

VERGELIJKEND EVALUATIEKADER VOOR DUURZAME STADSPROJECTEN

Transitie via fysiek-ruimtelijke
projecten in de stad

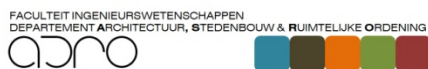
Sophie Devolder, Thomas Block & Erik Paredis
CDO, Universiteit Gent

Promotor: Prof. dr. Thomas Block

Onderzoekspaper 2

Gent, april 2013

Het Steunpunt Transitie voor Duurzame Ontwikkeling is een samenwerkingsverband van de KU Leuven, de Universiteit Gent, VITO en Erasmus Universiteit Rotterdam.



Gelieve naar deze publicatie te verwijzen als volgt:

Devolder S., Block T. & Paredis E. (2013), *Vergelijkend evaluatiekader voor duurzame stadsprojecten. Transitie via fysiek-ruimtelijke projecten in de stad*, Onderzoekspaper 2, Steunpunt TRADO, Gent.

Voor meer informatie over deze publicatie sophie.devolder@UGent.be

Deze publicatie kwam tot stand met de steun van de Vlaamse Gemeenschap, Programma Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek.

In deze publicatie wordt de mening van de auteur weergegeven en niet die van de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid is niet aansprakelijk voor het gebruik dat kan worden gemaakt van de opgenomen gegevens.

© 2013 STEUNPUNT TRANSITIES VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

p.a. Secretariaat Steunpunt Transitie voor Duurzame Ontwikkeling
HIVA - Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving
Parkstraat 47 bus 5300, BE 3000 Leuven

Deze publicatie is ook beschikbaar via www.steunpunttrado.be

Inhoud

Managementsamenvatting	iv
1. Inleiding	1
2. Stadsprojecten transformeren de stad	4
2.1 Populariteit van de projectformule	4
2.2 Bestaande ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen	6
3. Bouwstenen van het vergelijkend evaluatiekader	8
3.1 Nieuwe ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen	8
3.2 Hoe omgaan met het containerbegrip duurzaamheid?	11
3.3 Ecologische en sociale bekommernissen: een spanningsveld?	12
3.4 Ecologische stadsprojecten	13
3.5 Sociale stadsprojecten	14
4. Werkmethode van het vergelijkend evaluatiekader	16
4.1 Duurzaamheidswaarden en hefboomfunctie	16
4.2 Twee waardengroepen	17
4.3 Unicitéit van stadsprojecten	19
5. Toepassing van het vergelijkend evaluatiekader	20
Bibliografie	22

Managementsamenvatting

Deze paper maakt deel uit van de eerste fase van een 4 jaar durend onderzoek binnen het steunpunt TRADO (Transities voor Duurzame Ontwikkeling) inzake duurzame stadsprojecten. De onderzoekslijn waarbinnen deze paper kadert valt onder de noemer ‘Steden in transitie’ en bevat twee sporen. Spoor 1 gaat uit van actieonderzoek en bestaat uit zowel een ‘top-down’ als uit een ‘bottom-up’ aanpak. Het top-downverhaal loopt parallel met het ViA-traject ‘duurzame en creatieve steden’ waarbij prof. dr. Thomas Block (CDO-UGent) en dr. Yves De Weerd (VITO) nauw betrokken zijn. Bij de ‘bottom-up’ aanpak wordt het project ‘Leuven Klimaatneutraal’ opgevolgd en begeleid door dr. Han Vandevyvere (ASRO-KU Leuven). Spoor 2 legt zich veeleer toe op verklarend en beschrijvend onderzoek en focust op het ontrafelen en reconstrueren van complexe besluitvormingsprocessen van duurzame stadsprojecten. De onderzoeker van dit spoor is Sophie Devolder (CDO-UGent). Zij wordt hierbij ondersteund door prof. dr. Thomas Block die tevens deel uitmaakt van de onderzoekslijn via spoor 1. De twee sporen vullen elkaar aan en de onderzoekers staan gedurende heel het traject met elkaar in contact. Zowel theoretische inzichten als feedback vanuit het actieonderzoek worden met elkaar uitgewisseld en waar mogelijk mee opgenomen. De voorliggende paper is de eerste onderzoekspaper die kadert binnen het tweede spoor van de onderzoekslijn.

Het TRADO-onderzoek ‘Cities in transition’ richt zich op stadsprojecten die de stad op een duurzame wijze ingrijpend veranderen. Binnen de stadsprojecten die deel zullen uitmaken van het onderzoek wordt er gezocht naar opportuniteiten in de stad om ontwikkelingen te realiseren die een hefboomwerking hebben op de gehele stedelijke ontwikkeling. Het vormen stedelijke transitie die via structurele transformatieprocessen een plaats vinden binnen de complexe systemen die de stad organiseren en vorm geven. Ingrijpende en duurzame vernieuwing van de stedelijk gebouwde ruimte wordt hierbij gezien als meest concrete en tastbare vorm van stedelijke transitie. De ontwikkeling van onze steden is immers het meest zichtbaar in de fysieke veruitwendiging van de veranderingen die er plaats vinden. Uiteraard staan deze fysiek-ruimtelijke ingrepen niet op zich en zijn ze in sterke mate verweven met de economische, sociale en culturele dimensies van de stad. Juist omdat ze zich afspelen daar waar zeer verschillende aspecten: mobiliteit, energie, wonen, gezondheid, consumptie, ... samenkomen, vormen deze stedelijke transitie een interessant studieobject. Het gaat om stedelijke transitie die een belangrijke rol spelen in (het versnellen van) de transitie naar een duurzamer stadsmodel.

In Vlaanderen zijn stadsprojecten uitgegroeid tot een van de belangrijkste manieren om de stad te transformeren. De steden zetten het in als krachtig hulpmiddel om de heropleving van de steden te voeden. Daarbij gaat er vooral aandacht naar het positioneren van de stad en het aantrekkelijker maken van de stad voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Aandacht voor het duurzame karakter van deze ingrepen bleef tot voor kort uit. Het is nog maar zeer recent dat het draagvlak voor duurzame stedelijke ontwikkelingen merkbaar breder wordt. Zowel in nieuw gestelde ambities van de steden en gemeenten op lokaal niveau, als op Vlaams beleidsniveau, als in recente praktijkvoorbeelden is deze trend duidelijk merkbaar. Op deze manier wordt er binnen de veranderingsprocessen die zich voordoen in de steden ingespeeld op de kansen die zich hier voordoen om in te zetten op allerlei aspecten van duurzame ontwikkeling. Het resultaat is dat verschillende initiatiefnemers claimen dat de projecten die ze opzetten zullen resulteren in duurzame projecten zonder dat er nagegaan wordt of dit effectief zo is. Om de verschillende projecten die bestaan en de vele initiatieven die in de pijplijn zitten ten opzichte van elkaar te kunnen situeren en evalueren is er nood aan een ver-

gelijkend evaluatiekader. De zoektocht naar dergelijk analysekader vormt het hoofdonderwerp van deze paper.

De bedoeling van dit kader is om de verschillende duurzame projecten die bestaan (sinds de jaren '90) en diegenen die in de opstartfase zijn of zelfs nog op de ontwerptafel liggen ten opzichte van elkaar te kunnen situeren en evalueren. Het analysekader is tot stand gekomen op basis van theoretische inzichten, beleidsdocumenten van op zowel lokaal als op Vlaams niveau en enkele concrete praktijkvoorbeelden. De verwerking hiervan komt in deze paper aan bod in de vorm van vijf bouwstenen. De eerste bouwsteen gaat dieper in op nieuwe ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen. De tweede bouwsteen behandelt de invulling van het containerbegrip duurzaamheid. Dit is nodig om in de volgende en derde bouwsteen, het spanningsveld tussen de ecologische en de sociale bekommernissen, de invulling van het begrip duurzaamheid binnen het onderzoek te kunnen positioneren. De vierde en de vijfde bouwsteen bouwen hier op verder door na te gaan wat we verstaan onder respectievelijk ecologische en sociale stadsvernieuwing. De toelichting in verband met de opbouw van het kader wordt vervolgd door de uiteenzetting van de werkmethode van het vergelijkend evaluatiekader.

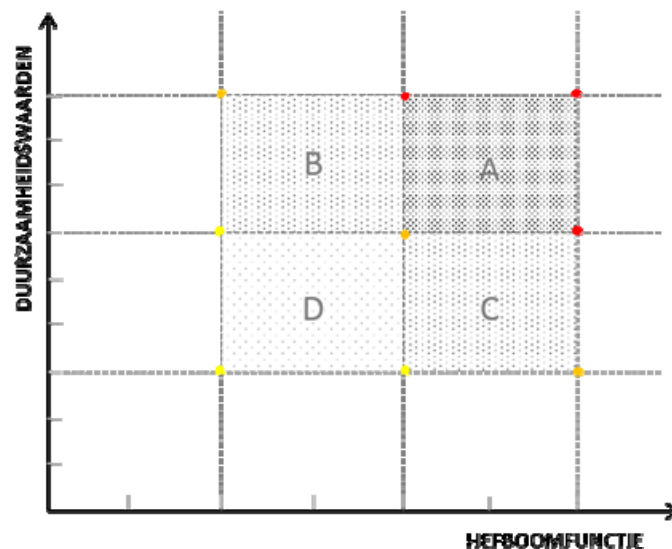
Het kader (zie volgende pagina) houdt rekening met zowel de duurzaamheidswaarden die een project vorm geven als met het transformatieve karakter van het project. Met hoe meer duurzaamheidswaarden er in het project rekening gehouden worden, hoe hoger het project gepositioneerd staat op de verticale ladder (y-as). Het is de bedoeling dat binnen het kader zowel sociale als ecologische waarden centraal staan. Op heden ligt de focus bij stadsprojecten immers vaak impliciet en/of expliciet op de ruimtelijke kwaliteit. Aandacht voor sociale bekommernissen verdwijnt binnen het instrumentarium van het Vlaams stedenbeleid steeds vaker naar de achtergrond. Ook projecten die aan de hand van ecologische aspecten het verschil willen maken, vergeten niet zelden belangrijke sociale aspecten van duurzame ontwikkeling mee op te nemen. Deze verticale reeks wordt uitgezet tegen een horizontale lijn die weergeeft hoe groot de hefboomfunctie met betrekking tot duurzame ontwikkeling van het project is (x-as). Het kan gaan om een positieve impact op korte termijn en/of een structurele hefboomfunctie op middellange en lange termijn. Deze hefboomfunctie kan een vergaande verbetering, een herkenbare meerwaarde, genereren op het vlak van de gebruikswaarde, belevingswaarde en omgevingswaarde van het nieuwe of vernieuwde stadsgedeelte. Op hoe meer vlakken de hefboomfunctie vervuld is, hoe verder het project zich positioneert op de horizontale as van het kader. Wanneer deze twee assen samen gelezen worden, kan het project als volgt gesitueerd worden in het kader: 'hoe meer duurzaamheidswaarden en hoe groter de hefboomfunctie, hoe groter de transitie naar een duurzamer stadsmodel.'

Het is de bedoeling dat het kader verder kan groeien doorheen de loop van het onderzoek aan de hand van opgedane inzichten en kennis uit de praktijk. Daarnaast is het eveneens belangrijk dat er bij de verdere uitwerking van het kader ook andere actoren bij betrokken worden. In de eerstvolgende fase van het onderzoek zal het evaluatiekader dan ook in de praktijk gebracht worden om het verder te kunnen optimaliseren. Dit gebeurt op twee manieren. Enerzijds door het kader te testen. Dit is mogelijk door enkele projecten aan de hand van deze methode uitgebreid te screenen. Anderzijds door ook andere actoren te betrekken bij dit proces. Om dit te realiseren gaan we na op welke wijze experts een duurzaam stadsproject beoordelen zonder en vervolgens met het analysekader ter beschikking. Uiteraard vormt de motivatie die hierbij naar voor gebracht wordt belangrijke informatie ten aanzien van het evaluatiekader. Om deze oefening te doen wordt Gent als een van de twee grootsteden van Vlaanderen uitgekozen om dit toe te passen. Er wordt vanuit gegaan dat de meeste

projecten ter beschikking in één stad zich bevinden in deze grootsteden. De stad Gent wordt op deze manier gezien als voorbeeld- of testcase. Er wordt nagegaan welke projecten volgens het kader en volgens de aangeduide experten (sleutelfiguren) het meest invloed uitoefenen op de transitie naar een duurzame stad. De experten die betrokken worden in het proces zijn zowel beleidsmakers als mensen uit het middenveld/verenigingsleven die de stad en haar stadsprojecten goed kennen als (politiek) actieve Gentenaars die zich richten op de duurzaamheid van zijn of haar wijk (Everyday Makers). Door te focussen op één stad kan er zorgvuldig te werk gegaan worden en kan het kader relatief snel aangevuld worden. Bovendien biedt het de mogelijkheid om een breder gamma aan projecten binnen de stad aan bod te laten komen.¹

Deze eerste onderzoekspaper is hoofdzakelijk ter voorbereiding en ter ondersteuning van het verdere verloop van het onderzoek. Het doel is om uiteindelijk drie duurzame stadsprojecten als ‘case’ te kunnen selecteren. Die projecten zullen vanaf de helft van 2013 onderworpen worden aan diepgaander onderzoek. Hier ligt de focus op het ontrafelen en reconstrueren van complexe besluitvormingsprocessen van duurzame stadsprojecten. Centraal staat het begrijpen van de complexe processen, de rol van de overheid, het strategische gedrag van de verschillende betrokken actoren en de geldende machtverhoudingen. Er zal gebruik gemaakt worden van een kwalitatieve onderzoeksmethode waarbij diepte-interviews georganiseerd worden met belangrijke hoofdrolspelers en waarbij (beleids)documenten met betrekking tot duurzame stadsprojecten grondig bestudeerd worden. Deze fase van het onderzoek start in de tweede helft van 2013 en loopt verder in 2014 en 2015.

Figuur 1 Concept vergelijkend evaluatiekader: ‘Hoe meer duurzaamheidswaarden en hoe groter de hefboomfunctie, hoe groter de transitie naar een duurzamer stadmodel’



¹ De leden van het begeleidingscomité van de onderzoekslijn ‘Steden in transitie’ hebben uitdrukkelijk gevraagd om in deze fase van het onderzoek het begrip stadsproject breder te interpreteren dan de klassieke invulling: “Een stadsproject is een strategische ruimtelijke interventie van de overheid in samenwerking met private en semi-publieke actoren die een kantelmoment kan teweegbrengen in de ruimtelijke, sociaal-culturele of economische ontwikkeling van buurten, wijken, stadsdelen, steden of een ruimere regio.” (Boudry et al., 2006).

