

Transitie in Gent: 'What's next?' Over de terugkeer van complexiteit binnen transitiemanagement.

Nick Deham

Promotoren: prof. dr. Thomas Block, prof. Michiel Dehaene

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van Master of Science in de stedenbouw en de ruimtelijke planning

Vakgroep Politieke Wetenschappen
Voorzitter: prof. dr. Carl Devos

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. ir. Arnold Janssens

Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Academiejaar 2014-2015





Transitie in Gent: *'What's next?'*

Over de terugkeer van complexiteit binnen transitiemanagement.

Nick Deham

Promotor: Prof. Dr. Ir.-Arch. Michiel Dehaene

Promotor: Prof. Dr. Thomas Block

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van Master of Science in de Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw

Academiejaar 2014-2015

*“Ik vond dit het mooiste en meest boeiende verhaal ooit.
Maar ook het meest frustrerende.”*

Medewerker Stadsdienst Gent

*“De Fiets van Troje is, voor mij, een van de interessante zaken
waar ik in mijn carrière al aan heb meegewerkt.”*

Arenalid

“De Leefstraat zit nog teveel op het niveau van het experiment.”

Medewerker Stadsdienst Gent

“We moeten verder gaan dan boompjes kopen en bankjes plaatsen.”

Fiets van Troje

*“Ik ben blij met de experimenten omdat ze het bestaande ter discussie stellen,
maar terzelfder tijd een ontdekkingstocht zijn van hoe het dan wél kan.”*

DRIFT, Rotterdam

*“De Fiets van Troje heeft geen sleutels in handen voor een
structurele inbedding van hun ideeën.”*

Arenalid

*“Door de subsidies kan je stellen dat de Fiets van Troje een
georganiseerd middenveld is, een pseudo-overheid.”*

Fiets van Troje

“De Fiets van Troje gaf een mogelijkheid om dichterbij de burgers te staan.”

Medewerker stadsdienst Gent

*“Je voelt dat de beleidsmakers nog een vrees hebben om naar die harde keuzes te gaan, terwijl
wij vanuit ons netwerk aanvoelen dat het weleens snel zou kunnen gaan”.*

Fiets van Troje

Voorwoord

Het schrijven van een thesis kan vergeleken worden met het - op de fiets - rijden over kasseien voorbij de Gentse bezienswaardigheden tijdens een koude winterdag. De angst voor je eraan begint, de onstuimigheid en het gevoel elk moment de controle over het stuur te kunnen verliezen als je erdoor moet, en de oplichting als je, ondanks enkele slippartijen nu en dan, er zonder kleerscheuren doorheen bent gekomen. Maar tussendoor heb je veel gezien – Gent is niet zonder reden de mooiste stad ter wereld - en geleerd – zoals bijsturen op cruciale momenten en inzien dat vallen soms geen pijn doet.

Ik spreek uiteraard niet voor iedereen wanneer ik deze flauwe metafoor ten berde breng. Hetzelfde geldt wanneer ik het mentale proces, gekoppeld aan het uitwerken van ideeën en het eigenlijke schrijven van het stuk, beschouw als een Oedipuscomplex. Ik begon het huzarenstuk onder begeleiding van twee professoren. Na enkele bijeenkomsten had ik een proces van aliënatie en separatie doorstaan waarbij beide heren deze noodlijdende student zonder morren ter hulp kwamen. Zonder te alluderen dat het Orakel dit schrijven had voorspeld, diende ik de ‘vader’ te vellen om mijn eigen verhaal af te werken. Ik ging door met één thesispromotor, niet zonder uitdrukkelijke dankbaarheid naar de vader die, indien niet tegen beter weten in dan toch ongewild, het verhaal op gang heeft gebracht. Hoe het ondertussen met ‘moeder’ verder ging valt volgens mij tussen de regel te lezen in dit werkstuk.

Dit voorwoord is echter meer dan een mythologische mijmering. Er dienen, als verplicht nummertje, enkele bedankingen te worden aangevoerd. Het dwingende karakter van deze conventie doet echter geen afbreuk aan de oprechte dankbaarheid die volgt. Dat ik mijn promotor, Prof. Dr. Ir.-Arch. Michiel Dehaene, veel erkentelijkheid schuldig ben staat als een paal boven water. Zonder hem geen thesis. Of het resultaat hem behaagt wordt afwachten, maar het proces om tot dit schrijven te komen was alleszins genoeglijk. Daarnaast werd ik deskundig begeleid door Prof. Dr. Thomas Block. Ik ben ook hem dankbaarheid verschuldigd, niet op zijn minst voor de vele brainstormsessies waarbij ik steeds het gevoel kreeg oprecht welkom te zijn. De hulp was onverwacht, maar ik wist de samenwerking binnen het triumviraat zeer te smaken. Ook Prof. Dr. Ir. Luuk Boelens verdient een pluim voor zijn geduld en bijstand. Verder bedank ik de participanten binnen het onderzoek, welke hulpvaardig bereid waren mij te woord te staan. Uitdrukkelijke dank aan de Trojanen voor hun medewerking en geduld, en alle lof voor Roel Vanderbeuren, Yves De Weerd, Chris Roorda, Vincent Meerschaert, Kristof Devriendt, Indra Van Sande, Cathy De Bruyne, Loesje Van Damme, Stefaan Claeys en Philippe Van Wesenbeeck voor de inspirerende en soms onverwachte verhalen.

En rondom deze werkverbanden vond achter de schermen ook nog enig werelds vertier plaats. Er werd gesteund, gediscussieerd, gedronken en gepalaverd. Daarvoor dank aan de collega’s studenten, en in het bijzonder Hans Vandermaelen en Elke Dhaenens voor de werksessies in de bibliotheken en – bij wijze van ontspanning – donkere krochten van Londen. En zonder de steun van Nina Spooren, doorheen het schrijven van dit werk ondertussen mijn verloofde te noemen, zou het al helemaal niet gelukt zijn. Daarenboven valt de steun van vrienden – tijdens de ontspannende avonden vol gezelschapsspelen – niet te versmaden en bedank ik mijn ouders en grootouders voor het geduld tijdens de vele jaren studentenleven. Het spel loopt echter ten einde, lijkt wel.

De auteur geeft de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de bepalingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

The author gives permission to make this master dissertation available for consultation and to copy parts of this master dissertation for personal use. In the case of any other use, the copyright terms have to be respected, in particular with regard to the obligation to state expressly the source when quoting results from this master dissertation.

Gent, 30 juli 2015

Abstract

De bestaande technocratisch-administratieve beleidsmatige ruimte lijkt niet instaat om complexe en globale uitdagingen het hoofd te bieden. Het kent een dynamische stabiliteit, getypeerd door padafhankelijkheid, 'lock-in' en lineair probleemoplossend denken. Er is echter dringend nood aan radicale verandering. Recente studies schuiven transitietheorie naar voren om deze veranderingen te begrijpen en stellen transitie-management centraal als *primus inter pares*. Het huidige onderzoek heeft echter slechts het topje van de ijsberg in het vizier. Tot op heden blijft het bijvoorbeeld onduidelijk hoe een dergelijk initiatief een invloed kan uitoefenen op het bestaande institutionele kader. Daarenboven lijkt het twijfelachtig wat nu precies 'gemanaged' kan worden. Dit heeft te maken met de particulariteit waarin deze theoretische kaders in de praktijk worden gebracht. Er is duidelijk nood aan praktijkvoorbeelden om de contextgebondenheid van deze concepten, binnen een pluralistisch-complexe maatschappij - aan de tonen.

