbanism*.

vernietigen de openbare ruimte niet, maar laten net nieuwe vormen van publiek leven toe. Een goed voorbeeld zijn de winkels van de *street vendors* die men overal in L.A. ziet, variërend van geïmproviseerde stalletjes tot regelrechte rijdende winkels, die trottoirs, parkeerterreinen of zelfs middenbermen omvormen tot tijdelijke commerciële ruimtes. Of de zogenaamde *garage sales*: door de intensieve verhuisbewegingen – vooral bij nieuwkomers – worden vaak hele inboedels

te koop aangeboden in voortuinen, voor de gelegenheid omgevormd tot semipublieke ruimtes. *Never Built Los Angeles* en *Everyday Urbanism* tonen de twee kanten van Los Angeles die de stad zo fascinerend maken: het imaginaire droomlandschap en de alledaagse werkelijkheid. Beide werelden zijn voortdurend in verandering. Een recente vorm van ondernemerschap, enigszins vergelijkbaar met de straatverkopers die Crawford en

co beschrijven, zijn de alomtegenwoordige *non-professional drivers*, herkenbaar aan de grote roze snorren op de voorkant van hun auto. Technologische start-up bedrijven als Uber en Lyft ontwikkelden een app die particulieren in staat stelt een paar dollars bij te verdienen door plaatsen in hun auto te verhuren, een soort mengvorm van carpool en taxi. De app brengt de chauffeur en passagier die hetzelfde traject op hetzelfde moment willen afleggen met elkaar in contact via de smartphone. Dankzij de moderne technologie wordt elke auto-eigenaar in L.A. dus een potentiële ondernemer. De nadelen van dit soort uitwisseling (oneerlijke concurrentie voor de taxi's) kun je wegstrepen tegen de voordelen (de winst voor de chauffeur, minder auto's op de weg, je kan op de carpoolstrook rijden) en er zit bovendien een sociale kant aan.<sup>5</sup> In een stad die tot voor kort gold als het summum van onveiligheid en privatisering, zijn mensen blijkbaar toch niet bang om bij een wildvreemde in de auto te stappen: de private ruimte van de auto wordt zo al niet een publieke, dan toch een gedeelde ruimte. Het zijn vooral deze fascinatie voor voortdurende verandering en de verbeelding van nieuwe mogelijkheden die blijven hangen na een bezoek aan de tentoonstellingen van *Pacific Standard Time*. Hoewel de manifestatie de gekende diagnose van het failliet van een publiek project in L.A. nog eens bevestigt en uitdiept, demonstreert ze toch ook een groot geloof in de verbeeldingskracht en flexibiliteit van de stad en haar inwoners. Per slot van rekening, aldus de curatoren van *Never Built Los Angeles*, is in L.A. elke serveerster een potentiële filmdiva en elke parkeerwachter een miljonair in de dop.

<sup>5</sup> Katy Steinmetz, 'A Checkered Future', *TIME Magazine*, 5 augustus 2013, p. 52-53.