1. Inleiding

“Tweewaters wordt een duurzame wijk, een echt stadsdeel van de 21ste eeuw.” Zo is te lezen in de brochure die stadsontwikkelaar Ertzberg eind 2008 verspreidde onder de inwoners van de stad Leuven (België). De enclave Tweewaters is een toekomstig stadsproject dat deel uitmaakt van het strategisch programma ‘Heropleving van de Vaartkom’. Een voormalig industrieel gebied wordt er herontwikkeld tot een volwaardig nieuw stadsdeel. Om de duurzame wijk tot stand te laten komen wil de private ontwikkelaar het leefmilieu zo maximaal mogelijk sparen, de wijk zo leefbaar en comfortabel mogelijk maken en voldoende aandacht geven aan de architecturale kwaliteit van deze nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierbij wordt het ambitieuze doel vooropgesteld om van dit nieuw stadsdeel de eerste CO₂-negatieve woonwijk van België te maken. Een infobrochure geeft weer hoe dit alles zich zal vertalen in de praktijk. Om te beginnen zullen de woongelegenheden op de site tot 82% minder energie verbruiken dan de wettelijke Belgische norm oplegt en gaat de wijk zelf voor zijn groene elektriciteit en groene verwarming zorgen door middel van een centrale warmtekrachtkoppeling, een stadsverwarmingsnet en een *smart grid*. Ook een deel van de bestaande Leuvense binnenstad wordt voorzien van energie door de nieuwe krachtcentrale. De organisatie van de wijk reduceert het afval en tracht zo zuinig mogelijk met water om te springen. De wijk is autovrij en het concept zet mensen aan om te wandelen en te fietsen. Het lokaal aanbod aan gezinsondersteunende diensten en handel moet bovendien nodeloze verplaatsingen omzeilen. Opvallend is dat er bijzonder spaarzaam omgegaan wordt met de bebouwde oppervlakte. Maar liefst 70% van de voormalige bedrijfsterreinen blijft onbebouwd en wordt als versterkte publieke ruimte ingericht met een nieuw park aan de oevers van de Dijle. Toch weet men een divers woonaanbod te voorzien met een mix van 1 200 nieuwe woningen, waaronder grondgebonden huizen, appartementen, lofts en sociale huisvesting. Aangevuld met kantoren en cultuurvoorzieningen wordt dit een volwaardige stadswijk. De nieuwe energiezuinige gebouwen worden maximaal met duurzame materialen opgetrokken. Er wordt gekeken of die materialen duurzaam worden geproduceerd, of ze energievriendelijk zijn en of ze voor recycling in aanmerking komen. Tot slot krijgen enkele bestaande gebouwen op de site, waaronder de geklasseerde Molens van Orshoven en de industriële graansilo’s, uit respect voor de identiteit en het unieke karakter van de plek een nieuw leven. Prestigieuze architecten zoals Stéphane Beel en Xaveer De Geyter zetten hun schouders onder dit project.

“Het Masterplan Luchtbal wil van de tuinwijk in het noorden van de stad Antwerpen (België) een duurzame woonwijk op maat van de 21ste eeuw maken.” Zo staat te lezen op de website van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen. Luchtbal is een Antwerpse wijk met een zeer groot aandeel sociale huisvesting. De hoge concentratie van sociale woningen leidt er onvermijdelijk tot een hoop sociaal-ruimtelijke problemen. AG Stadsplanning wil deze duurzame woonwijk verwezenlijken met ruimtelijke, sociale en milieutechnische ingrepen. Hierbij wordt het ambitieuze doel vooropgesteld om een gedragen transformatieproces in de wijk tot stand te brengen dat op korte en lange termijn leidt tot een aantrekkelijkere leefomgeving, een betere sociale samenhang en een versterking van de betrokkenheid van de bewoners op Luchtbal. Het centrale uitgangspunt van het masterplan is om een andere sociale mix te realiseren door naast het bestaande aanbod van sociale woningen een bijkomend aanbod van private woningen te voorzien, onder het motto ‘*vermengen door verdichting*’. De focus ligt daarbij op vijf verdichtingslocaties en drie duidelijk gedefinieerde groene ruimtes. Ter ondersteuning van deze ingrepen is het aangewezen dat het gebied meer aansluiting vindt met de rest van de stad en dat de infrastructuur voor sport, spel en dienstverlening verbetert. Het stadsontwikkelingsbedrijf tracht de integratie tussen de ruimtelijke en de sociale

aspecten die hierbij aan bod komen zo goed mogelijk uit te werken opdat het, in hoofdzaak ruimtelijk, masterplan zou kunnen bijdragen tot een duurzame sociale strategie voor het gebied. Als verbreding en verdere invulling van het masterplan wordt daarom een onderzoeksrapport opgemaakt.² Het rapport geeft inzicht in de mogelijke en gewenste investeringsprogramma's in de wijk voor de komende periode. Bij voorkeur investeringsprogramma's die met en door de betrokken actoren in en om de wijk uitgevoerd worden. Het begrip 'investering' wordt hier breed opgevat. Het gaat om zowel financiële investeringen, als om investeringen in tijd, expertise, organisatie vermogen etc. (Urban Unlimited et al., 2012). Het resultaat zijn voorstellen van buurtgerichte projecten die op korte, middellange en lange termijn, met bewoners, bedrijven en stedelijke diensten op touw gezet kunnen worden. Deze voorstellen vallen onder vier overkoepelende projectgroepen die inspelen op de focus en de prioriteiten die de bewoners zelf hebben aangegeven. Op deze manier kan er ingespeeld worden op de reële vragen en behoeften uit de wijk. Stuk voor stuk moeten deze projectvoorstellen verder worden uitgewerkt naar ontwerp, beheer, betaalbaarheid en andere haalbaarheidsaspecten. Ook dit zal verlopen in samenwerking met bewoners, bedrijven en de overheid. Het langetermijnbeeld dat zich in de loop van het proces ontwikkelt, wordt niet gezien als een statisch, maar eerder als een dynamisch beeld. Een beeld dat bestaat uit tijdelijke en permanente projecten die elkaar afwisselen en mogelijks op termijn een andere koers inzet.

Op het eerste zicht gaat het hier om twee totaal verschillende Vlaamse stadsprojecten die zoals hierboven geïllustreerd op de meeste punten bijna totaal tegenovergesteld zijn. Toch hebben de twee projecten een belangrijke gemeenschappelijke drager. De initiatiefnemers claimen immers beiden dat het project zal resulteren in een *duurzame* wijk. Dat ze zo verschillend zijn van elkaar wil echter niet zeggen dat dit uitgesloten is. Hét duurzaam stadsproject bestaat immers niet. Stadsprojecten kunnen van diverse aard zijn, opgezet worden om uiteenlopende motieven en plaatsvinden op verschillende schaalniveaus in de stad. Bovendien kan het begrip duurzaamheid op ontelbare manieren ingevuld worden. Om de verschillende projecten ten opzichte van elkaar te kunnen situeren en evalueren is er nood aan een vergelijkend evaluatiekader. De zoektocht naar dergelijk analysekader is het hoofdonderwerp van deze paper en maakt deel uit van de eerste fase van een 4 jaar durend TRADO-onderzoek inzake duurzame stadprojecten.³ Het is belangrijk hierbij voor ogen te houden dat de fundamentele component van het onderzoek focust op het ontrafelen en reconstrueren van complexe besluitvormingsprocessen van duurzame stadsprojecten. Centraal staat het begrijpen van de complexe processen, de rol van de overheid, het strategisch gedrag van de verschillende betrokken actoren en de geldende machtsverhoudingen. Deze eerste fase van het onderzoek dient met ander woorden ter voorbereiding en ondersteuning van het verdere verloop van het onderzoek en kan in geen geval als hoofdonderwerp van het onderzoek beschouwd worden.

Velen zijn ervan overtuigd dat stadsprojecten ingezet kunnen worden om de stad te veranderen. In het eerstvolgende deel 'STADSPROJECTEN TRANSFORMEREN DE STAD' gaan we hier dieper op in. Eerst door terug te blikken op de oorsprong van deze *populaire projectmodus*. Het korte overzicht doorheen de tijd toont aan dat de motieven om stadsprojecten in te zetten als instrument erg verschillend kunnen zijn, dat er uiteenlopende accenten gelegd kunnen worden en dat het succes niet altijd gegarandeerd is. Vervolgens gaan we in dit deel na welke *bestaande ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen*

² De stad Antwerpen kreeg van de Vlaamse overheid een conceptsubsidie voor het stadsvernieuwingsproject 'Masterplan Luchtbal'. Met deze middelen werd door de studie bureaus Urban Unlimited en Omgeving, in samenwerking met de Universiteit Antwerpen, de KU Leuven, Woonhaven Antwerpen en de stad Antwerpen, het onderzoeksrapport 'de Luchtbal vaart' opgemaakt.

³ Dit onderzoek kadert in het beleidsgerichte steunpunt TRADO (Transities voor Duurzame Ontwikkeling) dat gefinancierd wordt door de Vlaamse overheid.

verbonden zijn met deze benadering van stadsontwikkeling. Een belangrijk document hierbij is het Witboek Stedenbeleid waar het karakter van stadsprojecten voor het eerst geschetst wordt aan de hand van enkele essentiële eigenschappen. Enkele van deze kenmerken zijn later decretaal vastgelegd met het oog op de ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten en hebben als inspiratie gediend bij het opstellen van de kwaliteitscriteria die beoordeeld moeten worden door de jury die deze projecten evalueert. In de praktijk zien we zeer uiteenlopende resultaten. De aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit wordt hierbij opgemerkt als een van de meest geslaagde verwezenlijkingen binnen de transformatie van stadsdelen door middel van stadsprojecten.

In het daarop volgende deel 'BOUWSTENEN VAN HET VERGELIJKEND EVALUATIEKADER' overlopen we de verschillende bouwstenen die het analysekader mee vormgeven. Als eerste bouwsteen is dat alles wat valt onder *nieuwe ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen*. Hoewel wat betreft duurzame stedelijke ontwikkeling er duidelijk nog een lange weg te gaan is, zien we recentelijk toch heel wat (beleids)initiatieven en projecten die hierop inzetten. Zowel op Vlaams als op lokaal niveau zien diverse actoren in dat de veranderingsprocessen die zich voordoen in de steden heel wat kansen en mogelijkheden bieden om belangrijke aspecten van duurzame ontwikkeling aan te pakken. Deze opportuniteiten worden steeds vaker opgepikt en ook het draagvlak wordt hier steeds breder voor. Projecten op diverse schaalniveaus in de stad die hierop inspelen, laten ons nadenken over de bestaande invulling van het begrip 'stadsproject'. Een tweede belangrijke bouwsteen is de invulling van *het containerbegrip duurzaamheid*. Om te kunnen bepalen welke projecten werkelijk bijdragen aan een duurzamere ontwikkeling van de stad is het aangewezen om even stil te staan bij het begrip duurzaamheid. Zoals eerder al vermeld kan het immers op ontelbare manieren ingevuld worden. Toch zijn er enkele brede principes die aan de grondslag liggen van deze diverse invullingen en waarover een zekere consensus bestaat. Vier overkoepelende perspectieven geven samen de huidige opvattingen van duurzame ontwikkeling min of meer weer. Dit overzicht is interessant om in de volgende bouwsteen, *het spanningsveld tussen de ecologische en sociale bekommernissen*, de invulling van het begrip duurzaamheid binnen het onderzoek te kunnen positioneren. Wij stellen dat duurzaamheidstransities idealiter inspelen op zowel ecologische als op sociale bekommernissen. Zoals de twee praktijkvoorbeelden aan het begin van deze inleiding mee illustreren, wordt er vaak ingezet op maar een van beide aspecten bij het streven naar een duurzaam project. Met het vergelijkend evaluatiekader willen de nadruk leggen op het belang van de combinatie van deze twee belangrijke duurzaamheidsaspecten. We bekijken ze ieder afzonderlijk in detail en bepalen later in functie van het kader welke waarden aan bod dienen te komen om te kunnen spreken van een duurzaam stadsproject. Bij de vierde bouwsteen gaan we om die reden na wat er verstaan kan worden onder *ecologische stadsprojecten*. De manier waarop wijken ontworpen en gebouwd worden en er nagedacht wordt over de ontwikkeling van de stad en de openbare ruimte is flink gewijzigd door het toenemende bewustzijn van de problemen die ontstaan ten gevolge van de klimaatverandering. Aan het begin van de 21ste eeuw zorgt dit voor een nieuw paradigma binnen stadsontwikkeling. De vijfde en laatste bouwsteen geeft ons een overzicht aan inzichten voor wat betreft *sociale stadsvernieuwing*. De maatschappelijke meerwaarde van stedenbouwkundige projecten kan maar toenemen indien de impact ervan voldoende onderzocht is en het bijdragen tot de algehele ontwikkeling van de stadsbevolking en hetgeen daarbij komt kijken ook effectief mee opgenomen wordt als doelstelling.

In het voorlaatste deel wordt de 'WERKMETHODE VAN HET VERGELIJKEND EVALUATIEKADER' toegelicht. Te beginnen bij de opbouw van dit kader. Zowel de inschatting van de opgenomen *duurzaamheidswaarden* als van de *hefboomfunctie* van het project worden hierin opgenomen. Er wordt daarbij een 'formule' aangereikt die het kader illustreert en die het mogelijk maakt om de geest waarbinnen het

kader opgesteld is te begrijpen. Aansluitend worden de *twee waardengroepen*, één met een sociale focus en één met een ecologische focus, die zich voordoen in het kader toegelicht aan de hand van thema's of criteria. Deze lijst van criteria is niet zozeer bedoeld om over een volledige omschrijving van de verschillende waarden te beschikken, maar vooral om een idee te geven van de potentie van elke waarde. Ze kunnen in een latere fase bijgevolg zeker nog verder aangevuld worden. Verder is er binnen dit deel aandacht voor de *uniciteit van de verschillende stadsprojecten*. Elk stadsproject is immers uniek en vraagt maatwerk. De combinatie van heel wat factoren zorgt voor een complexiteit waar we niet blind voor mogen en niet willen zijn. Het vergelijken en tegenover elkaar positioneren van zeer uiteenlopende projecten vraagt om die reden niet alleen een kader dat een zekere flexibiliteit toe laat, maar vraagt ook om de nodige zorgvuldigheid tijdens het proces. Dit is enkel mogelijk indien hier voldoende tijd een aandacht voor uitgetrokken wordt.