Daarom gaan we in deze thesis op zoek naar de invloed van transitie-management op het stedelijk (mobiliteits)beleid in Gent. Concreet nemen we het Fiets van Troje-initiatief onder de loep, en toetsen we twee theoretische Januskoppen van transitie-management aan de praktijk. Daarbij worden actoren betrokken bij de Fiets van Troje, formeel of informeel, aan het woord gelaten steunend op participatief en observerend onderzoek. Enkele bevindingen zijn daarbij van belang. Stad Gent begon, vanuit een dynamische stabiliteit, ook bij transitie-management aan een lineair en afgebakend transitietraject. Al was het toen en nu niet duidelijk wat precies de meerwaarde zou zijn. Vanuit deze verlooening van de complexiteit door de stedelijke overheid werd het roer overgenomen door geëngageerde 'burgers', en wordt doorheen dit verhaal duidelijk dat transitie moeilijk te managen valt, maar dat het resultaat afhankelijk is van gestuurde procesbegeleiding en onverwachte sociale en ruimtelijke variabelen. En ondanks de muiterij en het initiatief aan de kant van de burgers, blijft de Stad Gent – als administratief orgaan en politieke realiteit – een belangrijke partner. Dit zorgde bij de uitwerking van de Leefstraten, als centraal voorbeeld, voor zowel mogelijkheden als moeilijkheden. De werkelijke meerwaarde van transitie-initiatieven, ten slotte, valt te zoeken in hoeverre de ontstane dynamiek een geheugen heeft. We kunnen stellen dat dit werkelijk het geval is wanneer we het hebben over een andere vorm van participatie, beleidsmatige keuzes en een herdachte overheidsorganisatie. We dienen dit echter steeds te nuanceren aangezien het nooit ten volle valt aan te duiden wat nu precies gewerkt heeft en waarom. Maar dat de samenstelling en werking van de Fiets van Troje daar bepalend was, zoveel is duidelijk.

Transitie-management geeft ons aangrijpingspunten om radicale veranderingen van maatschappelijke systemen teweeg te brengen. In de praktijk lijkt het hele gebeuren echter iets complexer. Dan spreken we over politieke keuzes, behoeders van het behoud, leerprocessen, stedelijke administraties en tussenruimtes. En binnen dit kluwen had het altijd anders kunnen zijn. Het levensverhaal van de Gentse Fiets van Troje leert ons hoe onvoorspelbaar het traject en de uitwerking van transitie-management pogingen in de praktijk blijken te zijn.

Kernwoorden: *transitie, transitie-management, Januskoppen, legitimiteit, tussenruimte, contingency, democratie, complexiteit, onvoorspelbaarheid*

Aantal woorden: 94.956.

Extended abstract

While societal systems are in dire need of a radical rethinking - based on a reassessment of collective production and consumption - current policies, instruments and projects fail to go beyond existing solutions to ever complex problems. This, among others, because of the ever deepening path dependencies, lock-in and linear approaches to what is regarded as 'the problem' and 'the solution'. Transition management is often brought to the fore as the radical new way to bring about this kind of innovation. Its theoretical grounds are based on complexity-, governance-, and social theory, and it introduces models to both understand and 'manage' radical change towards a sustainable future. But these theoretical models renounce the very grounds the theory is built upon. We have called these the two '*Januskoppen*' (Janus Heads) of transition management. First, there is a difficulty to relate complexity-theory to a step-by-step approach as proposed by transition management. How does this fit the ever contingent and unpredictable reality in which we function? Second, there seems to be a rather naïve reading of the possibilities for 'radical change' coming from niche innovations and developments. How does the existing 'regime' respond to these actions? How can this 'change' be described? And how do we make this correspond with the first Janus Head, where things might not be as linear as we imagined?

Hence, there is a difficulty to translate linear theory to complex practice. But still, we might be too critical for this new way of thinking and doing. Indeed, the time has come to investigate the 'black box' of transition management. Could we learn how radical change comes about from specific case-studies? More specifically, the *Fiets van Troje*-case in Ghent, Belgium, was subjected to scrutiny. In this work, we examine how transition management is dealt with in practice. A participatory observational study was conducted for about one year and a half. Simultaneously, interviews were held with key-players and transition-gurus. The origins and rise of the '*Fiets van Troje*' (Bike of Troy)-network is used to sketch how attempts at transition in practice is subject to unpredictable and unforeseen events. And at the same time, it is clear that 'niche' and 'regime', concepts arising from transition theory, are not to be seen as two separate worlds. The same goes for the way the proposed 'radical' ideas and processes are worked through as we speak, where it is challenging to find what is exactly changing and why. The in-depth case study can teach us a great deal about how transition management in practice is a complex story concerning politics, democracy, debates on legitimacy, struggles for preservation and innovation, governance-arrangements and unpredictable choices. So doing, lessons could be learned regarding the ever contextual question: what's next?

First, it is refuted that the *Fiets van Troje*-network is just one more group of citizens taking initiative to create a better future. Despite the fact that 'citizens' truly do play a determined role within the transition story, we learn that it was actually the local government that took the initiative. In 2012, it arranged the arenas where experts and civil servant met to discuss the future mobility in Ghent. Hence, the second Janus Head, where niches emerge within a bottom-up movement, is contested. Furthermore, the first Janus Head pops up behind the corner, as it is also impossible to pinpoint where the transition path started. Before the Mobility-arena, 'Climate-arena's' were held to discuss the entire urban system comprising both – among other things - energy, housing, economy, water management and mobility. Or did the transition start in Rotterdam, as some civil servant invited their colleagues from Ghent to work with this new instrument to reach more sustainable urban development within the MUSIC-program. Not likely, because Ghent was chosen for this program

because it already signed a covenant of mayors, inspiring a better future, etcetera. Obviously, the current models fail to grasp the complexity of any given transition, and it requires excavating the case in depth before we understand why things happen where.

But with this initiative, the local transition was on the way and the arenas were held. Mobility experts, civil servants, politicians, stakeholders: a group of 'frontrunners' or 'radical thinkers' were chosen to participate in a couple of late evening discussions. Again, it is clear that the contingent side-effects of the whole story are more profound than at first sight. In the beginning, the group didn't really understand what was going on and why they should bother spending time day-dreaming over alternatives. But thanks to relentless accompaniment and steering by the initiating civil servants, the group eventually reached its momentum and sensed a feeling of 'ownership'. The case makes clear, however, that it could have ended at any moment. Proper process management created the 'drive' to continue working with the innovative ideas as put forth by the group of frontrunners.

However, it seems that process management is only one side of the story. Again, the first Janus Head comes lurking, as some unpredictable but necessary events accompanied the transition's first steps. One of these was the fact that the local government decided to end the transition after the arena's, as it merely expected to gain insights from the debates and not necessarily wanting to proceed to the experimentation-phase of transition management. It denied the complexity of transitions, working with a linear problem-solution logic instead. Luckily, the 'ownership' created by the process managers provided the 'citizens' with enough drive to continue the transition beyond the point where the local government thought it would end. This was coupled to a second unpredictable event. At the time the 'Memorandum' was presented, as the end of the government-steered transition, local elections took place. The red-blue-green coalition of socialists, liberals and ecologists presented the group of 'radical thinkers' with an unforeseen opportunity. Indeed, the local 'greens' provided the Alderman of Mobility, hereby already "*not making the possible impossible*", and abnegating the second Janus Head.

With these early steps toward 'radical change', the fact that both politicians as public administration where at the origin of the transition path provided the group of citizens – who took over after the government withdrew – a sense of legitimacy. They started working on several '*icoonprojecten*', projects through which they could experiment with an alternative to current status quo. One of these projects was the '*Leefstraat*' (Living Street) experiment, where residents got the chance – for about one or two months - to create a different type of public space and investigate whether a modal shift was possible. A group of people started mobilizing others, and together they created (new) solutions for every need. Slowly, civil servants were 'compromised' and started adjusting their own way-of-doing as well. Residents, in turn, started to appreciate the possibility to create a different kind of urban setting. However, this legitimacy and new constellation was not unchallenged. Within weeks, both other inhabitants as civil servants started falling back to the convention as they knew it, in every way possible. Complaints were communicated, regulations were maintained, collaborations were impeded. However, once more the two Janus Heads provided an unforeseen hullabaloo. In the end, it was the 'regime' that took the lead in bringing (the possibility for) change to Ghent, and a fruitful governance-arrangement was sealed.

But the question still remains: did the *Fiets van Troje* really make a substantial contribution to a sustainable future? In any case, the gap between planning and citizens is (getting) bridged. The Living

Streets provide experiences of a possible alternative future, without the irreversible tinkering with the existing urban fabric. Moreover, the fissure between local government and its citizens decreased as well. Residents are provided with the possibility to directly communicate with civil servants, creating a co-creative method to find solutions beyond existing convention and attempts at 'participation'. And this can only be possible if city administrations adjust their own organization, working toward experimental projects aimed at more sustainable alternatives. If possible, beyond the 'voices of conservation' and by means of new governance-arrangements. However, is this the 'radical change' we are after? Barely, since the automobile is still 'king' and because the *Fiets van Troje* has an inability to provide us with an alternative system on the large scale, beyond our fuel-consuming economy. It has limited means within the institutional field of structures, cultures and practices based on vested interests. The *Fiets van Troje* should seriously consider broadening their own field of action, both inventing new experiments as setting up fresh collaborations. Therefore, are we really talking about urban transition? Maybe, since the civil servants in question have already adjusted their way-of-doing, rethinking concepts like 'participation' in a whole new way and finding novel methods to look at public domain as such. Moreover, inhabitants are already actively prodding local government to commit to a more sustainable and livable city. And did this bring us a step closer to a more ecological alternative future? Undoubtedly.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	5
Abstract	7
Extended abstract	8
Lijst van Figuren	13
Proloog	15
1. Inleiding	17
1.1. Dynamische stabiliteit	18
1.2. Transitie als verandering	21
1.3. Transitie management als poging tot verandering	25
1.4. Een onmogelijkheid tussen theorie en praktijk.....	28
1.4.1. Eerste Januskop	29
1.4.2. Tweede Januskop	30
2. Methode	33
3. Deel I: <i>Where to start?</i> Over de lineaire interpretatie van een post-structurele transitietheorie..	36
3.1. Hoe het ooit begon?	36
3.2. Een overheid aan de slag met transitie management.....	40
3.3. En wat leverde het op?	43
3.4. Tussentijdse conclusie Deel I	46
4. Deel II: <i>Transition reborn?</i> Over de verloochening en terugkeer der complexiteit.....	48
4.1. Fase van verwarring	48
4.2. Een noodzakelijk falen.....	49
4.3. Café Parking.....	52
4.4. “Het was een beetje zoals op kamp”	57
4.5. Input-legitimiteit als pragmatische kwestie.....	59
4.5.1. “Het waren niet zomaar halve hippies”	60
4.5.2. Ambtenaren maken hun handen vuil	64
4.6. Hoe het einde een nieuw begin inluidde.....	65
4.6.1. <i>The King is dead</i>	65
4.6.2. <i>...long live the King?</i>	69
4.7. Hoe het toeval niet steeds toevallig is.....	72
4.8. Tussentijdse conclusie Deel II	75
5. Deel III: <i>Things fall apart?</i> Over ‘structurele uitwerking’ en wat het oplevert	77
5.1. Pintjes en de sprong in het diepe	77
5.2. Van ambtenaar tot burger en terug.....	82

5.3.	Vrije ruimte en uitgestelde legitimiteit	86
5.3.1.	Rol het Fietsnetwerk Uit	88
5.3.2.	Leefstraten.....	90
5.4.	Vaste culturen en het “dictaat van de stad”	94
5.4.1.	Tegenreacties ter behoud.....	95
5.4.2.	Die eerste keer	101
5.4.3.	Leefstraat 2.0.....	104
5.4.4.	Het is niet al goud wat blinkt	107
5.5.	Representatieve overheid als redder van de deliberatieve democratie?.....	111
5.5.1.	Democratie in zicht	111
5.5.2.	Politieke keuzes.....	115
5.5.3.	Achterkamergesprekken en de ballen tonen.....	117
5.6.	Tussentijdse conclusie Deel III	121
6.	Deel IV: <i>Playtime’s over?</i> Over finaliteit en doorwerken	123
6.1.	Van [participatie] naar participatie?	124
6.2.	Output-legitimiteit en het gezagsargument	130
6.3.	Overheid en ambtenarij binnen het arrangement.....	137
6.4.	Nieuwe methoden volgens het klassieke recept?.....	141
6.5.	Tussenruimte?	147
6.6.	Tussentijdse conclusie Deel IV.....	155
7.	So: What’s next?.....	156
8.	Conclusie.....	161
	Epiloog.....	168
	Bijlagen.....	176
	Bijlage I: Vage toekomstbeelden.....	176
	Bijlage II: Tijdslijn.....	179
	Bijlage III: Overzicht van drie edities Leefstraten	182
	Referenties	185
	Subjecten.....	199

Lijst van Figuren

Figuur 1: Kozijntjesstraat, 2014

Figuur 2: Wasstraat, 2015

Figuur 3: Het MLP-model, zoals voorgesteld door Geels (2002)

Figuur 4: MLP-model 'verklaart' verandering (Geels, 2002)

Figuur 5: S-curve zoals voorgesteld door transitiegeeroes (van der Brugge, Rotmans & Loorbach, 2006, p. 5; Rotmans & Kemp, 2003, p. 17)

Figuur 6: Iepenstraat, 2015

Figuur 7: Kozijntjesstraat, 2015

Figuur 8: Zalmstraat, 2015

Figuur 9: Tussenruimte en 'leemte' als eigen aanvulling op bestaande transitie modellen

Figuur 10: Schepen Balthazar en Schepen Watteuw profileren zich als 'redders der deliberatieve democratie' (Leefstraat.be, 2015)

Figuur 11: Fietsenstalling als tijdelijke experiment

Figuur 12: '*Rendering*' Rozier (GentCement, 2015)

Figuur 13: Rozier Gent (Hendryckx, 2013)

Figuren 14, 15, 16 en 17: Antwerpse 'Toekomststraat', 2015

Figuur 18: Kozijntjesstraat, 2015

Figuur 19: Poging tot samenvatten van de complexe praxis

Figuren 20 en 21: Iepenstraat Gent, 2015

Figuur 22: Meibloemstraat, 2015

“[...] [W]e may be at a critical juncture where the future development of this particular design for the reflexive governance of long-term socio-technical change will be decided upon” (Voß, Smith & Grin, 2009, p. 292).

Proloog

Kinderen op rolschaatsen komen me opgewekt vragen of ik meer informatie wil over ‘hun’ straat. Deze vraag lijkt minder vreemd als je de straat op dat moment had kunnen zien. Een groen tapijt strekt zich uit, de grijze onpersoonlijkheid van de onderste laag asfalt zorgvuldig negerend. Rechts van me staan enkele jonge berken, stevig vastgebonden aan een houten constructie. Deze ‘parklets’ zijn zelfgemaakte stratelementen ter grootte van één parkeerplaats. De auto heeft ruimte gemaakt voor een picknicktafel, een moestuin en zelfs een gootsteen. En wonderwel: aan een lange tafel, op een plek waar voordien auto’s hun weg doorheen het centrum raasden, zitten vrouwen, mannen en kinderen te genieten van een deugddoend avondmaal. Balletjes en appelmoes voor de kinderen, een banale – typische – maaltijd in een niet-conventionele setting. De jeugd komen niet meteen aan tafel. Op het groene tapijt – kunstgras met enige verbeelding – staat een trampoline en een klein springkasteel. Pas als de stroom het laat afweten komen de kindjes met mondjesmaat aan tafel. Ook de ouders schuiven iets later aan, zij het voor een iets soberdere brood met spijs. En ook na deze meestal aan zomerse festivals gerelateerde taferelen blijft de aardse teleurstelling der vaat en opkuis bestaan. De bewoners zetten zich samen aan het werk, wat het drama na elke maaltijd toch iets draaglijker maakt. De publieke gootsteen wordt een verzamelpunt, als een urbane drinkpoel voor de verzadigde *homo empathicus*.