In het laatste deel 'TOEPASSING VAN HET VERGELIJKEND EVALUATIEKADER' wordt ten slotte uiteengezet op welke wijze dit kader ingezet zal worden in het verdere verloop van het onderzoek. Dit wordt gemotiveerd aan de hand van de opgedane inzichten in de eerste fase van het onderzoek, de afstemming met het eerste spoor van de onderzoekslijn 'Cities in transition', de opmerkingen en reacties die we konden verzamelen tijdens het eerste voorstellingsmoment van deze onderzoekslijn binnen het Steunpunt TRADO en de kennis die opgedaan is tijdens het presenteren op en het bijwonen van de derde IST conferentie in Kopenhagen.⁴

2. Stadsprojecten transformeren de stad

2.1 Populariteit van de projectformule

Stadsvernieuwing is van alle tijden. Steden staan immers zelden stil in hun ontwikkeling. Er beweegt altijd wel iets. Het stedelijk weefsel wordt voortdurend aangepast en de structuur van de stad wordt haast continu vorm gegeven. Wat wel doorheen de tijd sterk verandert, is de reden waarom dit gebeurt en de manier waarop. Zo zien we vanaf het einde van de jaren '80 dat men in heel Europa steeds vaker kiest voor de projectformule [vert.: 'project mode'] (De Sola Morales, 1989; Salet et al., 2006). In plaats van te werken met algemene plannen en allesomvattende planningssystemen, kiest men voor (enkele) concrete projecten die veeleer een strategische ontwikkelingslijn uitzetten met op korte termijn realiseerbare doelen. Ze maken abstracte visies concreet, zichtbaar en bespreekbaar. Er wordt gezocht naar opportuniteiten in de stad om ontwikkelingen te realiseren die een hefboomwerking hebben op de stedelijke ontwikkeling. Hun impact reikt op die manier tot ver buiten de grenzen van de projectsite. Stadsprojecten zijn dan ook in heel wat Europese landen uitgegroeid tot een van de belangrijkste manieren om de stad te transformeren en vorm te geven. Het is een sterk instrument dat ingezet kan worden om langdurige en diepgaande veranderingen in een stad te laten plaatsvinden.

⁴ Het vergelijkend evaluatiekader is gepresenteerd op de 3de IST conferentie (International Conference on Sustainability Transitions) die plaatsvond van 29 tot en met 31 augustus 2012 in Kopenhagen.

Hoewel ze op allerlei domeinen en om diverse redenen verschillend zijn met deze uit andere Europese landen⁵ zien we sinds de jaren '90 ook in België, meer bepaald in Vlaanderen, de opkomst van dergelijke stadsprojecten (Loeckx & Vervloesem, 2012). In de aanloop daarvan wordt er in het begin van de jaren '80 in Vlaanderen een campagne gevoerd die stadsvernieuwing moet stimuleren. De focus ligt hierbij voornamelijk op het behalen van sociale doelstellingen. De campagne levert belangrijke input voor wat later tot de 'herwaarderingsgebieden'⁶ gedoopt zal worden. Hoewel in Vlaanderen behoorlijk wat herwaarderingsgebieden goedgekeurd worden, blijft het zichtbare effect ervan beperkt. De middelen zijn gering en gaan hoofdzakelijk naar de steden met de meeste problemen. Van een echt territoriale benadering is geen sprake. Dit komt er wel met het Sociaal Impulsfonds (SIF) dat in 1996 opgericht wordt door de Vlaamse Regering. De bedoeling van het fonds is om de leef- en omgevingskwaliteit van de steden en gemeenten te verbeteren. Meer specifiek om de achtergestelde buurten aan te pakken, de strijd te voeren tegen kansarmoede en het algemeen welzijn te bevorderen. Het SIF functioneert tot eind 2002. Het beleid dat tot dan toe vooral gericht was op armoede en achterstelling wordt vervangen door een beleid gericht op stadsontwikkeling dat bedoeld is om de stadsvlucht te stoppen en het economische draagvlak van de steden te verhogen: het SIF wordt in 2003 vervangen door het Stedenfonds (Loopmans, 2007; De Decker, 2009). Parallel aan dit proces wordt er gewerkt aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997). Hierin wordt vastgelegd in welke richting de ruimtelijke structuur van Vlaanderen moet evolueren en welke engagementen daarvoor concreet aangegaan moeten worden. Structuurplanning wordt de kern van deze nieuwe ruimtelijke planningsstrategie. Deze structuurplanning zet in op een open en ontwikkelingsgerichte planningswijze, gekoppeld aan strategische projecten. Het stadsontwerp wordt er gezien als een manier om de nieuwe uitdagingen aan te gaan die de projectmodus met zich meebrengt. Er wordt van deze projecten verwacht dat ze in staat zijn om de projectmodus te amenderen en te sturen naar maatschappelijk relevante stadsvernieuwing en om het structurele denken van de structuurplanning (weer) op de kaart te zetten. In de praktijk is hier in het begin weinig van te merken en de projecten die er wel komen zoals het Europakruispunt in Brussel en het Kievitplein in Antwerpen kunnen deze verwachtingen niet echt inlossen. Al van in de jaren '90 gaat het zogenaamde 'Europakruispunt' door als een van de meest scabreuze 'stadsvernieuwingprojecten' in de Brusselse binnenstad (Loeckx, 1989). De maatschappelijke meerwaarde van het Kievitplein, de betekenis voor de rest van de stad en de ruimtelijke kwaliteit is ver zoek. De complexiteit van deze grootschalige projecten maakt het tot een niet evidente opgave. Om ze tot een goed einde te brengen, is er nood aan extra sturing en begeleiding. Aan het begin van de 21ste eeuw maakt de Vlaamse Overheid hier werk van en kiest het stedenbeleid in Vlaanderen resoluut voor de projectmodus van stadsontwikkeling. Dit kadert in een grondige vernieuwing van het stedenbeleid waarbij diverse initiatieven, zoals het Stedenfonds, de Stadsmonitor, de subsidiëring van stadsvernieuwingprojecten, de Stadscontracten en de Thuis in de Stad-prijs, opgezet worden. De filosofie van deze vernieuwing vinden we terug in het Witboek Stedenbeleid (Boudry et al., 2003) dat onder meer inhoud kreeg door talrijke stadsdebatten in Brussel en in de Vlaamse centrumsteden. Het witboek, dat later de titel 'De eeuw van de stad' krijgt, is bedoeld als leidraad voor de volgende 20 jaar. Een denktank samengesteld uit experts, beleidsverantwoordelijken uit de grote steden en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld gingen samen op zoek naar hoe de kwaliteit van de steden verhoogd kan worden, het plat-

⁵ In Vlaanderen ontstaan er geen grootschalige, prestigieuze stadsprojecten of sociaal-ruimtelijke herontwikkelings-operaties zoals ze te zien zijn in buurlanden Nederland en Frankrijk. Dit heeft voornamelijk te maken met het gefragmenteerde en versnipperde stadslandschap dat Vlaanderen kenmerkt, gewezen beslissingen van de overheid die al dan niet rechtstreeks aanzetten tot suburbane ontwikkelingen en een verticaal, uitgesproken sectoraal bestuur.

⁶ De overheid is op dat ogenblik van oordeel dat er voorrang gegeven moet worden aan zogenaamde 'kankerplekken' in de stad en dit met bijzondere aandacht voor plaatsen waar het gewone volk woont. Er wordt vooropgesteld dat de maatschappelijke kenmerken van het gebied een doorslaggevende rol moeten spelen bij de invulling van het project.

teland gevrijwaard kan blijven, en tegelijkertijd de behoefte aan bijkomende woningen kan gelenigd worden. Wat verwacht wordt van stads(vernieuwings)projecten krijgt gestalte vanuit deze werking.

Sindsdien wordt in Vlaamse steden hard ingezet op de heropleving van de steden en dit lijkt op bepaalde vlakken ook steeds meer te lukken. Steden zien hun bevolkingsaantal groeien, hun aantrekkingskracht op jonge ondernemers vergroten en hun succes bij studenten en bezoekers stijgen. Vlaanderen volgt hierbij een internationale trend. Het herwonnen elan van steden heeft volgens Brenner (2004) veel te maken met de manier waarop de rol van de overheid sinds de opkomst van het liberalisme midden jaren '70 herdacht wordt. Steden en regio's moeten zich meer autonoom gaan positioneren om economische ontwikkeling, toeristen en kapitaalkrachtige bewoners aan te trekken. Ideale instrumenten hiervoor zijn stadsontwikkelingsprojecten. Via ruimtelijk-fysieke ingrepen in de bebouwde omgeving probeert men de stad aantrekkelijker en 'competitiever' te maken. Harvey (1989) ziet hier een overgang van een Keynesiaans stadsmanagement naar een stedelijk 'entrepreneurialism'. Via publiek-private samenwerkingsverbanden stapt men in een interstedelijke competitie. Dit leidt niet zelden tot 'flagship projects' bepaald door een neoliberale agenda, niet zozeer door de klassieke afstemming tussen vraag en aanbod.

2.2 Bestaande ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen

In het Witboek Stedenbeleid wordt het karakter van projecten die voldoen om het label stadproject waardig te zijn, geschetst aan de hand van drie essentiële eigenschappen (zie ook Boudry, Loeckx et al., 2006). Het eerste voorgeschreven kenmerk is de structurele impact en de hefboomfunctie die stadsprojecten moeten vervullen. Naast het antwoord dat de projecten bieden op de gegeven context, moeten ze ook ingaan op opportuniteiten en bedreigingen die zich voordoen in de rest van de stad. Hun impact dient de gegeven projectsite te overstijgen. Dit gebeurt best op een structurele wijze waardoor het effect ook na de realisatie van het project nog lang waarneembaar is. De schaal van de interventie hoeft niet recht evenredig te zijn met de mate van invloed dat het project heeft op de rest van de stad. Ook kleinere, experimentele uitingen kunnen voor ingrijpende veranderingen zorgen. De strategische ingrepen dienen blijk te geven van een brede visie en een goed inzicht in de mogelijkheden die zich voordoen in de stad. Het tweede doorslaggevend aspect is de bemiddelende rol die stadsprojecten moeten spelen. De complexiteit van stadsprojecten, hun strategische en structurele opdracht, vereist het verknopen van meerdere dimensies (ruimtelijk, economisch, sociaal en cultureel) en het samenbrengen van allerhande instanties en actoren. Het verbindend karakter van de stadsprojecten impliceert evenwel niet dat elk project alles moet omvatten. Soms bestaat de strategische actie erin om (enkel) de ontbrekende schakel (ruimte, functie, sector, domein, actor) toe te voegen. Een belangrijke inzet van deze bemiddelingsrol is het tot stand laten komen van publiek-private samenwerking. Op die manier kan een project participatief en coproductief worden. De laatste noodzakelijke voorwaarde is dat stadprojecten de doelstellingen en dimensies van de stadsvisie weten te realiseren op het terrein. Dit is geenszins een proces dat slechts in één richting werkt. Stadsprojecten hoeven niet louter lokale toepassingen te zijn van ideeën gevormd in en door de stad. Stadsprojecten kunnen ook zelf nieuwe mogelijkheden ontdekken en verkennen. Het is belangrijk dat ze met een frisse kijk concepten kunnen voorstellen en visies weten bij te sturen waar nodig. Op die manier bepalen ze mee de richting die de stad uitgaat.

Deze kenmerken zijn ook formeel vastgelegd in het Vlaamse decreet houdende de ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten (maart 2002, aangepast maart 2009). Via de project- en concept-

subsiëring van het stadsvernieuwingsfonds⁷ wil men de kwaliteit van de projecten opdrijven. Het decreet bepaalt dat het project dat ingediend wordt het vernieuwende karakter en de hefboomfunctie van het project voor de buurt, wijk of de stad moet kunnen motiveren. De kwaliteitscriteria zijn in de visietekst “Van stadsproject tot ‘bijzonder stadsvernieuwingsproject’. Argumenten voor subsidiëring en ondersteuning.” verder uitgewerkt in acht rubrieken van kwaliteitsontwikkeling en worden opgenomen in het aanvraagformulier dat doet dienst als richtlijn voor de onafhankelijke en multidisciplinaire jury die de projecten evalueert. ‘Bijzondere stadsprojecten’ worden hier omschreven als projecten die een ingrijpende en duurzame vernieuwing van de stedelijk *gebouwde ruimte* koppelen aan initiatieven van samenlevingsopbouw en die dat verwezenlijken door coproductie (Vlaamse overheid, 2010). Voorlopig komen dus enkel de fysiek-ruimtelijke ingrepen in de stad of projecten die hierin zullen resulteren in aanmerking. Het voordeel is dat de resultaten van deze projecten concreet en zichtbaar zijn, wat maakt dat ze makkelijker te vatten zijn dan een project met een economische, sociale of culturele drager. Ook in het Witboek wordt de gebouwde ruimte naar voor geschoven als geschikte drager of *major* voor andere projectgenres. Enerzijds omdat stedelijkheid op één of andere manier steeds verbonden blijft met een stedelijke plaats. Haast alle projecten hebben wat met de stedelijke ruimte. Anderzijds omdat op het ruimtelijke men zonder al te veel moeite andere specifieke doelstellingen of *minors* in diverse combinaties en gradaties kan enten.

De kenmerken die in het Decreet en in het Witboek worden aangehaald met betrekking tot de ruimtelijke focus en de hefboomfunctie zullen alvast mee de ‘scope’ bepalen van het onderzoek. Deze elementen werken ook door op het huidige Vlaamse stedenbeleid. Zo onderstreept de beleidsnota steden (2009-2014) het belang van deze hefboomfunctie: *‘De stadsvernieuwingsprojecten zijn een hefboom voor een nieuwe dynamiek. Ze maken een verloederde wijk of stadsdeel weer gezond, ze verhogen de leefkwaliteit, hebben een positieve impact op zowel het private als het publieke domein en voorzien meestal in extra woongelegenheden in combinatie met andere stedelijke functies.’* (Van den Bossche, 2009). Men geeft aan dat dit de motivatie is om deze projecten, net zoals in de vorige legislaturen, financieel te ondersteunen. Deze beleidsnota vermeldt echter ook expliciet een streven naar meer duurzaamheid. We komen daar verder op terug (cf. deel 3.1).