Figuur 1: Kozijntjesstraat, 2014

In een andere straat, de Wasstraat, is de afsluiting tussen een park en een school weggewerkt. Waar vroeger een autoverbinding en metalen hekken, als mentale en fysieke barrière, een coupure binnen het stedelijke weefsel vormden wordt de straat nu

doorkruist door ouders, leerkrachten, kinderen en andere (toevallige) passanten. Het hoogteverschil wordt door een – anders niet helemaal volgens de normen afgewerkte – glijbaan opgevangen. Het symboliseert een, voor sommigen, menselijke drang naar zelfverwezenlijking en ‘sense-of-being’. Er wordt letterlijk en figuurlijk gebroken met de bestaande orde en er wordt terug ‘gespeeld’ met de publieke ruimte. Ook in de Flanelstraat te Mariakerke vind ik deze ietwat naïeve, maar daarom niet minder plausibele, kijk op ruimtelijke planning terug. Kippen lopen op het centrale pleintje dat vroeger zover weg leek. Ooit was het een eiland in een nooit eindigende stroom autoverkeer, en dat zal het gauw opnieuw worden. Maar voorlopig lopen kinderen zorgeloos over wat vroeger de vervaarlijke brenger des verkeersonveiligheid was, het pleintje en de kippen tegemoet. En niet enkel kinderen vinden hun plaats binnen deze ‘speeltijd’ welke de Flanelstraat kent. Een kruidentuintje, een publieke bar, ligstoelen en een ruilbibliotheek: de weinig inspirerende publieke ruimte van weleer krijgt een nieuwe en onverwachte invulling.



Figuur 2: Wasstraat, 2015

Wie nog twijfelt, dit is niet de utopische stad van de toekomst. Of toch niet helemaal. We schrijven juni 2014 en ik bevind me in de Leefstraten te Gent. Oplettende voorbijgangers hebben reeds enthousiast opgemerkt dat deze twee straten geen unicum zijn. Hetzelfde geldt echter voor de geroutineerde automobilist met een parkeerwens. Waar ooit metalen gevaarten en asfalt de zo schaarse publieke ruimte overheersten, straatbewoners noodgedwongen binnenshuis lieten doorbrengen en planten verdrongen bloeit nu een levende, gezellige en uitnodigende straat. Deze heterotopie met private kantjes bestaat voorlopig slechts tijdelijk en werd mogelijk gemaakt door een onder mouterij lijdend/leidend overheidsinitiatief de Fiets van Troje genaamd. Deze Fiets van Troje houdt zich dan ook bezig met *transitie* en daar gaat veel zweet en frustratie, maar vooral 'goesting' mee gepaard.

1. Inleiding

In mei 2013 zagen de eerste twee Gentse Leefstraten het licht. Een jaar later, mei en juni 2014, namen tien straten deel aan het initiatief. Tijdens het neerpennen van deze thesis gaan een vijftiengtal straten de uitdaging aan. Maar wat is er precies aan de hand? We kunnen stellen dat er – althans plaatselijk en tijdelijk - sprake is van het einde van een conventie. Op een experimentele wijze wordt het huidige - autogerichte - mobiliteitsbeleid van de stad uitgedaagd. Burgers krijgen één tot twee maanden lang de ruimte om te experimenteren met het publiek domein en mobiliteitsalternatieven. Straten worden geknipt, parkeerplaatsen worden stadstuintjes en bewoners parkeren – zo goed en kwaad als mogelijk - in een nabije buurtparking. De Leefstraten zijn één van de icoonprojecten bedacht door het Fiets van Troje-netwerk, een collectief enthousiaste toekomstdenkers. Zowel de verwezenlijking als de vooruitstrevendheid van deze projecten mogen we echter niet als gratis verworven recht bekijken. Het gaat gepaard met een dynamisch proces, waar tot op heden geen eenduidig passend discours rond bestaat. Dit proces loopt doorheen het bestaande contextgebonden en discursieve institutionele kader.

De Fiets van Troje haalt, althans theoretisch, de mosterd bij transitie-management. Daarbij komen meteen twee vragen naar de oppervlakte. De eerste draait rond het concept zelf: wat is transitie(management) precies? Het Gents Milieu Front (GMF) bericht op zaterdag 21 februari via de sociale media bijvoorbeeld dat transitie een verhaal is ‘voor en door burgers’. We kunnen, inderdaad beargumenteren dat de burger een nieuwe positie krijgt binnen de uitwerking van (nieuwe) stedelijke toekomstbeelden. Maar terzelfdertijd koppelt het GMF een rangorde aan deze beweging: *“En terwijl politici discussiëren over hoeveel parkings en winkelcentra er op de laatste vierkante meters vrije ruimte moeten komen, gebeurt de echte verandering van onderuit!”*. Hier knelt het schoentje. Een transitiebeweging verschilt enkel van de participatiepogingen (Fagence, 2014) uit de voorbije decennia indien de link gelegd wordt met de bestaande beleidsmatige ruimte en ‘politieke discussie’. Wanneer we het transitieverhaal vertellen dienen we verder te kijken dan de burgerbewegingen en hun eis omtrent het ‘recht op de stad’ (Purcell, 2002).

Uit wat volgt zal blijken dat de transitiebeweging een onmogelijkheid zal inhouden wanneer deze louter ‘van onderuit’ zal plaatsvinden. De politieke en beleidsmatige instituties zullen bepalend zijn in de uitwerking van elke innovatieve ‘niche’, waardoor het onlosmakelijk verbonden is met een temporele en geografische context. Daarbij zijn we aan de tweede vraag aanbeland: wat levert de transitie ons op? Kan een transitie-initiatief werkelijk ‘pijn doen’, of wordt de spreekwoordelijke angel verwijderd voor het initiatief goed en wel van start gaat? Kan transitie-management omgaan met de complexiteit (Manson, 2001) binnen haar werkveld? Om dit vanuit de contextuele hoek te benaderen richten we ons op de Fiets van Troje, als centrum van een monografische studie. Als we duidelijker kunnen inschatten wat transitie(management) in deze context precies is, kunnen we ons ook de vraag stellen: *‘what’s next?’* Eén zaak is zeker: De Leefstraat bestaat reeds drie jaren in een vergankelijke realiteit, maar er gaat een complex en dynamisch verhaal aan vooraf. Een verhaal dat tot op heden geschreven en herschreven wordt.

1.1. Dynamische stabiliteit

De wijze waarop een stedelijk beleid vormgegeven wordt is reeds decennia onderhevig aan verandering. Er wordt daarbij veelal gewezen op de ‘expansieve democratie’ (Warren, 1992) waar deliberatieve processen voor ‘directe’ betrokkenheid van burgers zorgen bij beleidsprocessen buiten de ‘politieke sferen’ (Hajer, 2003b, p. 43). Van collaboratie over ‘*advocacy and incremental planning*’ tot ‘*partisan mutual adjustment*’ (zie Fainstein & Fainstein, 1971): Het zijn allen pogingen om via ‘deliberatieve democratie’ een “*betekenisvol engagement van de burgers binnen beleidsontwikkeling op lange termijn*” te verkrijgen (Hendriks, 2009, eigen vertaling). Het is duidelijk dat zowel politiek¹ als beleid niet langer kunnen zonder maatschappelijke processen, waarbij de samenleving input geeft voor de richting waarin het wil uitgaan. De koppeling met de heersende liberale democratie (Purcell, 2008) is echter niet ver te zoeken, waardoor er kan een spanningsveld ontstaan tussen de temporeel gebonden belofte- en machtsgerichte (zie Mansbridge, 2003a) representatieve democratie en de eerder procedureel gerichte deliberatieve democratie (Ryfe, 2005).