Dit voor wat betreft de theorie. In de praktijk zijn deze kenmerken niet altijd even representatief voor de gegeven praktijkvoorbeelden. Het werken met de projectformule is op zich geen garantie op kwaliteit (Loeckx & De Meulder, 2007). Toch is de ruimtelijke kwaliteit van stadsprojecten er in het algemeen op vooruit gegaan. De concept- en projectsubsidies van het stadsvernieuwingsfonds en de kwaliteitskamers die hieraan worden gekoppeld, zorgen voor een kwaliteitsinjectie. Projecten als ‘Het Eilandje’ in Antwerpen en ‘Het Buda-eiland’ in Kortrijk illustreren dit. Daarnaast zijn de plannen voor het Eilandje en voor het Buda-eiland zowel open en flexibel als sterk en standvastig. Ze komen niet geïsoleerd tot stand vanuit de koker van ruimtelijke ontwerpers: beide zijn schoolvoorbeelden van een geslaagde geïntegreerde aanpak (Borret, 2009). De onmiskenbare vooruitgang in *capacity* en ruimtelijke kwaliteit betekent evenwel niet dat alles goed zit met de ontwerpopdracht binnen de stadsvernieuwingsprojecten (Loeckx & Vervloesem, 2012). Bovendien dient opgemerkt te worden dat er ook projecten zijn die zonder de tussenkomst van de Vlaamse overheid hoge toppen weten te scheren. Projecten als het ‘Martelarenplein’ in Leuven of ‘Park Spoor Noord’ in Antwerpen behoren ongetwijfeld tot deze categorie. Het stadsproject ‘Park Spoor Noord’ kreeg hiervoor in 2009 de ‘Thuis

⁷ Het Stadsvernieuwingsfonds bestaat sinds 2002 en is een hulpinstrument voor stedelijke ontwikkeling. Het Vlaamse Stedenbeleid subsidieert stadsvernieuwingsprojecten die kunnen aantonen dat ze voldoen aan de opgelegde criteria.

in de Stad-prijs'.⁸ De herwaardering van een vervuilde site, de vestiging middenin een gebied met grote tegenstellingen en de sterke samenwerking tussen zeer verschillende partners is uniek in Vlaanderen. Het resultaat wordt omschreven als een vernieuwend landschapspark, als gevolg van een geslaagde wisselwerking tussen een sterk ontwerp en een innovatief participatietraject. De heraanleg van het stationsplein, het Martelarenplein, in Leuven gebeurde onder de verantwoordelijkheid van de Catalaanse architect Manuel de Solà-Morales, de grondlegger van het strategisch stedelijk project. Ook dit resultaat is uniek in Vlaanderen. Hij zorgt er voor een doordachte scheiding van de verschillende verkeersstromen. Het doorgaand autoverkeer stuurt hij onder het plein door en het busplein wordt gescheiden van het voetgangersplein. Langzaam autoverkeer, voetgangers en fietsers worden gemixt zodat er een levendige sfeer ontstaat. Het project zal later uitgebreid worden met een hele reeks aan projecten ter verbetering van de Leuvense stationsomgeving.

Hoewel stadsprojecten het beleidsinstrument bij uitstek geworden zijn om Vlaamse centrumsteden en stadsdelen te transformeren, ligt de focus impliciet of expliciet op het verwezenlijken van ruimtelijke kwaliteit, niet in het minst om aantrekkelijker te worden voor bewoners, toeristen, innovatieve actoren, bedrijven. De aandacht voor sociale bekommernissen verdween (sinds 2002 en met het verdwijnen van het SIF) meer naar de achtergrond. Vlaamse stadsprojecten die op ecologische aspecten het verschil willen maken, zijn nog beperkt in aantal, maar lijken aan een opmars bezig (cf. Tweewaters in Leuven en Nieuw-Zuid in Antwerpen). Ons TRADO-onderzoek focust op (het stimuleren van) Vlaamse duurzame stadsprojecten waarin sociale én ecologische bekommernissen centraal staan. Dit vraagt op academisch vlak onder meer een flexibel analytisch kader en op beleidsmatig vlak allicht strategische realisaties (al dan niet voortvloeiend uit ambitieuze en veelbelovende beleidsnota's). In het volgende onderdeel overlopen we de verschillende bouwstenen die een dergelijk analysekader mee vorm kunnen geven.

3. Bouwstenen van het vergelijkend evaluatiekader

3.1 Nieuwe ambities, beleid en praktijken in Vlaanderen

Wat betreft de duurzame stedelijke ontwikkeling is er nog een lange weg te gaan, en niet alleen in Vlaanderen. De veranderingsprocessen die zich voordoen in de steden bieden nochtans heel wat kansen en mogelijkheden om urgente aspecten van duurzame ontwikkeling zoals klimaatbeleid, energietransitie, het herstellen van ecosystemen en armoedebestrijding een antwoord te bieden. Zowat gelijktijdig met de opkomst van de stadsprojecten is hier op verschillende internationale fora aandacht voor. Van het Brundtland-rapport *Our Common Future* in 1987, via de Agenda 21 van de Earth Summit in Rio de Janeiro in 1992, naar de Habitat II-conferentie van 1996 in Istanbul wordt duurzaamheid gepromoveerd tot hét adagium van stedelijke ontwikkeling. Het Brundtland-rapport zorgt voor een stroomversnelling in het denken over duurzaamheid. De stedelijke armoede en het bedreigende milieu gelden er als cruciale uitdagingen van de 21ste eeuw. Daarbij wordt de samenhang tussen ecologische en sociale duurzaamheid in de verf gezet. Op de VN-conferentie Milieu en ontwikkeling in Rio de Janeiro in 1992 onderschrijven 179 landen de zogeheten Agenda 21 en roepen duurzame ontwikkeling uit tot officieel streven. In Agenda 21 ligt de nadruk onder meer op de promotie van schone technologieën en hernieuwbare hulpbronnen, op *poverty alleviation* door toegang

⁸ De 'Thuis in de Stad-prijs' wordt sinds 2001 jaarlijks door de Vlaamse minister van steden uitgereikt. Daarmee wil de Vlaamse overheid innovatieve realisaties van de steden stimuleren en onder de aandacht brengen.

tot en minimale uitrusting van *urban land* en op *good governance* van de beschikbare stedelijke middelen (Loeckx, 2009). Op zijn beurt zet UN-HABITAT, de organisatie van de Verenigde Naties die instaat voor stedelijke ontwikkeling, in op 'Localising Agenda 21: Action Planning for Sustainable Urban Development', waarbij lokale stedelijke overheden op hun verantwoordelijkheid inzake stedelijke ontwikkeling worden aangesproken (Loeckx et al., 2004). Hoewel er op al die plaatsen doorheen de jaren voor geijverd werd, blijft de essentiële brede ondersteuning lang uit.

Ook in Vlaanderen is het nog maar recent dat het draagvlak voor duurzame stedelijke ontwikkeling merkbaar breder wordt. Daar waar duurzaamheid in het Witboek Stedenbeleid eerder impliciet aanwezig is, zien we zoals reeds aangehaald nu een Vlaams stedenbeleid dat alvast in woorden wil gaan voor duurzame en creatieve steden. Het Vlaamse stedenbeleid focust hierbij op de kracht van de stad als motor van de samenleving. De stad wordt gezien als het werkveld waar oplossingen voor het eerst worden bedacht of aangereikt om de uitdagingen op een duurzame manier aan te pakken (Vlaamse overheid, 2012). Deze ambitie staat tevens geformuleerd in het Vlaams regeerakkoord en maakt deel uit van een meer omvattend toekomstproject 'Vlaanderen in Actie' (ViA), dat van Vlaanderen tegen 2020 een Europese topregio wil maken die uitmunt als een economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Om deze ambitieuze doelstelling waar te maken, worden er zeven grote doorbraken geformuleerd die een grote stap voorwaarts moeten betekenen voor Vlaanderen. Deze worden gezien als fundamentele omwentelingen of transformaties die door Vlaanderen georiënteerd en versneld kunnen worden. Het programma 'Groen en dynamisch stedengewest' is één van deze doorbraken en gaat voor een krachtadig ruimtelijk beleid dat de steden opwaardeert en de open ruimte beschermt. Een belangrijke schakel hierbij is de ontwikkeling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De bedoeling is dat het nieuwe plan een meer strategische en dynamische invulling krijgt en uitgaat van ruimtelijke kwaliteit en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Zo wil men inspelen op de nieuwe ontwikkelingen op het vlak van klimaat, het verlies aan biodiversiteit, de mondialisering, de netwerkeconomie, de sterkere demografische ontwikkelingen, de nieuwe uitdagingen betreffende mobiliteit en de grotere technische mogelijkheden. De eerste fase van het beleidsplan, het Groenboek 'Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?' (Muyters, 2012), ligt al op tafel. Het schuift een nieuwe ruimtelijke visie voor Vlaanderen naar voren waarbij vooropgesteld wordt dat de ruimtelijke veerkracht versterkt moet worden om zo minder kwetsbaar te zijn voor de gevolgen van klimaatverandering en de energietransitie. Er wordt geopperd dat Vlaanderen een veerkrachtige metropool moet worden die rekening houdt met de milieuvraagstukken waar we voor staan. Dit alles lijkt aan te tonen dat, weliswaar zeer recent, het Vlaamse beleid hier steeds meer wenst op in te zetten.

Zichtbare veranderingen in de praktijk lijken zich echter op het eerste zicht niet zozeer top-down, maar veeleer bottom-up te manifesteren. Zowel op schaal van de hele stad als op niveau van het stadproject als op niveau van het burgerinitiatief beweegt er heel wat. Op schaal van de stad zien we dat steden als Leuven en Gent ambitieuze klimaatdoelstellingen voorop stellen (Vandevyvere, 2012). Zowat een jaar geleden is in Leuven het startschot gegeven voor het veelbelovende plan 'Leuven Klimaatneutraal 2030'. Met dit plan slaan de stad zelf, de Leuvense universiteit, lokale bedrijven en organisaties de handen in elkaar om ervoor te zorgen dat Leuven tegen 2030 netto geen CO₂ meer uitstoot. Gent gaf eerder al het goede voorbeeld en richtte eind 2009 het Gents Klimaatverbond op. De stad doet zijn best om via een interactieve website de burgers te informeren en iedereen, inwoners, scholen, bedrijven en verenigingen, te motiveren om actief deel te nemen. De initiatieven zijn zeer divers en tonen aan dat het streven naar klimaatneutraliteit enkel lukt als iedereen zijn steentje bijdraagt en het draagvlak voldoende groot is. Beide projecten maken in hun stappenplan gebruik

van de inzichten uit het transitie management. Op het niveau van de stadsprojecten zien we zeer uiteenlopende praktijken. Zoals al aangehaald is er stadsontwikkelaar Ertzberg die van de nieuwe Leuvense wijk Tweewaters een multifunctioneel en duurzaam stadsdeel wil maken en de stad Antwerpen die van de tuinvijk Luchtbal een duurzamere woonwijk wil maken door aan oplossingen te werken voor de sociaal-ruimtelijke problemen die er zich voordoen. Een ander project, vergelijkbaar met 'Tweewaters', is 'Nieuw-Zuid' in Antwerpen. Voor het project is een wedstrijdontwerp uitgeschreven waarbij de inzet op een duurzame stadsontwikkeling voorop staat. De voorgeschreven ambitie beperkt zich niet tot de technische uitwerking van het gebouw of het bouwblok, maar houdt ook rekening met bijvoorbeeld een goed doordachte ruimtelijke inpassing en oriëntatie, duurzame mobiliteitskeuzes en heeft aandacht voor slim energie-, water- en afvalbeheer. Het project 'Herontwikkeling UCO-site' in Gent zet dan weer vooral in op de sociale invulling van het begrip duurzaamheid. Het gaat om een site gelegen op de grenszone tussen een in reconversie zijnde economisch gebied en een dichtbevolkte 19de eeuwse wijk. De herontwikkeling ervan is de enige mogelijkheid om deze dichtbevolkte wijk toegang te geven tot bereikbaar en kwalitatief groen, om adequaat aan te sluiten op het mobiliteitsnetwerk, de verbinding met de binnenstad te optimaliseren en om ruimte te voorzien voor wijkvoorzieningen. Dit in combinatie met het behoud van de economische invulling van de plek, vraagt om een duurzame en doordachte oplossing. Door de ligging en de aanwezigheid van bruikbare gebouwen wordt de site naar voor geschoven als ideale plek voor (her)lokalisatie van sociale economiebedrijven. Ten slotte zijn er nog de niet te onderschatten burgerinitiatieven die evenzeer aantonen dat het duurzaamheidsthema leeft. Zo hebben de actiecomités Ademloos en stRaten-generaal in Antwerpen in het Oosterweeldossier met succes gestreden tegen de viaduct 'De Lange Wapper' en zo voor een betere luchtkwaliteit. Maar denken we ook initiatieven zoals 'Cambio auto-delen', alternatief voor particulier wagenbezit, 'Donderdag Veggiedag', campagne die stimuleert om minstens één keer per week vegetarisch te eten, Community Land Trust, vereniging zonder winst-oogmerk die gronden aankoopt en families met een laag inkomen toelaat eigenaar te worden van een woning op deze grond, en 'Green Track', initiatief in Gent ter verduurzaming van de kunstensector, etc.

Mogelijks dragen één of meerdere van deze projecten bij tot de transitie naar een duurzame stad. Het is de bedoeling dat er bij de selectie van de projecten in het TRADO-onderzoek oog is voor deze verschillende schaalniveaus in de stad waarbinnen er ingezet kan worden op duurzame stadsontwikkeling. Door niet te focussen op slechts één van deze niveaus, wordt het onderzoeksveld opengetrokken en wordt het enigszins mogelijk om ook de verwevenheid van de processen die zich voordoen op de diverse schaalniveaus mee te onderzoeken. Want hoewel deze projecten schijnbaar los van elkaar opereren, zijn deze processen hoogstwaarschijnlijk, al dan niet zichtbaar, op een of andere manier met elkaar verbonden. Niet enkel de projecten op zich, maar ook de interactie ertussen kan ons kennis bijbrengen over de manier waarop duurzame projecten tot stand komen, wie deze initiëren, wat de struikelblokken zijn, hoe er ingespeeld kan worden op (al dan niet zichtbare) opportuniteiten, ... Het onderzoek naar deze projecten en de wisselwerking ertussen kan ons helpen bij het achterhalen welke soort projecten (in de toekomst) zullen bijdragen aan een duurzamer karakter van onze Vlaamse steden en op welke manier zich dat manifesteert. Een duidelijk inzicht hierin is essentieel als we de projecten die de transitie naar duurzame steden mee mogelijk maken, willen stimuleren en als we willen achterhalen op welke manier dit het best gebeurt. De keuze van het soort projecten dat in het onderzoek opgenomen wordt, zal onvermijdelijk invloed hebben op de definitie van het begrip *stadsproject*. Het is daarom denkbaar dat de omschrijving van het begrip doorheen het onderzoek een andere invulling krijgt dan diegene die we nu kennen of dat er een nieuwe benaming komt die de lading beter dekt.

3.2 Hoe omgaan met het containerbegrip duurzaamheid?

Voor we kunnen bepalen welke stadsprojecten wezenlijk bijdragen aan een duurzame ontwikkeling is het aangewezen om na te gaan wat we verstaan onder het begrip duurzaamheid. Duurzaamheid kan immers op verschillende manieren gedefinieerd worden. Toch zijn er enkele brede principes die aan de grondslag liggen van deze diverse invullingen en waarover een zekere consensus bestaat. Meestal wordt hiervoor teruggegrepen naar de beschrijving van het begrip duurzame ontwikkeling in het Brundtland-rapport (1987) geschreven door de Wereldcommissie voor Milieu en Ontwikkeling van de Verenigde Naties. Duurzame ontwikkeling is volgens het rapport *‘een ontwikkeling die tegemoet komt aan de behoeften van de huidige generaties zonder de behoeften van de toekomstige generaties in gevaar te brengen’*. Sedertdien zijn er verschillende definities voorgesteld en diverse lezingen van de invulling van het begrip bijgekomen. Velen onder hen zijn gebaseerd op de drie P’s: People (mensen), Planet (aarde) en Profit (winst). Voor de Wereldtop over duurzame ontwikkeling in Johannesburg in 2002 werd de ‘P’ van Profit veranderd in Prosperity (welvaart). Dit is vooral bedoeld om naast de economische winst ook de maatschappelijke winst in de afwegingen te betrekken. Kort samengevat houdt duurzame ontwikkeling volgens deze benadering in dat de samenleving moet streven naar een evenwichtige ontwikkeling van de drie cruciale kapitalen waarover we beschikken: de fysieke bron van materialen en energie, de socioculturele processen en producten die het functioneren van een samenleving ondersteunen en bij elkaar houden én de economische en financiële transacties die de basisinfrastructuur voor ontwikkeling leveren.

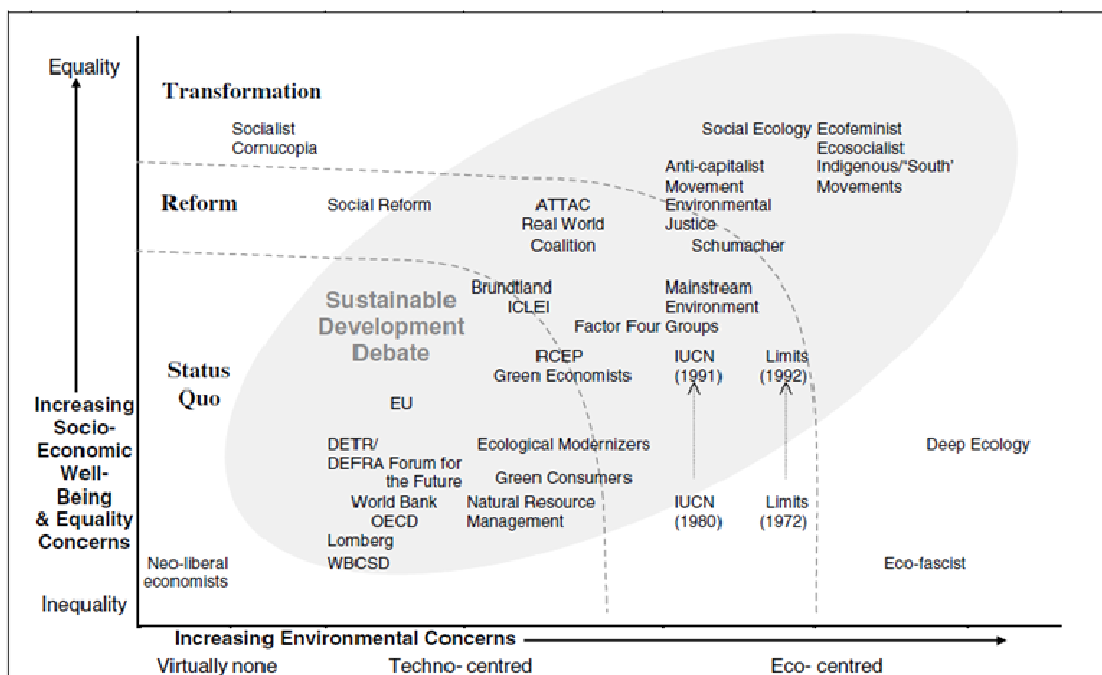
Deze invulling van het begrip geeft een bepaalde richting aan, maar blijft vaag en voor interpretatie vatbaar. Naargelang de omstandigheden en de heersende belangen worden nuances toegevoegd die het begrip in een heel ander perspectief plaatsen. Deze verzameling aan interpretaties weerspiegelen in sterke mate de verschillende manieren waarop er naar de wereld gekeken wordt. Voortbouwend op klassieke indelingen (Hopwood, 2005; Du Pisani, 2006; Gibson, 2006; Baumgartner, 2011), onderscheiden we vier groepen die samen de huidige opvattingen van duurzame ontwikkeling min of meer omvatten. Het eerste perspectief interpreteert duurzame ontwikkeling als de integratie van ontwikkeling en milieudoelstellingen en sluit het meest aan bij de benadering van de drie bovenvermelde P’s (Mog, 2004; Robinson, 2004; Verbruggen, 2008). Deze aspecten van duurzame ontwikkeling worden er gezien als evenwaardige, afhankelijke en elkaar versterkende processen. De opvattingen en belangen van de verschillende actoren worden er samen genomen net als de verschillende (schaal)niveaus in tijd en ruimte. Deze benadering is de meest populaire van de vier. Omwille van het onderliggende integratie-idee houden vooral bedrijven en overheden van deze invulling van het begrip duurzame ontwikkeling. Soms worden de drie P’s nog aangevuld met een vierde aspect onder de noemer van ‘Participatie’ (incl. goed bestuur). Het tweede perspectief benadrukt de beperkingen van het menselijk handelen/menselijke activiteiten (Prescott-Allen, 2001; Brown, 2011; Ridoutt et al., 2011). Dit idee is ontstaan vanuit een ecologische kijk op de wereld met vooral de ruimtelijke draagkracht voor ogen. Deze benadering is onder meer terug te vinden in ‘Limits to growth’ (Meadows et al., 1972) en definieert duurzame ontwikkeling als een ontwikkeling die binnen de grenzen blijft van de draagkracht van de aarde. Duurzaamheid wordt hier gezien als een strategie om bewust om te gaan met natuurlijke hulpbronnen en om aanbod en vraag zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De ecologische voetafdruk laat toe om het idee van deze ecologische grens te visualiseren. Het derde en vierde perspectief zijn van een andere orde: minder inhoudelijk normatief, veeleer descriptief. Zo ziet het derde perspectief duurzame ontwikkeling als een proces van verandering. (Haque, 1999; Rotmans et al., 2001; Newman, 2006). Het betreft geen vaste toestand of een bepaalde eindsituatie die bereikt moet worden. Uiteraard zijn niet alle veranderingen ook duurzame veranderingen. Het is

wel de bedoeling dat veranderingen in een duurzame richting gestuurd worden. Hierbij wordt benadrukt hoe belangrijk het is om de menselijke levensstijl te veranderen, willen we hier in slagen. Dit discours zet in op het beïnvloeden van (bestaande) duurzaamheidsbeoordelingen en is gericht op proactief beleid. Het vierde en laatste perspectief ziet duurzame ontwikkeling als een filosofische en politieke overeenkomst (Hajer & Fischer, 1999; Söderbaum, 2007; Quental et al., 2011). Duurzaamheid wordt er gezien als een onderhandeld compromis tussen betrokken partijen die tegenovergestelde standpunten en belangen verdedigen.

3.3 Ecologische en sociale bekommernissen: een spanningsveld?

De grenzen tussen de vier aangehaalde perspectieven zijn niet altijd even duidelijk te trekken en bovendien zijn er ook heel wat onderverdelingen te maken binnen deze vier grote groepen, zeker bij de twee meer normatieve perspectieven. Wij stellen dat duurzaamheidstransities idealiter inspelen op zowel ecologische als sociale bekommernissen. Dit sluit bijgevolg grotendeels aan bij de PPP-benadering waarin een zeker evenwicht wordt nagestreefd. Toch willen we de 'Limits to growth'-filosofie geenszins negeren, niet in het minst omdat de (ecologische) lat hoog wordt gelegd en minder expliciet wordt uitgegaan van plat consensusdenken.

Figuur 2 Mapping of views on sustainable development (Hopwood et al., 2005)



Hopwood et al. (2005) illustreert alvast dat het mogelijk is om in één kader verschillende perspectieven te vatten rekening houdend met de inhoudelijke focus en met de ambitie (zie figuur 2). Hij maakt hiervoor een onderscheid tussen een antropocentrische benadering van duurzame ontwikkeling en een benadering die het milieu centraal stelt. Aanhangers van de antropocentrische kijk op duurzame ontwikkeling beschouwen de mensheid als meest belangrijke vorm van leven. Bijgevolg staan welbevinden, welzijn en sociale rechtvaardigheid centraal. Zij die het milieu vooropstellen geven het een intrinsieke waarde, afgezien van het nut voor de mensheid. Zoals figuur 2 aantoont, maakt Hopwood een onderscheid tussen 'status-quo', 'reform' en 'transformation'. Vooral die laatste twee lijken aan

te sluiten bij het transitiedenken. De vraag is nu hoe - gegeven deze duurzaamheidsdiscussie - tot een werkbaar - en dus flexibel - analysekader te komen om duurzame stadsprojecten af te bakenen? Wanneer kunnen we een stadsproject als duurzaam beschouwen, wanneer niet of minder? Indien we ons beperken tot stadsprojecten die inzetten op ofwel sociale bekommernissen, ofwel ecologische bekommernissen, dan vinden we interessante aanknopingspunten in de bestaande literatuur.

3.4 Ecologische stadsprojecten

Doorheen de jaren zijn er verschillende ideeën en theorieën gelanceerd die aantonen dat er nagedacht wordt over hoe er met stedelijkheid moet worden omgegaan en hoe deze het best vorm gegeven wordt. Lehman (2010a) onderscheidt hierbij twee grote breuklijnen in de recente geschiedenis. De eerste breuklijn heeft betrekking op de introductie van de wagen aan het begin van de 20ste eeuw. Deze heeft geleid tot een stadsmodel dat in zijn geheel in functie staat van de wagen. Dit in combinatie met het zoneren van verschillende functies heeft geleid tot diffuse en functionele steden. Pas later werd duidelijk dat deze scheiding van functies en het inzetten op verspreide bebouwing een verlies aan kwaliteit betekent voor het stedelijk leven. Onder meer Jacobs (1961) die het gebrek aan gemeenschapsleven onder de aandacht bracht en Gehl (1987) die het ontbreken van de menselijke schaal in de publieke ruimte aankaartte, hebben kritiek geuit op deze manier van stadsontwikkeling en op de gevolgen die het met zich mee brengt. De tweede breuklijn betreft het bewustzijn van problemen die ontstaan ten gevolge van de klimaatverandering en het gebruik van fossiele brandstoffen. Aan het begin van de 21ste eeuw zorgt de klimaatverandering voor een fundamentele wijziging met betrekking tot de manier waarop wijken ontworpen en gebouwd worden en er nagedacht wordt over de ontwikkeling van de stad en de openbare ruimte. Het hoofddoel is om de CO₂ uitstoot te reduceren en tegelijkertijd de huidige levenskwaliteit te behouden. Solar Cities in Australië, Freiburg-Vauban in Duitsland, Hammarby-Sjöstad in Zweden, de bedZED ontwikkeling in het Verenigd Koninkrijk en Eva Lanxmeer in Nederland zijn enkele van deze gerealiseerde mijlpalen.

De inzichten in de milieuproblematiek hebben zich weten te ontwikkelen tot een conceptuele en theoretische basis voor een nieuw paradigma in stedelijk beleid, stadsbeleid, de stedenbouw en de ruimtelijke planning. De klimaatsverandering vereist dat de gebruikelijke beleidsconcepten en ontwerpen wijzigen en dat er nieuwe duurzame modellen voor in de plaats komen. 'Green Urbanism' (Beatley, 2000; Lehmann, 2010b) pleit als een soort opvolger van 'New Urbanism' voor deze nieuwe vorm van stedelijkheid. Sinds het begin van de jaren '90 zet New Urbanism in op duurzame en leefbare woonomgevingen (Calthorpe, 1993) en bouwt daarmee verder op de bevindingen van onder meer Jacobs en Gehl. Een belangrijk thema daarbij is de strijd tegen *urban sprawl* en het bouwen met hogere dichtheden dan gangbaar. Ze zetten in op wijken met een diversiteit aan functies, woontypologieën en mensen, de nabijheid van functies en een goede bereikbaarheid ervan, de menselijke schaal in het ontwerp met de nadruk op comfort en verblijfskwaliteit en duurzaamheid door nieuwe bouwtechnieken aan te wenden, gebruik te maken van lokale producten en minder autoverkeer toe te laten.