Kunnen we deze alternaties doorheen de jaren enkel lezen als een verandering qua jargon? Het moge hoe dan ook duidelijk wezen dat binnen dit politieke kluwen een radicale verandering² uitblijft, ondanks de verschillende pogingen tot participatie (Boelens, 2009). Dit terwijl de maatschappelijke uitdagingen op verschillende terreinen – zoals klimaat, energie, landbouw, mobiliteit en huisvesting – steeds meer prangend blijken te zijn (Debruyne & De Bisschop, 2013). De wijze waarop de economische, politieke en maatschappelijke systemen tegenwoordig geordend zijn (Saunders, 2003) en functioneren binnen een neoliberale (post-politieke) conventie (Voß, Smith & Grin, 2009; Swyngedouw, 2007) draagt bij tot het ineen vallen van planning op lange termijn. Met een onvermogen om adequaat te reageren op globale uitdagingen tot gevolg. Inderdaad, “[...] *the institutional forms of liberal democracy developed in the nineteenth century – representative democracy plus techno-bureaucratic administration – seem increasingly ill suited to the novel problems we face in the twenty-first century.*” (Fung & Wright, 2003, p. 3).

De technocratisch-politieke ruimte faalt om het huidige beleid ten gronde aan te passen en te sturen richting meer duurzame en gemeenschappelijke doelen op lange termijn. De bestaande beleidsmaatregelen, op verschillende niveaus, getuigen van een onmogelijkheid om op integrale wijze tot toekomstgerichte ontwikkeling te komen, de vele strategische plannen (zie Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006 – 2012) en gebiedsgerichte werkingen (Voets, 2008) ten spijt. Kemp en Loorbach (2006) geven namelijk aan dat het beleid hiervoor te gefragmenteerd is en te vaak gericht op oplossingen op korte termijn. Maar waarom slaagt het beleid er niet in om deze maatschappelijke complexe uitdagingen aan te pakken? Daarvoor zijn minstens twee redenen aan te geven:

¹ ‘Politiek’ (*politics*) beschouwen we, in navolging van de analyse door Voß en Bornemann (2011, p. 3) als “*a diversity ideas and interests with regard to public affairs [...] by which individual and collective actors struggle for the definition and the provision of the common good.*” Beleid (*policy*) kan dan gezien worden als “[...] *problems and solutions of politics, [...] the formulation of reasoned proposals, strategies, and instruments to realize policy goals*” (*Ibid.*, p. 3). De structurele binding hiertussen (*polity*) kan gezien worden als de bestaande instituties, normen, regels, administratie, enzovoort. Deze kunnen dan ook niet los gezien worden van elkaar (Mansbridge, 2003b)

² Volgens Lorek en Spangenberg (2014, p. 34) zijn dit “[...] *changes which are addressing the root causes of the problems instead of focusing on curing the symptoms*”.

1) padaafhankelijke keuzes en eventuele 'lock-in'; en 2) complexe uitdagingen worden lineair en op korte termijn aangepakt via meetbare (substantieve) doelen³.

Ondanks de dikwijls negatieve gevolgen gekoppeld aan ons huidige systeem van collectieve consumptie – we denken aan fileleed, klimaatsverandering, luchtvervuiling, ongelijkheid, stijgende kosten, et cetera – blijven we vasthouden aan 'suboptimale' oplossingen (Meadowcroft, 2009, p. 329). Dit heeft, onder andere volgens Geels (2010, p. 495), ermee te maken dat "[e]xisting systems are characterized by stability, lock-in, and path dependence, which give rise to incremental change along predictable trajectories". Bestaande systemen zijn gebaseerd op welgekende – niet duurzame – oplossing gemaakt binnen een (neo)liberale en laat-kapitalistische context (Jameson, 1991). Wat ooit economische groei en technologische vooruitgang faciliteerde, wordt nu als nefast beschouwd voor mens en omgeving (Kemp & Loorbach, 2006). De kracht van verankering⁴. Volgens deze laatste auteurs uit dit zich in 'symptomatische problemen' zoals bijvoorbeeld files bij mobiliteitssystemen, stroomtekorten bij energiesystemen en veeziekten binnen de landbouwsector.

Beleid en instrumenten komen daarbij vaak niet tot alternatieve keuzes vanwege beslissingen in het verleden (Coppens et al., 2014, p. 55). "*The existence of socio-technical regimes, and their established practices and infrastructure has considerable impact on how much future development can deviate from current practice.*" (Evliati, 2013, p. 15). Gemaakte investeringen, winstbejag op korte termijn, gevestigde belangen, politieke coalities, verdeelde middelen, routines, voorkeuren en machts-relaties; ze dragen allen bij tot een padaafhankelijke wijze om een 'oplossing' te formuleren voor maatschappelijke vraagstukken (Loorbach, 2014). Hoe binnen ons mobiliteitssysteem gemotoriseerd vervoer systematisch meer subsidies en ruimte toegewezen krijgt kan als voorbeeld dienen. Hetzelfde voor de recente beslissing om de kerncentrales Doel 1 en 2 langer open te houden (De Morgen, 2014a). Er is sprake van padaafhankelijkheid wanneer "*[...] a minor or fleeting advantage or a seemingly inconsequential lead for some technology, product or standard can have important and irreversible influences on the ultimate market allocation of resources, even in a world characterized by voluntary decisions and individually maximizing behavior*" (Liebowitz & Margolis, 1995, p. 1). 'Succesvolle' systemen bestaan daarbij uit netwerken van actoren, voorwerpen en instituties welke een padaafhankelijke stabiliteit verwerven als 'socio-technisch regime' (Smith, Voß, & Grin, 2010, p. 436).

Desalniettemin probeert dit regime zichzelf eveneens in stand te houden wanneer het geconfronteerd wordt met nieuwe uitdagingen. Regelgeving, gedragingen, betekenisverlening, marktwerking, infrastructuur: Het zijn allen elementen die steeds opnieuw bijdragen tot het behoud en de reproductie van een systeem⁵ (Paredis, 2013). Want zoals Blondeel (2012, p. 177) voorspelt: "[...]

³ De aanpak van 'problemen' wordt daarbij beschouwd als een eenvoudige koppeling tussen probleem en oplossing, met een verloochening van de meervoudige lagen rondom het 'probleem': "*This is a crisis. A large crisis. In fact, if you've got a moment, it's a twelve-story crisis with a magnificent entrance hall, carpeting throughout, 24-hour porterage, and an enormous sign on the roof, saying 'This Is a Large Crisis'. A large crisis requires a large plan... Get me two pencils and a pair of underpants.*" (Lord Blackadder, 2001).

⁴ De tekst van het nummer 'Bushman' door Midnite uit het leven gegrepen: "*They are selling you the illusion of progression: financial oppression. And they are selling you pure industrial aggression [...] Math is their tool. Philosophy is their tool. Technology is their tool. Don't you know? Don't you think they know the system is too far gone?*".

⁵ Er zijn dus meerdere systemen die naast – en doorheen - elkaar bestaan. Elk systeem wordt in stand gehouden door een (netwerk van) actoren die, bewust of onbewust, ageren binnen een 'semi-coherente set regels'

zelfkritische transformatie bereik je niet door de motor van de vernieuwing bij publieke en private investeerders te leggen, instanties die al plannen en middelen in de schuif hebben liggen". Het regime gaat op zoek naar systeemverbeteringen (Coppens *et al.*, 2014, p. 55) in de hoop bestaande maatschappelijke conflicten - zoals de schijnbare paradox tussen autobereikbaarheid en leefbaarheid - op te lossen. Deze kritiek kunnen we trouwens eveneens formuleren bij de technische innovaties die ogenschijnlijk een 'transitie' beogen, zoals de opkomst van de elektrische wagen⁶ (Steinhilber, Wells & Thankappan, 2013). Behoudsgezinde inspanningen worden geleverd omdat de maatschappelijke kost van de dysfunctionele elementen kennelijk niet opweegt tegen de vaak in financiële termen uitgedrukte kost van een regimeverandering. Dit is één van de kenmerken van een padafhankelijk beleid, waarbij geprobeerd wordt eerdere investeringen te laten renderen, ondanks maatschappelijke druk om verandering. Het system lijkt 'stubbornly persistent' (Devolder & Block, 2015, p. 3270). Daarbij bestaat het risico voor 'lock-in' (Kemp, Loorbach & Rotmans, 2007), aangezien "*marginal adjustments of individual agents may not offer the assurance of optimization or the revision of suboptimal outcomes*" (Liebowitz & Margolis, 1995, p. 1). Een groot aantal zaken is dan 'fysiek en feitelijk dichtgetimmerd' (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012, p. 23). Een vorm van *foreclosure*, als het ware.

Het bestaande socio-technische regime probeert zichzelf daarenboven in stand te houden op een lineaire manier. Regimes bestaan uit een samenkomst van infrastructuur, actoren, gewoontes, regulaties, enzovoort (Evliati, 2013, p. 19). Ze structureren de activiteit van actoren binnen het maatschappelijke veld (Paredis, 2013), waardoor overheidsgestuurde projecten - en vaak genoeg ook processen - verder bouwen op bestaande structuren en culturen, waardoor harde keuzes steeds moeilijker worden⁷. Of zoals Roorda en collega's (2012, p. 22) het zeggen: "*[T]he tensions revolve around what some call 'the dictatorship of the present'. Our thinking always starts from our current frames of thought, so an envisioned future is based on them*". Het beleid weet binnen deze rigiditeit geen raad met de complexe problemen waarmee het aan de slag moet gaan. De huisvestingskwestie en het mobiliteitsvraagstuk, onder andere, worden daarom gezien als 'wicked problems' (Van Bueren, Klijn, & Koppenjan, 2003). Het zijn persistente problemen ondanks verscheidene pogingen om tot een 'oplossing' te komen. Daarenboven is er helemaal geen consensus over wat die 'oplossing' precies zou

(Paredis, 2013, p. 19). De actoren delen waarden, normen, regels, interesses, belangen en, belangrijk, een visie op de koppeling tussen probleem en oplossing. Ze kunnen dus gezien worden binnen een bepaalde institutionele setting, met een brede interpretatie van het concept 'institutie' op de koop toe: "*[...] [W]e may define institutions as systems of established and prevalent social rules that structure social interactions*" (Hodgson, 2006, p.2).

⁶ De introductie van de elektrische wagen stoot op verschillende vlakken op moeilijkheden. Volgens Steinhilber, Wells & Thankappan (2013) wijst dit mogelijk op een falen van transitie management. Voor de auteurs zijn twee zaken van belang: technologie en infrastructuur, enerzijds, en interessante investeringsmodellen, anderzijds. Wij beargumenteren echter dat technologische innovaties op zich geen voldoende voorwaarde zijn voor een structurele verandering en wel om twee redenen. Ten eerste is er amper sprake van een culturele en gedragsmatige shift. Het gaat enkel om technologische materialen, gekoppeld aan de marktwerking. Ten tweede, en hierbij aansluitend, is de elektrische wagen het voortzetten van het huidige regime, aangezien de rol van de auto in de stad niet in vraag gesteld wordt. De technologische innovatie komt enkel - en onvoldoende - tegemoet aan problemen zoals luchtkwaliteit en klimaatsopwarming. Thema's zoals ruimtegebruik, verkeersveiligheid, gezondheid, enzovoort worden niet geadresseerd. Zoals de auteurs zelf aangeven in de laatste alinea: "*[...] the introduction of EV (electric vehicles) does not only face technological challenges, but also social and political ones.*" (Steinhilber, Wells & Thankappan, 2013, p. 7).

⁷ Ook de markt kan gebonden zijn aan deze structuren, culturen en gewoonten, zoals we eerder kort aangaven binnen het voorbeeld van de elektrische wagen.

omvatten en is het bestaande regime – als regelgeving, onderzoek, markt, etc. – niet in staat een alternatieve systeeminnovatie te ondersteunen (Meadowcroft, 2009).

Overheden reageren met kracht op wat zij als ‘symptomen’ beschouwen, zonder de onderliggende oorzaak aan te pakken. Vaak wordt een strategie vertaald naar plannen en generieke beleidsmaatregelen (Coppens *et al.*, 2014) na overvloedig politiek getouwtrek. Ze ontkennen daarmee de complexiteit⁸ van de problemen in kwestie (Kemp & Loorbach, 2006). Dit staat in schril contrast met de praxis rond systemen zoals energie, economie, mobiliteit en publiek domein: Het zijn complexe gegevens waarbij gelijk of ongelijk geen rol speelt. De *perceptie* over het ‘probleem’ en de ‘oplossing’ is belangrijk. Daarenboven valt het ‘probleem’ niet te isoleren en kan niet vastgehouden worden aan generieke ‘oplossingen’. *“Nowadays our society faces structural problems which cannot be solved by incremental policies leading to incremental change”*, zo stellen Rotmans en Kemp (2003, p. 7): *“These problems are complex, persistent, ill-structured and surrounded by uncertainties”*. Binnen de conventionele ‘symptoomgerichte behandeling’ is echter tijd noch plaats voor leerprocessen en het doorwerken van innovaties (Malerba & Orsenigo, 1996), waardoor projectvoorstellen vaak falen om op lange termijn tot een structurele verandering te komen. De focus ligt op lineaire voorstellen: *“Complexity is avoided. Indeed a shortsighted vision on sustainable solutions...”* (Lietaer, Arnsperger, Goerner & Brunnhuber, 2012, p. 1).

Ook ‘vernieuwende’ plannen, zoals het kersverse Gentse Mobiliteitsplan, zijn vaak het resultaat van zo’n lineair (modernistisch) proces⁹. Evliati (2013, p. 17) stelt immers dat systemen - zoals binnen steden, gebouwen of sectoren - vaak slechts marginale veranderingen toelaten. Uit het systeem voortvloeiende innovaties houden daarbij dikwijls geen diepgaande structurele verandering in. Hoogstens worden formele regels aangepast, wetgeving complexer gemaakt en instrumenten ‘strategischer’ van karakter (Coppens *et al.*, 2014). Beleidsmakers en politici houden al te vaak geen rekening met onzekerheden binnen de maatschappelijke context en gaan ervan uit dat het huidige regime, mits een ‘goed ruimtelijk beleid’ dat ‘blaakt van visie, ideeën en ambitie’ (Vlaamse Overheid, Ruimte voor morgen, 2011), bestaande en toekomstige complexe vraagstukken de hoofd kan bieden. Maar hoe dan ook: *“[...] the traditional approaches to wicked problems fall short.”* (van Bueren, Klijn & Koppejan, 2003, p. 194).

1.2. Transitie als verandering

We hebben dus een dubbel falen van het bestaande beleid beschreven: enerzijds is er de moeilijkheid om los te komen van gevestigde ideologieën rond oplossingen, participatie, locatie, enzovoort. Steeds worden dezelfde actoren samengebracht rond dezelfde problemen met dezelfde oplossing in het achterhoofd (Sherlock, Kirk & Reeves, 2004). Anderzijds is er het onvermogen om onzekerheid toe te

⁸ Deze problemen worden als ‘complex’ beschouwd omdat ze zowel economische, ecologische, sociale als ruimtelijke raakpunten hebben (Kemp & Loorbach, 2006, p. 104).