Deze manier van denken bevindt zich in zeker zin tussen de twee breuklijnen in en heeft mee de basis gelegd van de invulling van het nieuwe paradigma. Vooral de verdichting van de stad en het reduceren van het autoverkeer sluiten aan bij het milieuthema. Het nieuwe uitgangspunt is een stedelijkheid met ecologisch duurzamere ontwerpen voor de stad en met een duurzamere werking. Steden die illustreren waar 'Green Urbanism' voor staat zijn steden die ernaar streven om enkel nog acties te ondernemen die de druk op het milieu niet nog meer verhogen. Ze trachten hun ecologische

voetafdruk ingrijpend te verlagen en hebben oog voor wat de impact is van hun doen en laten op hun directe omgeving, op andere steden en op de rest van de wereld. Het zijn 'groene' steden. Steden die de dialoog met de natuur aangaan en die de traditionele benadering, waar stad en land elkaars tegenpool zijn, weten te overstijgen. Het zijn steden die de (afval)stromen anders trachten te organiseren. De uitgaande stromen worden tot een minimum herleid: van afvalbeleid naar duurzaam materialenbeheer. Ze ambiëren om zo zelfvoorzienend mogelijk te zijn. Dit is mogelijk door zoveel mogelijk gebruik te maken lokaal/regionaal voedsel, economie, energieproductie en vele andere activiteiten die de bevolking ondersteunen. Deze steden maken een duurzame en gezonde levensstijl mogelijk en trachten deze ook te stimuleren. Ten slotte zijn het steden die de klemtoon leggen op een hoge levenskwaliteit en op het creëren van leefbare wijken en buurten.

Lehmann (2010a & 2010b) formuleert 15 principes die aangeven op welke manier duurzame steden bereikt kunnen worden binnen het denkkader van 'Green Urbanism'. Volgens Lehmann bevatten al deze principes samen alle aspecten om duurzame ontwikkeling te bereiken en om projecten te helpen om tot een goed resultaat te komen. Deze principes zijn bedoeld als een conceptueel model en als kader dat aangeeft hoe er met de enorme uitdaging waar we voor staan, kan worden omgegaan en hoe de bestaande manier van werken herdacht kan worden. Het gaat om universele principes die niet die niet blindelings opgevolgd of uitgevoerd moeten worden, maar die aangeven of een initiatief al dan niet de juiste richting uitgaat. Bij het gebruik van deze principes is het vooral belangrijk om de geest waarbinnen ze opgesteld zijn goed te begrijpen zodat ze naar gelang de context ingevuld kunnen worden. Ze hebben allermindst de bedoeling lineair en kwantificeerbaar te zijn. Ze erkennen en aanvaarden dat de duurzaamste oplossingen niet altijd te voorspellen zijn en vooral niet gestandaardiseerd kunnen worden. Ze zijn hanteerbaar in een breed scala aan stedelijke contexten en in de verschillende stadia waarin een project zich kan bevinden. Dit maakt het vergelijken en het tegenover elkaar positioneren van zeer uiteenlopende projecten mogelijk.⁹ Het belang van deze flexibele, veeleer ecologische criteria zal meegenomen bij het vormgeven van ons eigen analysekader.

3.5 Sociale stadsprojecten

Er zijn heel wat concepten die raakvlakken hebben met het begrip 'sociale duurzaamheid' en die er al dan niet rechtstreeks invulling aan geven. Sociaal kapitaal, sociale cohesie, sociale integratie, sociale uitsluiting, sociale veiligheid, ... zijn er enkele van. Daarnaast zijn er begrippen zoals levenskwaliteit, leefbaarheid, welzijn, ... die er zo nauw mee verbonden zijn dat ze niet los van elkaar gezien kunnen worden. Dempsey et al. (2011) spelen hier op in en maken in hun onderzoek naar sociale duurzaamheid in woonwijken onderscheid tussen fysieke factoren: duurzame stedenbouw, aantrekkelijke openbare ruimte, goede huisvesting, etc. en niet-fysieke factoren: sociale rechtvaardigheid, participatie, sociale netwerken, etc. Om 'sociale duurzaamheid' met betrekking tot hun onderzoek te definiëren maken ze gebruik van twee brede, overkoepelende onderwerpen: 'Social Equity' en 'Sustainability of Community'. Social Equity verwijst hier naar een eerlijke verdeling van middelen en het vermijden van uitsluiting, opdat alle inwoners volledig deel kunnen uitmaken van de samenleving en kunnen participeren op sociaal, economisch én politiek vlak. Met betrekking tot de gebouwde omge-

⁹ Er zijn verschillende manieren mogelijk om een model dat staat voor een ecologisch ontwerp en werking van de stad vorm te geven. Veelal houden dergelijke modellen een ontwerpmatige benadering in, wat met zich meebrengt dat projecten moeilijk te vergelijken zijn als ze niet binnen hetzelfde model vallen. Een meer conceptueel model dat hier betekenis aan geeft zonder onmiddellijk te resulteren in welomschreven ontwerpgegevens, zoals het geval is bij 'Green Urbanism', maakt het positioneren van projecten die op een verschillende manier te werk gegaan zijn gemakkelijker.

ving betekent Social Equity dat er voldoende aandacht moet zijn voor de toegankelijkheid van verschillende diensten en faciliteiten in een bepaald gebied. Daar toegankelijkheid een omvangrijk begrip is, wordt het hier herleid tot het meten van de hoeveelheid en het bepalen van de reikwijdte van diensten en faciliteiten, werkgelegenheid, onderwijs en fatsoenlijke huisvesting die aanwezig moeten zijn in een wijk. Sustainability of Community heeft betrekking op het eigen vermogen van de samenleving om stand te houden en op een aanvaardbare wijze te functioneren op het gebied van sociale organisatie en de integratie van individueel sociaal gedrag in de maatschappij. Met bijzondere aandacht voor de collectieve aspecten van het sociale leven worden er door hen vijf onderling verbonden dimensies aangeduid die samen onder het thema Sustainability of Community vallen. Zowel deze vijf dimensies als de toegankelijkheid van faciliteiten en diensten houden verband met de collectieve aspecten van het dagelijks leven en zijn niet los te zien van de kenmerken van de bebouwde omgeving.

De politieke motivatie om voor een bepaald project al dan niet te gaan wil, zoals we eerder in deze paper al konden vaststellen, al eens verschillen. Debruyne et al. (2008) onderscheiden twee verschillende vormen van stadsontwikkeling: 'grootschalige stadprojecten' en 'sociaal innovatieve stadsvernieuwing'. Waar bij de eerste groep projecten in sterke mate directe economische baten de samenwerking bepalen in functie van een interstedelijke competitie, richten de projecten uit de tweede groep zich veeleer op sociale bekommernissen. De impact van grootschalige stadsontwikkelingsprojecten op het ruimere stedelijk weefsel en samenleving is meestal weinig duidelijk of niet afdoende onderzocht. Niet zelden doen ze de grondprijzen stijgen en leiden ze tot sociale verdringing en polarisatie. Sociale stadsvernieuwing daarentegen tracht expliciet bij te dragen tot de algehele ontwikkeling van de stadsbevolking, in het bijzonder de zwakkere sociale groepen. In de realiteit is het onderscheid niet altijd even duidelijk. Deze termen worden dan ook vaak door elkaar gebruikt. Toch kan het interessant zijn om nader te bekijken wat er juist verstaan wordt onder sociale stadsvernieuwingprojecten, willen we bij duurzame stadsprojecten naast het ecologische standpunt ook het sociale standpunt belichten om te vermijden dat het ene het andere ondermijnt.

Sociale stadsvernieuwing vertrekt van het inzicht dat stadsvernieuwing niet alleen gaat om het opwaarderen van de fysieke leefomgeving in steden, maar ook om de heropbouw van de stedelijke samenleving (Debruyne & Oosterlynck, 2009). De fysieke verloedering van stedelijke wijken hangt vaak samen met sociaal-culturele en sociaal-economische problemen zoals werkloosheid, gebrek aan financiële middelen, lage scholingsgraad en spanningen tussen bewoners. Om deze samenhang tussen stadsvernieuwing en samenlevingsopbouw te verduidelijken wordt stadsontwikkeling door de lens van 'sociale innovatie' bekeken (Moulaert, 2002; Moulaert et al., 2005). Sociaal innovatieve stadsvernieuwing is gericht op de bestaande competenties in de wijken in plaats van op het aantrekken van externe middelen en mensen. Sociaal innovatieve stadsvernieuwing is volgens Debruyne en Oosterlynck (2009) een succes wanneer ze er in slaagt ieders individueel en collectief potentieel om aan de eigen behoeften te voldoen te vergroten. Dit kan onder andere afgeleid worden van de participatie aan productieprocessen die leiden tot de voldoening van die behoeften.

In het handboek sociaal-ruimtelijke planning 'Plannen voor mensen' (Loopmans et al., 2011) worden tools aangereikt om de maatschappelijke meerwaarde van stedenbouwkundige projecten te laten toenemen. Het overzicht is gebaseerd op onderzoek naar de impact van de bebouwde ruimte op het individuele ruimtegebruik en op hoe de inrichting van de openbare ruimte invloed uitoefent op sociale cohesie en sociale veiligheid. Hieruit kunnen enkele concrete lessen getrokken worden die in rekening gebracht kunnen worden bij het opzetten van (nieuwe) stadsprojecten. Loopmans et al.

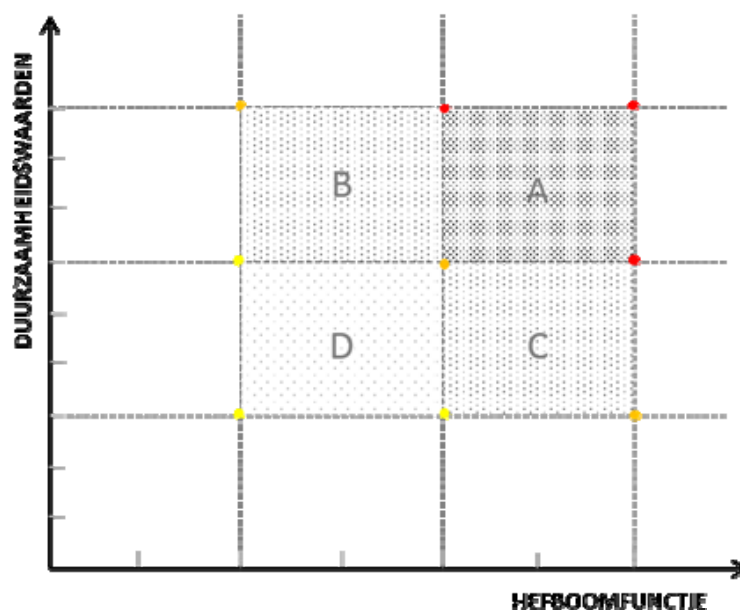
gaat nog een stap verder door niet alleen het uiteindelijke resultaat door te lichten, maar ook het planproces zoals het nu bestaat aan te vullen met sociaal-ruimtelijke planprocessen. Al bij de aanvang van het proces kan sociaal-ruimtelijke planning immers een bijdrage leveren aan de visievorming door maatschappelijke noden te traceren en te vertalen in sociaal-ruimtelijke doelstellingen. De belangrijkste taak begint evenwel bij de opmaak van het uiteindelijke ontwerp en de participatie die hiermee gepaard gaat. Al houdt het daar niet op. Ze benadrukken dat de bebouwde ruimte sociale interacties kan sturen, maar dat de bebouwde ruimte niet gezien mag worden als de motor van de sociale processen. Het is niet de enige factor die sociale interacties beïnvloedt. Sommige maatschappelijke processen of structuren, zoals sociale ongelijkheid en identiteitsvorming, hebben een veel grotere impact. De politieke keuzes die gemaakt worden op andere terreinen, zoals bijvoorbeeld gelijke onderwijskansen en bestrijding van armoede, stellen daarenboven grenzen aan de mate waarin ingrepen in de bebouwde ruimte onze samenleving kunnen vormen. Toch mag dit geen excuus zijn om de sociale kwaliteit in een stadsproject niet in rekening te brengen en er zo maximaal mogelijk op in te zetten, willen we kunnen spreken van een duurzaam project.

4. Werkmethode van het vergelijkend evaluatiekader

4.1 Duurzaamheidswaarden en hefboomfunctie

Het vergelijkend evaluatiekader bevindt zich op het kruispunt tussen de theoretische weerspiegelingen en de concrete praktijkvoorbeelden die in deze paper aan bod gekomen zijn. Het kader handelt zowel over het proces van realisatie - visie, concept, realisatie, beheer - als over het uiteindelijke product. Het vraagt om verder te kijken dan de huidige stand van zaken en ook de link met het verleden en de toekomst, op korte en lange termijn, te leggen. Het kader gaat na hoe sterk duurzaamheidswaarden doorwerken bij de stadsprojecten en het bepaalt de relatie, interactie en impact van de projecten tot de omgeving.

Figuur 3 Concept vergelijkend evaluatiekader: 'Hoe meer duurzaamheidswaarden en hoe groter de hefboomfunctie, hoe groter de transitie richting duurzaamheid.'



Verticaal plaatsen we een score die de inschatting van beoordelaars weergeeft betreffen de duurzaamheidswaarden. Deze waarden zijn gebaseerd op de hierboven besproken inzichten inzake 'green urbanism' (Calthorpe, 1993; Beatley, 2000; Lehmann, 2010b; ...) and 'just urbanism' (Moulaert et al., 2005; Debruyne et al., 2008; Loopmans et al., 2011; Dempsey et al., 2011; ...). De vele criteria die hierbij aan bod komen, blijven opgesplitst in ecologische en sociale bekommernissen. Wel hebben we deze herleid tot diegene die het meest relevant zijn voor fysiek-ruimtelijke stadsprojecten. We bespreken ze hieronder (cf. 4.2). Met hoe meer duurzaamheidswaarden er in een project rekening gehouden wordt, hoe hoger het project gepositioneerd staat op de verticale ladder.

Deze verticale reeks wordt uitgezet tegen een horizontale lijn die weergeeft hoe groot de hefboomfunctie van het project is. De transitie kan immers versneld worden indien duurzame stadsprojecten een voorbeeld weten te stellen voor (nieuwe) andere projecten. Inspiratie voor de invulling van het begrip 'hefboomfunctie' wordt geput uit het Witboek Stedenbeleid, het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de subsidiëring van stadsvernieuwingsprojecten en de visietekst 'Ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten'.¹⁰ Het kan gaan om een positieve impact op korte termijn en/of een structurele hefboomfunctie op middellange en lange termijn. Die impact kan zich op meerdere terreinen laten voelen. De hefboomfunctie kan immers betrekking hebben op ruimtelijke, maatschappelijke, economische, ... ontwikkelingen. Voor dit analysekader focussen we ons op de hefboomfunctie met betrekking tot duurzame ontwikkeling.

De hefboomfunctie kan een vergaande verbetering, een herkenbare meerwaarde, genereren op het vlak van de gebruikswaarde, belevingswaarde en omgevingswaarde van het nieuwe of vernieuwde stadsdeel. Op hoe meer vlakken de hefboomfunctie vervuld is, hoe verder het project zich positioneert op de horizontale as van het kader. De 'GEBRUIKSWAARDE' betreft de wijzigende omstandigheden in de buurt of de wijk op het vlak van het gebruik van functies, diensten, ruimten en infrastructuur en de eveneens veranderende behoeften van gebruikers en bewoners in dat verband. De 'BELEVINGSWAARDE' slaat zowel op de onmiddellijke ervaring van het nieuwe of vernieuwde stadsdeel als op de ruimere maatschappelijke en culturele betekenis ervan voor de gebruikers en bewoners. De 'OMGEVINGSWAARDE' betreft enerzijds de directe manier waarop het project een zinvolle wisselwerking aangaat met zijn omgeving, anderzijds de impact ervan op het ruimere milieu. Hoe meer het project invloed heeft op de stad, en dus ook samenleving, als geheel, hoe groter de hefboomfunctie. Wanneer deze twee assen samen gelezen worden, kan het project gepositioneerd worden in het kader: hoe meer duurzaamheidswaarden en hoe groter de hefboomfunctie, hoe groter de transitie naar een duurzamer stadsmodel.

4.2 Twee waardengroepen

Negen waarden vormen de basis van een duurzaam stadsproject. Samen vormen ze de verticale draager van het analysekader. Onder elke waarde horen enkele thema's of criteria. De opsomming van de criteria is kort en bijgevolg onvolledig. Ze hebben vooral de bedoeling een idee te geven van de potenties van elke waarde. De volgorde van de waarden heeft geen betekenis. De waarden worden onderverdeeld in twee waardengroepen. Eén met een sociale focus en één met een ecologische focus. Drie waarden vallen rechtstreeks onder de eerste groep, drie waarden onder de tweede groep en drie waarden kunnen zowel onder gebracht worden in de eerste als in de tweede groep.

¹⁰ Zie: Vlaamse overheid (2010, p. 3-4).

De waarden die rechtstreeks onder de waardengroep met sociale focus vallen zijn: 'PARTICIPATION'. De mensen moeten hefboomen in handen krijgen om hun sociaal-ruimtelijke toekomst samen vorm te geven. Het (collectief) leerproces dat tot stand komt bij coproductie kan hier toe bijdragen. Het is de bedoeling dat er zoveel mogelijk in het project geïnvesteerd wordt door de betrokken actoren in en om de wijk zelf. Deze co-investeringen kunnen van financiële aard zijn, maar hier gaat het vooral om investeringen in tijd, expertise, organisatievermogen en dergelijke. 'INTEGRATION'. Hierbij staat het versterken van de sociale cohesie centraal. De stadsontwikkeling moet vertrekken vanuit de kwaliteit van de relatie tussen de mensen. Het versterken van sociale relaties, zowel concrete sociale netwerken als de meer symbolische invulling ervan, is van belang. Het project mag geen sociale verdringing in zich dragen. Integendeel, het moet ingezet worden als een instrument om segregatie en gentrification tegen te gaan. 'COMMUNITY EMPOWERMENT'. Stadsprojecten ondergaan vaak een ingrijpende transformatie die gaat over een hele lange periode. De tussentijd kan hierbij een periode zijn met eigen kwaliteiten en potenties. Tijdelijke initiatieven die maatschappelijk en cultureel kapitaal toevoegen kunnen een grote meerwaarde betekenen op het ogenblik zelf en voor de invulling van het eindbeeld. Het aanwenden van bestaande competenties in de wijk moeten voorgaan op het aantrekken van externe middelen en mensen.

De waarden die rechtstreeks onder de waardengroep met ecologische focus vallen zijn: 'NATURE VERSUS CULTURE'. Stadsprojecten moeten de dialoog met de natuur aangaan en de traditionele benadering, waar stad en land elkaars tegenpool zijn, weten te overstijgen. Het open laten van bepaalde plekken gaat samen de verdichting van andere plaatsen. Dit kan onder meer door het stimuleren van een (stedelijke) mix aan gebouwen en door verticaal te bouwen in plaats van horizontaal. 'CIRCULAR METABOLISM'. De uitgaande stromen, water, afval, materialen, ... worden tot een minimum herleid. De projecten ambiëren om zo zelfvoorzienend mogelijk te zijn. Er is aandacht voor stadslandbouw en initiatieven zoals 'eat local' en 'slow food'. Ze zetten in op kortere toeleveringsketens en lokale kennis van materialen en technologieën. 'ECOLOGICAL FOOTPRINT'. Stadsprojecten nemen actie om de druk op het milieu niet nog meer te verhogen. Ze trachten hun ecologische voetafdruk zo ingrijpend mogelijk te verlagen, zorgen voor systemen die een energie-efficiënt gebruik en werking van energievoorzieningen mogelijk maken en bevorderen een verhoogd gebruik van hernieuwbare energie en zo snel mogelijk afstappen van het gebruik van fossiele brandstoffen. De opwarming van de steden kan tegengaan worden door middel van het optimaal inzetten van de oriëntatie van de site en het verhogen van de dichtheid.

De waarden die zowel onder de waardengroep met sociale als met ecologische focus kunnen vallen zijn: 'URBAN GOVERNANCE'. Een stadsbestuur heeft nood aan een sterk management en (politieke) steun om hun ideeën te kunnen realiseren. Het moet een zeker leiderschap aan de dag leggen. Daarnaast moeten ze bereid zijn om verantwoordelijkheden te delen met de bewoners, dat ze participatie stimuleren, dat ze mensen actief betrekken bij het vormgeven van de ruimte, maar ook bij de besluitvorming. 'HEALTHFUL LIFESTYLE'. De projecten maken een gezonde levensstijl mogelijk en trachten deze ook te stimuleren. Ze zetten in op evenwichtig woon-werkverkeer en bieden verschillende transportkeuzes aan. De projecten moeten er mee aan bijdragen dat de inwoners minder afhankelijk zijn van de wagen. Ze kunnen aantakken op geïntegreerde duurzamere vervoerssystemen zoals buslijnen, lightrail verbindingen, centrale fietspunten, enzovoort. Het gaat samen met polycentrische steden en een mix aan verschillende functies. Gemengde buurten met verschillende functies dicht in de buurt stimuleren de inwoners immers om te voet of met de fiets te gaan. 'LIVEABLE NEIGHBOURHOODS'. De klemtoon ligt op een hoge levenskwaliteit en op het creëren van leefbare wijken en buurten. Hiervoor is het belangrijk dat de buurten bestaan uit verschillende type woningen aan vari-

ërende prijsklassen en een mix van huur- en koopwoningen. Een aantrekkelijke, leesbare en comfortabele openbare ruimte waar iedereen elkaar kan ontmoeten is essentieel. Aandacht voor het belang van de plek, lokale verenigingen en organisaties en het behoud van de eigen culturele identiteit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk.

4.3 Uniciteit van stadsprojecten

Een belangrijke vraag die zich stelt is: “In welke mate het zinvol en mogelijk is om een ‘vergelijkend evaluatiekader’ te ontwikkelen dat toepasbaar is op alle duurzame (Vlaamse) stadsprojecten?”. Elk stadsproject is immers uniek en vraagt maatwerk. De historiek, de ruimtelijke context en de beleids-situatie zijn dermate specifiek dat het nagenoeg onmogelijk is om via enkele concrete en scherpe criteria simpelweg te bepalen of een project al dan niet duurzaam is. De combinatie van vele variabelen, processen, actoren, onverwachte gebeurtenissen, problemen en opportuniteiten, structuren en culturen, etc. zorgt voor een complexiteit die we moeten blijven erkennen. Toch gaan we ervan uit dat subjectieve inschattingen rond enkele duurzaamheidswaarden ons vooruit kunnen helpen. Zo kan het zeker dienen om projecten die zichzelf als duurzaam labelen ten opzichte van elkaar te positioneren, na te gaan in welke zin een project goed scoort en op welke manier het nog beter zou kunnen. Ook kan er nagegaan worden of het een project betreft dat veel bijdraagt aan de transitie naar meer duurzaamheid of het er eerder een bescheiden invloed op heeft. Op zijn minst kan er zo getracht worden het debat te stimuleren en eventueel (onrechtstreeks) beleidsbeslissingen te beïnvloeden. Vandaar dat we durven blijven zoeken naar een flexibel vergelijkend evaluatiekader waarin we zowel sociale als ecologische duurzaamheid centraal stellen.

Het voorgestelde kader - dat nog in volle ontwikkeling is - heeft geenszins als doel exhaustief en definitief te zijn. De werkwijze is een methode om duurzame stadsprojecten bespreekbaar te maken, om te beschikken over een gemeenschappelijke taal, om Vlaamse stadsprojecten te kunnen situeren en evalueren en een richting te bepalen bij het stimuleren van nieuwe projecten. De bedoeling is dat het kader kan groeien doorheen de loop van het onderzoek, dat het kan aangevuld worden met opgedane inzichten en kennis uit de praktijk en dat anderen hierbij betrokken worden. Dat duurzaamheid uiteenlopende verwachtingen en waarderingen met zich meebrengt, maakt het tot een complexe opgave. Deze waarderingen zijn, zoals eerder al aangehaald in deze paper, opgeladen door perspectief en positie. Het kan dan ook niet anders dat ook het kader in de toekomst een plaats zal innemen. Door de waarden die geselecteerd zijn niet te beperken tot enkel ecologische of enkele sociale waarden, maar deze beiden in rekening te brengen, is een zekere richting al ingezet. Mocht er in de toekomst een hiërarchie toegekend worden aan deze waarden of mochten er bepaalde waarden verplicht worden, dan kan dit de positie nog verder bepalen. Voorlopig wordt dit niet gedaan om het kader zo flexibel mogelijk te houden en te voorkomen dat bepaalde projecten niet in aanmerking zouden komen die in een later stadium wel interessant blijken. Ook de voorwaarden die betrekking hebben op het bepalen van de grootte van de hefboomfunctie zullen hier een rol in spelen.

De uniciteit van stadsprojecten maakt van het beoordelen van deze projecten een intensief proces. Zeker wanneer men het kader grondig en veelvuldig wil inzetten. Bovendien kan de opbouw van dergelijk analysekader maar geoptimaliseerd worden door het in de praktijk te brengen. In het laatste deel van deze paper lichten we kort toe op welke wijze dit kader volgens ons zo optimaal mogelijk ingezet kan worden in functie van het verdere verloop van het onderzoek. We houden hierbij rekening met het feit dat deze onderzoekspaper deel uitmaakt van het tweede spoor van de onderzoekslijn ‘Cities in transition’. Dit betekent dat de focus voornamelijk dient te gaan naar het ontrafelen en

reconstrueren van complexe besluitvormingsprocessen van duurzame stadsprojecten. Daarnaast trachten we in de mate van het mogelijke spoor 1 hierbij te betrekken en houden we rekening met de opmerkingen en reacties die we tot nu toe konden verzamelen tijdens het voorstellen van het onderzoek en het analysekader.

5. Toepassing van het vergelijkend evaluatiekader

In de eerstvolgende fase van het onderzoek zal het evaluatiekader in de praktijk gebracht worden om het verder te kunnen optimaliseren. Dit gebeurt op twee manieren. Enerzijds door het kader te testen. Dit is mogelijk door enkele projecten aan de hand van deze methode uitgebreid te screenen. Anderzijds door ook andere actoren te betrekken bij dit proces. Om dit te realiseren gaan we na op welke wijze experts een duurzaam stadsproject beoordelen zonder en vervolgens met het analysekader ter beschikking. Uiteraard vormt de motivatie die hierbij naar voor gebracht wordt belangrijke informatie ten aanzien van het evaluatiekader. Er wordt nagegaan welke projecten volgens het kader en volgens de aangeduide experts (sleutelfiguren) het meest invloed uitoefenen op de transitie naar een duurzame stad. De experts die betrokken worden in het proces zullen zowel beleidsmakers als mensen uit het middenveld/verenigingsleven die de stad en haar stadsprojecten goed kennen als (politiek) actieve burgers zijn die zich richten op de duurzaamheid van zijn of haar wijk. Er wordt in deze oefening gefocust op één stad opdat er zorgvuldig te werk gegaan kan worden. Dit is rekening houdende met de uniciteit en complexiteit van ieder individueel project zeker aangewezen. Daarnaast kan het kader op die manier relatief snel aangevuld kan worden met inzichten en kennis uit de praktijk. Dit stelt ons in staat om deze fase binnen de hiervoor voorziene tijdspanne af te ronden. Tot slot biedt het ons de mogelijkheid om een breder gamma aan projecten binnen de stad aan bod te laten komen.

Voor de keuze van deze stad wordt er gekeken naar de dertien centrumsteden. Daarvan zijn er twee grootsteden en 11 regionale steden. De meeste projecten ter beschikking in één stad bevinden zich in de twee grootsteden, zijnde Gent en Antwerpen. De voorkeur gaat dan ook uit naar een van deze twee steden. Er wordt gekozen voor de stad Gent omwille van het breed netwerk dat het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (UGent) er doorheen de jaren heeft weten uit te bouwen. Dit zal er automatisch toe leiden dat heel wat mogelijke gesprekpartners sneller bereid zullen zijn om mee te werken aan het onderzoek. Ook de link met de Universiteit van Gent is daarbij een belangrijk voordeel. Door de beperkte afstand die er maar afgelegd moet worden tussen de werkplek en de verschillende afspraakplekken kan er bovendien veel tijd uitgespaard worden en zal het onderzoek zich sneller voltrekken. De stad Gent wordt in deze fase gezien als voorbeeld- of testcase. Het opzet is om de ‘Gentse experts’ ieder afzonderlijk te interviewen en dit met een maximum van 12 interviews in totaal. Aan de hand van enkele vragen zal er bij deze personen gepolst worden naar welke bestaande en toekomstige Gentse projecten volgens hen duurzaam zijn, hoe deze zich ten opzichte van elkaar verhouden en welke van deze projecten volgens hen het meest inzetten op een transitie naar een duurzamer stadsmodel. Daarnaast zal het vergelijkend evaluatiekader toegelicht worden en kunnen de respondenten hier op reageren. De informatie die verzameld wordt gedurende alle interviews zal zoals eerder vermeld mee opgenomen worden bij de optimalisatie van het kader.