⁹ De voorspelde automobilititeit is meer dan het ‘fileprobleem’. Infrastructurele oplossingen zijn niet meer uit de media weg te slaan, maar getuigen van een lineair denken dat de complexiteit van mobiliteitsparadigmata ontkent. We dienen ook de nefaste gevolgen voor milieu, gezondheid, economie en ruimtegebruik in acht te nemen. Daarnaast is het sociale aspect, waarbij eerder bereikbaarheid centraal staat, van belang. De samenkomst van verschillende factoren toont de complexiteit van de situatie aan. Banister (2008) geeft reeds langer aan dat het bestaande mobiliteitsmodel niet houdbaar is. Het alternatief is echter moeilijker te voorspellen.

laten binnen lineaire besluitvormingsprocessen en planologie. Het bestaande regime¹⁰ worstelt met de complexiteit binnen de samenleving (Roorda *et al.*, 2012, p. 4) en elk technocratisch oplossingsgericht (overheids)initiatief is *'doomed to fail'* als we deze multiple gelaagdheid niet onder ogen zien (Rotmans & Kemp, 2003). Doelgebonden en meetbare projectvoorstellen houden geen rekening met de onvoorspelbaarheid die de toekomst brengt. De bovenstaande kijk op de huidige denk- en doepatronen betekent echter niet dat de hardnekkige systemen onveranderbaar zijn. *"Ondanks het feit dat het biofysisch ecosysteem Aarde ons steeds meer alarmerende signalen uitstuurt dat er 'grenzen zijn aan de groei' zijn, zet dit niet aan tot radicale verandering. Om deze pertinente problemen aan te pakken is er nood aan brede maatschappelijke verandering of 'transities'"* (Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 47). Binnen transitiedenken wordt namelijk op de verandering *binnen* het bestaande systeem gefocust (Shove & Walker, 2007), waarbij transitie de transformatie of het vervanging van het oud door een nieuw regime is (Paredis, 2013, p. 22).

Transitie wordt gedefinieerd als een diepgaande verandering in de structuur, cultuur en praktijk van maatschappelijke systemen (Paredis & Block, 2013, p. 1). Deze systemen¹¹ vervullen bestaande functies rond collectieve consumptie - zoals energie, huisvesting, voedselproductie en mobiliteit (Coppens *et al.*, 2014; Hendriks, 2009, p. 342) - en bestaan binnen een dominant socio-technisch regime (Paredis, 2013). Onder *structuur* verstaan we zowel materiële als immateriële zaken, bijvoorbeeld infrastructuur en regelgeving. De bestaande ondergrondse parkeerplaatsen zorgen, onder andere, in het Gentse voor een instandhouding van het huidige mobiliteitssysteem¹². De *cultuur* behelst waarden en normen gekoppeld aan de dominante beelden binnen een bestaand paradigma. Het ideaal van een wagen voor de deur, bijvoorbeeld, hoort nog steeds tot 'de norm'. In de *praktijk* worden we vaak gestuurd door routinematig gedrag (Harms, 2003) en cognitieve onzekerheid over alternatieven (van Bueren, Klijn & Koppejans, 2003), waarbij de dominantie van de wagen wordt bevestigd. Zo wijst onderzoek aan dat de auto nog steeds het vaakst gebruikte vervoersmiddel is, ook voor verplaatsingen van één tot drie kilometer (De Standaard, 2013). De combinatie van deze drie sporen brengt een padafhankelijke bevrediging van een - autogerichte - behoefte (zie Freud, 2006 [1929], p. 473) met zich mee, wat op termijn kan leiden tot een *lock-in*¹³. Zoals De Bruyn en Vermeulen (2012, p. 27) het stellen: *"De problemen die in zulke systemen zijn ingebed, noemen we in transitietermen "hardnekkig". Ze vragen een fundamentele en diepgaande verandering in onze levensstijl, ons beleidsbestel en ons politiek en economisch systeem"*. Er bestaat een inertie, een barrière tegen innovatieve alternatieven (Steinhilber, Wells & Thankappan, 2013), vanuit een bepaalde ideologie (Gunder, 2010) en gedragsmatige perpetuum mobile.

¹⁰ Regime als beleid, wetenschap, wetgeving, et cetera.

¹¹ Zo ziet Geels (2002) het auto-gerichte systeem de samenkomst van cultuur en betekenis, regelgeving en beleid, infrastructuur, markt, gebruikersvoorkeuren en routines, enzovoort.

¹² De dominante binnen het 'mobiliteitsprobleem' blijft de auto. Uit een studie van de Vlaamse regering blijkt dat 75% van de afgelegde personenkilometer met de auto of vrachtwagen wordt afgelegd (Coppens *et al.*, 2014). En inderdaad, Individuele automobilititeit is sterk verbonden aan de bevrediging van individuele behoeften (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012).

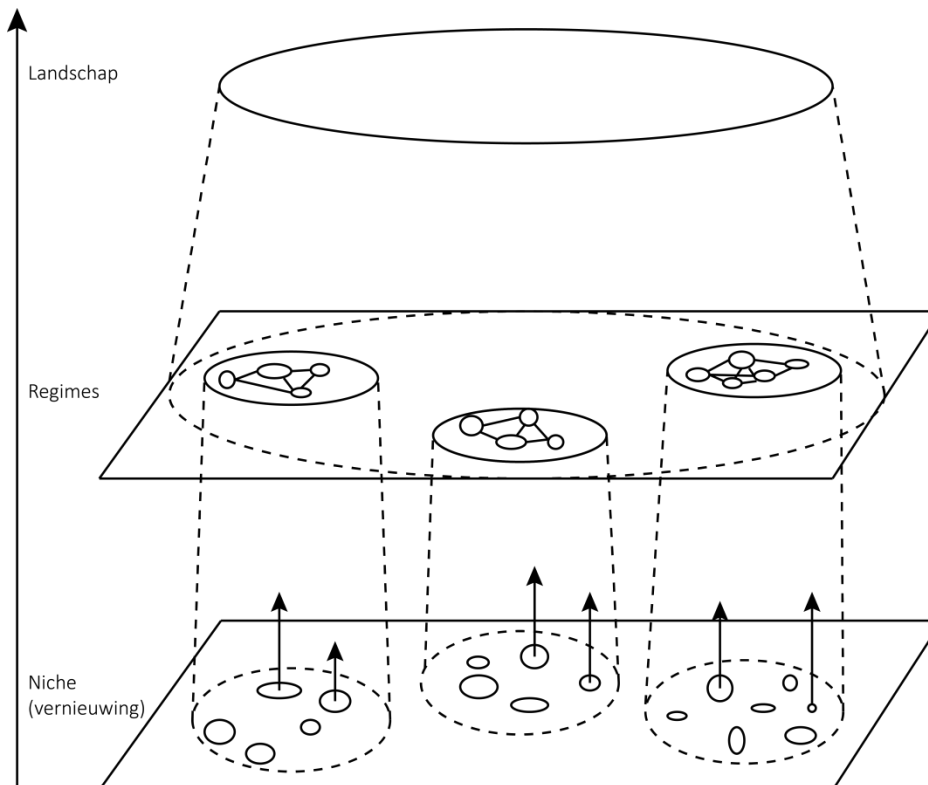
¹³ *"Tot op vandaag is de auto in Vlaanderen diep geworteld in onze levensstijl en ingebed in een complex maatschappelijk systeem. De infrastructuur (dichtste wegennet van Europa), de ruimtelijke ordening (lintbebouwing, nevelsteden, verkavelingsmodel), het mobiliteitssysteem (slecht uitgebouwd en weinig geïntegreerd openbaar vervoer), de mobiliteitscultuur (pendelaars, bedrijfswagens, statussymboliek, achterbankkinderen): ze zijn allemaal afgestemd op de centrale plaats van de auto in onze samenleving."* (De Bruyn & Vermeulen, 2012, p. 25).