De leden van het begeleidingscomité van de onderzoekslijn ‘Steden in transitie’ hebben uitdrukkelijk gevraagd om in deze fase van het onderzoek het begrip stadsproject breder te interpreteren dan de

klassieke invulling¹¹ van het woord. Het is de bedoeling dat diverse projecten die zich op verschillende schaalniveaus in de stad manifesteren opgenomen kunnen worden in het onderzoek. De fysiek-ruimtelijke focus die wel sterk aanwezig is in deze paper, zal om die reden in deze onderzoeksfase niet gelden. We zullen ons daarom bij de bevraging van de experts niet beperken tot enkel deze projecten die rechtstreeks onder de noemer stadsproject vallen. Ook veel kleinschaligere of juist veel grotere initiatieven kunnen aan bod komen. Dit zal ook zo aan de respondenten duidelijk gemaakt worden. Uiteraard betekent dit niet dat de projecten die wel rechtstreeks onder het klassieke label 'stadsproject' vallen niet mee opgenomen zullen worden. Integendeel, indien mogelijk kunnen ze ten opzichte van deze andersoortige projecten gepositioneerd worden en geeft het ons meer inzicht in op welke projecten we moeten inzetten om de transitie naar duurzame steden te stimuleren. Wat dit betekent voor het kader dat in deze paper voorgesteld wordt en dat vooral opgesteld is met het oog op zaken die het meest relevant zijn voor fysiek-ruimtelijke projecten is nog niet geheel duidelijk. De resultaten van het de interviews zullen bepalen op welke manier dit het kader zal beïnvloeden.

Dit geldt evenzeer voor de huidige invulling van het begrip hefboomfunctie en de gekozen duurzaamheidswaarden die verbonden zijn met de focus op sociale en ecologische duurzaamheid en die het huidige kader mee vorm geven. Zullen de experts zich kunnen vinden in de invulling van het begrip 'hefboomfunctie' zoals het voorgesteld wordt in het voorliggende kader? Voorzien zij voor en/of nadelen die verbonden zijn met dit begrip of de invulling ervan? Hoe denken zij dat je het best vertaling kan geven aan het transformatieve karakter van een project? etc. Het zijn maar enkele vragen, maar ze tonen aan dat het betrekken van andere actoren zeker nodig en wenselijk is alvorens enkele projecten te kunnen screenen aan de hand van het kader. Voor wat betreft de duurzaamheidswaarden die opgenomen zijn, zullen er misschien vragen komen over de afwezigheid van de derde 'economische' pijler. Of van nog andere mogelijke pijlers zoals cultuur en participatie die ook niet opgenomen zijn als aparte waardengroep. Doordat bij fysiek-ruimtelijke projecten het nog vaak de stad of het bestuurlijk niveau is die het initiatief neemt, is er in dit kader misschien te weinig ruimte voor projecten waarbij dit niet het geval is. Om ook projecten die door burgers/organisaties/... opgezet worden of projecten waar een samenwerking tussen beiden ontstaat (publiek-private samenwerking) hier een evenwichtige plaats in te kunnen bieden, komen er mogelijk suggesties om de opgenomen waarden of de daaraan verbonden criteria verder/anders te specificeren.

Binnen deze oefening zullen er een aantal projecten geselecteerd worden om op basis van het (aangepaste) kader uitgebreid gescreend te worden. Ook dit komt niet individueel tot stand, maar samen met een groep experts. De samenstelling van deze groep zal bestaan uit een reeks experts die ook al tijdens de interviews aan bod gekomen zijn, aangevuld met enkele nieuw aangeduide experts die het bestaande team kunnen aanvullen. Zij zullen deze projecten gezamenlijk beoordelen aan de hand van het kader. Op deze manier wordt het kader voor de eerste maal uitgebreid in de praktijk gebracht, zullen er de nodige aanpassingen aan kunnen gebeuren en kan er op basis van het kader enkele case projecten geselecteerd worden. De eerstvolgende fase van dit onderzoek zal tegelijkertijd ook nagaan welke rol het vergelijkend evaluatiekader kan en moet spelen in het verdere verloop van het onderzoek. Deze rol kan zeer divers ingevuld worden, maar een eerste praktijkervaring is nodig om de juiste keuze hierin optimaal te kunnen motiveren.

¹¹ Een stadsproject is een strategische ruimtelijke interventie van de overheid in samenwerking met private en semi-publieke actoren die een kantelmoment kan teweegbrengen in de ruimtelijke, sociaal-culturele of economische ontwikkeling van buurten, wijken, stadsdelen, steden of een ruimere regio (Boudry et al., 2006).

Bibliografie

- Baumgartner R.J.** (2011), 'Critical perspectives of sustainable development research and practice', *Journal of Cleaner Production*, vol. 19, n° 8, p. 783-786.
- Beatley T.** (2000), *Green Urbanism: Learning from European Cities*, Island Press, Washington.
- Borret K.** (2009), 'Stadsontwerp zonder eilanddenken. Het Eilandje in Antwerpen en het Buda-eiland in Kortrijk', in A. Loeckx, B. De Meulder, V. Patteeuw, J. De Bruyn, P. Van Herpe & M. Van Ouytsel (eds.), *Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen. Ontwerpend onderzoek en capacity building*, SUN, Amsterdam, p. 36-43.
- Boudry L., Cabus P., Corijn E., De Rynck F., Kesteloot C. & Loeckx A.** (2003), *De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Witboek*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel.
- Boudry L., Loeckx A., Van den Broeck J., Coppens T., Patteeuw V. & Schreurs J.** (eds.) (2006), *Inzet, opzet, voorzet. Stadsprojecten in Vlaanderen*, Garant, Antwerpen.
- Brenner N.** (2004), *New state spaces. Urban governance and the rescaling of statehood*, Oxford University Press, Oxford.
- Brown L.** (2011), *World on the edge – How to prevent environmental and economic collapse*, Norton & Company, New York.
- Calthorpe P.** (1993), *The Next American Metropolis – Ecology, Community, and the American dream*, Princeton Architectural Press, New York.
- Debruyne P., Oosterlynck S. & Block T.** (2008), 'Sociale innovatie als basis voor stadsontwikkeling? Grootchalige stadsprojecten versus sociale stadsvernieuwing in Gent', *Ruimte & Planning*, nr. 3, p. 18-33.
- Debruyne P. & Oosterlynck S.** (2009), 'Stedelijke vernieuwing in het Gentse Rabot', *Alert*, jrg. 35, nr. 3, p. 20-30.
- De Decker P.** (2009), '30 jaar beleid voor de stad: dertig jaar surfen op politieke golven', *Alert*, jrg. 35, nr. 3, p. 8-19.
- Dempsey N., Bramley G., Power S. & Brown C.** (2011), 'The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability', *Sustainable Development*, vol. 19, n° 5, p. 289-300.
- De Sola Morales M.** (1989), 'Another Modern Tradition. From the Beak of 1930 to the Modern Urban Project', *Lotus*, vol. 62, p. 6-32.
- Du Pisani J.** (2006), 'Sustainable development – historical roots of the concept', *Journal of Integrative Environmental Sciences*, vol. 3, n° 2, p. 83-96.
- Ertzberg** (2008), *Tweewaters. Een levendige stadswijk aan de vaartkom*, V.U. Ertzberg, Leuven.
- Geels F.W.** (2004), 'From sectoral systems of innovation to socio-technical systems - Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory', *Research Policy*, vol. 33, n° 6-7, p. 897-920.
- Gehl J.** (1987), *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Gibson R.** (2006), 'Beyond the pillars: sustainability assessment as a framework for effective integration of social, economic and ecological considerations in significant decision-making', *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, vol. 8, n° 3, p. 259-280.
- Hajer M. & Fischer F.** (1999), *Living with Nature – Environmental Politics as Cultural Discourse*, Oxford University Press, New York.
- Haque S.** (1999), 'The fate of sustainable development under neo-liberal regimes in developing countries', *International Political Science Review*, vol. 20, n° 2, p. 197-218.
- Harvey D.** (1989), 'From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in Urban Governance in Late Capitalism', *Geografiska Annaler Series: B Human Geography*, vol. 71, n° 1, p. 3-17.

- Hopwood B., Mellor M. & O'Brien G.** (2005), 'Sustainable development: mapping different approaches', *Sustainable Development*, vol. 13, n° 1, p. 38-52.
- Jacobs J.** (1961), *The death and life of great American cities*, Random House, New York.
- Lehmann S.** (2010a), 'Green Urbanism: Formulating a Series of Holistic Principles', *S.A.P.I.E.N.S [online]*, vol. 3, n° 2, <http://sapiens.revues.org/1057> (7 augustus 2012).
- Lehmann S.** (2010b), *The Principles of Green Urbanism. Transforming the City for Sustainability*, Earthscan, London.
- Loeckx A.** (1989), '20 jaar ontwerpen voor het Europakruispunt te Brussel, overzicht en kritiek', *Monumenten en Landschappen*, jrg. 8, nr. 2, p. 29-48.
- Loeckx A., Shannon K., Tuts R. & Verschure H.** (eds.) (2004), *Urban dialogues: visions, projects, co-productions. Localising Agenda 21*, UN-HABITAT, PGCHS, Kenya/KU Leuven, Leuven.
- Loeckx A. & De Meulder B.** (2007), 'Stadsprojecten tussen globalisering en stadsvernieuwing', in P. Stouthuysen & J. Pille (eds.), *The State of the City. The State is the City*, VUB Press, Brussel, p. 175-202.
- Loeckx A.** (2009), 'Project en ontwerp, bijdrage tot het amenderen van de projectmodus', in A. Loeckx, B. De Meulder, V. Patteeuw, J. De Bruyn, P. Van Herpe & M. Van Ouytsel (eds.), *Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen. Ontwerpend onderzoek en capacity building*, SUN, Amsterdam, p. 18-29.
- Loeckx A. & Vervloesem E.** (2012), 'Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen (2002-2012) – In trialoog met een weerbarstige werkelijkheid', in E. Vervloesem, B. De Meulder & A. Loeckx (eds.), *Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen (2002-2011). Een eigenzinnige praktijk in Europees perspectief*, ASP, Brussel, p. 9-19.
- Loopmans M.** (2007), 'From SIF to City Fund: a new direction for urban policy in Flanders', *Belgium Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 22, n° 2, p. 215-225.
- Loopmans M., Leclercq E. & Newton C.** (2011), *Plannen voor mensen. Handboek sociaal-ruimtelijke planning*, Garant, Antwerpen.
- Meadows D.H., Meadows D.L., Randers J. & Behrens III W.W.** (1972), *The Limits of Growth. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New American Library, New York.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap** (1997), *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: integrale versie*, RWO, Brussel.
- Mog J.M.** (2004), 'Struggling with sustainability – a comparative framework for evaluating sustainable development programs', *World Development*, vol. 32, n° 12, p. 2 139-2 160.
- Moulaert F.** (2002), *Globalization and integrated area development in European cities*, Oxford University Press, Oxford.
- Moulaert F., Martinelli F. & Swyngedouw E.** (2005), 'Social Innovation in the Governance of Urban Communities: a multidisciplinary perspective', *Special issue of Urban Studies*, vol. 42, n° 11.
- Muyters P.** (2012), *Groenboek Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool? Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*, RWO, Brussel.
- Newman L.** (2006), 'Change, Uncertainty and Futures of Sustainable Development', *Futures*, vol. 38, n° 5, p. 633-637.
- Prescott-Allen R.** (2001), *The wellbeing of nations – a country by county index of quality of life and the environment*, Island Press, Washington.
- Quental N., Lourenço J.M. & da Silva F.N.** (2011), 'Sustainable Development Policy: Goals, Targets and Political Cycles', *Sustainable Development*, vol. 19, n° 1, p. 15-29.
- Ridoutt B.G., Sanguansri P. & Harper G.S.** (2011), 'Comparing carbon and water footprints for beef cattle production in southern Australia', *Sustainability*, vol. 3, n° 12, p. 2 443-2 455.
- Robinson J.** (2004), 'Squaring the circle? Some thoughts on the idea of sustainable development', *Ecological Economics*, vol. 48, n° 4, p. 369-384.

- Rotmans J., Kemp R. & Asselt M.** (2001), 'More evolution than revolution: transition management in public policy', *Foresight*, vol. 3, n° 1, p. 25-32.
- Salet W. & Gualini E.** (eds.) (2006), *Framing strategic urban projects. Learning from current experiences in European Urban Regions*, Routledge, London.
- Söderbaum P.** (2007), 'Issues of paradigm, ideology and democracy in sustainability assessment', *Ecological Economics*, vol. 60, n° 3, p. 613-626.
- Stad Antwerpen, Urban Unlimited, Universiteit Leuven and Universiteit Antwerpen** (2012), *Antwerpen Luchtbal: Enquêteresultaten. Het gebruik en de betrokkenheid van bewoners bij de wijk Luchtbal*, Urban Unlimited, Rotterdam.
- Van den Bossche F.** (2009), *Duurzame en creatieve steden, Beleidsnota steden (2009-2014)*, Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Brussel.
- Vandevyvere H.** (2012), 'Climate neutral city initiatives: wishful thinking or thoughtful wish?', paper presented at *the International Conference on Sustainable Transitions*, Copenhagen.
- Verbruggen A.** (2008), 'Renewable and nuclear power: a common future?', *Energy Policy*, vol. 36, n° 11, p. 4 036-4 047.
- Vlaamse Overheid** (2010), *Ondersteuning van stadsvernieuwingsprojecten. Van stadsproject tot 'bijzonder stadsvernieuwingsproject': argumenten voor subsidiëring en ondersteuning*, Visietekst, ABB, Brussel.
- Vlaamse Overheid** (2012), *Duurzame en creatieve steden. De stad als motor van de samenleving, Verslagboek ViA-Rondetafel Stedenbeleid*, ABB, Brussel.
- WCED** (1987), *Our Common Future, United Nations World Commission on Environment and Development*, Oxford University Press, London.