Binnen de wetenschappelijke literatuur wordt vaak het ‘*multilevelperspectieve*’ model gebruikt (Paredis *et al.*, 2009) om dit kluwen te structureren (figuur 3). Veranderingen zijn daarbij het gevolg van processen op drie niveaus – niches (micro), regime (meso) en landschap (macro) - die samen één socio-technisch systeem vormen (Geels & Schot, 2007). Een transitie is dan gericht op de fundamentele verandering van het bestaande socio-technische regime met behulp van ontwikkelingen op macro- en microniveau (Paredis, 2013). Op *landschappelijk* macroniveau haalt Geels (2001) ‘globale’ exogene alteraties aan, zoals klimaatverandering en ‘*peak oil*’. Het zijn sociale, maatschappelijke, ecologische, economische factoren op een hoger schaalniveau en vormt daarbij de structurele context voor zowel niche als regime (Smith, Voß, & Grin, 2010). Het actieve en dynamische decor waarin het spel gespeeld wordt, zeg maar. Het houdt niet enkel demografische- en omgevingsveranderingen – zoals klimaatverandering - in, maar ook sociale bewegingen, politieke ideologieën, economische herstructurering, wetenschappelijke paradigma’s – zoals transitietheorie – en culturele ontwikkelingen (Smith, Voß, & Grin, 2010, p. 441).

Op *niche* microniveau hebben we het over kleinere en/of lokale netwerken welke experimenteren met vernieuwende arrangementen. Daarbij hebben we het zowel over technische (elektrische wagen), actorgerichte (nieuwe coalities), als sociaal-culturele innovatie. “*Unlike technological niches, socio-technical niches do not focus on a single technological artefact. Instead, they reflect a substantively different way of delivering a societal function.*” (Longhurst & Seyfang, 2011, p. 17). Vraagstukken op landschapsniveau kunnen als katalysator dienen voor innovaties op nicheniveau (Block & Paredis, 2012). Niches zijn dus vernieuwende alternatieven, en verandering is hier radicaler dan deze voorgesteld door het regime zelf (Smith, Voß, & Grin, 2010) waardoor transities afhankelijk zijn van deze niche-activiteiten (zie Späth & Rohrer, 2010). Het zijn ‘beschermdes ruimtes¹⁴’ voor baanbrekende radicale alternatieven. Deze innovatie komt veelal uit de burgermaatschappij (Smith, Voß, & Grin, 2010) en wordt opgepikt door ‘*early adaptors*’ (Campbell, Ryley & Thring, 2012), wat uiteindelijk moet leiden tot “*new practices or institutions*” (Longhurst & Seyfang, 2011, p. 18).

Bestaande *regimes* zijn, zoals besproken, ‘dynamisch stabiel’, aangezien ze zowel een toekomstgericht beleid mogelijk maken als radicale innovatie (kunnen) tegenhouden (Kemp & Loorbach, 2006). Vanwege de eerder genoemde padafhankelijkheid gekoppeld aan vroegere en recente beleidskeuzes, lijkt het veranderen van ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen moeilijk. ‘Oplossingsgerichte’ beleidsprojecten slagen er dus niet in om tot een alternatief te komen. De overheid heeft “*onvoldoende greep [...] op alle (f)actoren om autonoom te handelen*” (Block, Paredis & De Bruyn, 2012, p. 126). Het regime omhelst het conventionele – geïnstitutionaliseerde – functioneren van de maatschappij, waarbij verandering binnen het regime gekenmerkt wordt door incrementaliteit en padafhankelijkheid (Smith, Voß, & Grin, 2010). Het valt dus samen te vatten als het geheel van kennis, investeringen, objecten, infrastructuur, regelgeving, waarden en normen binnen de verdeling consument-producent (Geels, 2002; Smith, Voß, & Grin, 2010).

¹⁴ De consequenties voor deze ‘bescherming’ – voor zover er überhaupt sprake kan zijn van een beschermd ruimte – worden besproken in hoofdstukken 5.1-5.6.



Figuur 3: Het MLP model, zoals voorgesteld door Geels (2002)

Het MLP-model propageert dus een bredere kijk op – duurzame – innovatie¹⁵. Het gaat daarbij voorbij een fragmentarische kijk op bestaande systemen. Ook de maatschappelijke, omgevings- en politieke dynamieken worden belicht. Het model gaat uit van een meervoudige gelaagdheid: Een verandering houdt een brede shift in qua consumptiepatronen, voorkeuren van de gebruiker, wetgeving, technologieën, enzovoort. De autogerichte maatschappij radicaal herdenken is, bijvoorbeeld, meer dan het technologisch ontwikkelen van ‘groene’ wagens (Schot, Hoogma & Elzen, 1994). Het bestaande mobiliteitsparadigma omvat eveneens ruimtelijke planning, administraties en instituties – zoals verzekeringen –, lobbygroepen uit automobiel- en oliesector, en de culturele significantie van autogebruik (Smith, Voß, & Grin, 2010). De wisselwerking tussen deze elementen zorgt tegenwoordig voor een ‘stabiel’ patroon van mobiliteitsproductie en –consumptie, en een dieper begrip van deze complexiteit kan een aanzet zijn tot verandering. *“It is a model for escaping lock-in and moving towards solutions that offer multiple benefits, not just for users but also for society as a whole”* (Kemp & Loorbach, 2006, p. 103).

Er wordt dus op minstens twee manieren invloed uitgeoefend op het socio-technische regime. Enerzijds is er de ‘globale’ maatschappelijke achtergrond. Het zijn traag veranderende exogene factoren zoals ‘culturele patronen, macro-politieke ontwikkelingen, natuurlijke omstandigheden en de materiële omgeving’ (Paredis, 2013, p. 21). Ze zetten, soms op dwingende wijze – zoals tijdens een crisis of oorlog – druk op het regime. Dit beschouwen we echter niet als ‘problemen’, maar als opportuniteiten die kansen creëren voor nieuwe praktijken en technologieën. Het zijn ‘*windows of opportunity*’ (Archibugi & Pietrobelli, 2003; Coppens *et al.*, 2014, p. 53) voor een grondige structurele verandering van het systeem. Anderzijds zijn er de sociale netwerken van actoren die innovaties steunen (Albinsson, Lind & Forsgren, 2007). Deze ‘niches’ vinden plaats op een kleinschalig niveau,

¹⁵ Waarbij een expliciete normatieve richting wordt gegeven aan deze innovatie (Smith, Voß, & Grin, 2010).

gedragen door gedreven actoren buiten de ‘normale’ marktwerking (Paredis, 2013), en ontstaan dikwijls op zelforganisorische wijze (zie Portugali, 2009). Vanwege hun innovatieve en adaptieve karakter steunen ze op leerprocessen gekoppeld aan experimenten en pilootprojecten. Het zijn radicale nieuwigheden en het effect van een ingreep is dus onvoorspelbaar (Beck, 1974). Daarbij wijken deze af van de doelgerichte overheidsprojecten welke, gebaseerd op wiskundige modellen (Vlaamse Overheid, z.d.), laten uitschijnen het effect van hun ingreep te kunnen voorspellen vanuit een idee over de ‘gewenste eindtoestand’ (Coppens *et al.*, 2014).

Verandering begint op niveniveau, zo stelt het MLP-model, waarna het sociotechnische regimes aantast en het bredere ‘landschap’ (Voß en Bornemann, 2011) . Transitie is daarenboven steeds minder lineair, en steeds vaker co-evolutionair. Het betreft een omslag in zowel het denken als het doen, waarbij wél tot een radicale verandering wordt gekomen. Maar met deze theoretische modellen is nog niet duidelijk hoe dit ‘denken en doen’ in praktijk omgezet kan worden. Hier komt het concept ‘transitiemanagement’ op de proppen. Transitiemanagement is het ‘praktische’ proces om met complexe uitdagingen en diepgewortelde institutionele structuren om te gaan. Daarbij worden maatschappelijke ‘veranderingen’ niet op korte termijn als overheidsdoelstelling vooropgesteld, maar worden bestaande regimes uitgedaagd door netwerken die op niche-niveau een structurele en fundamentele systeemverandering beogen (Loorbach, 2007).

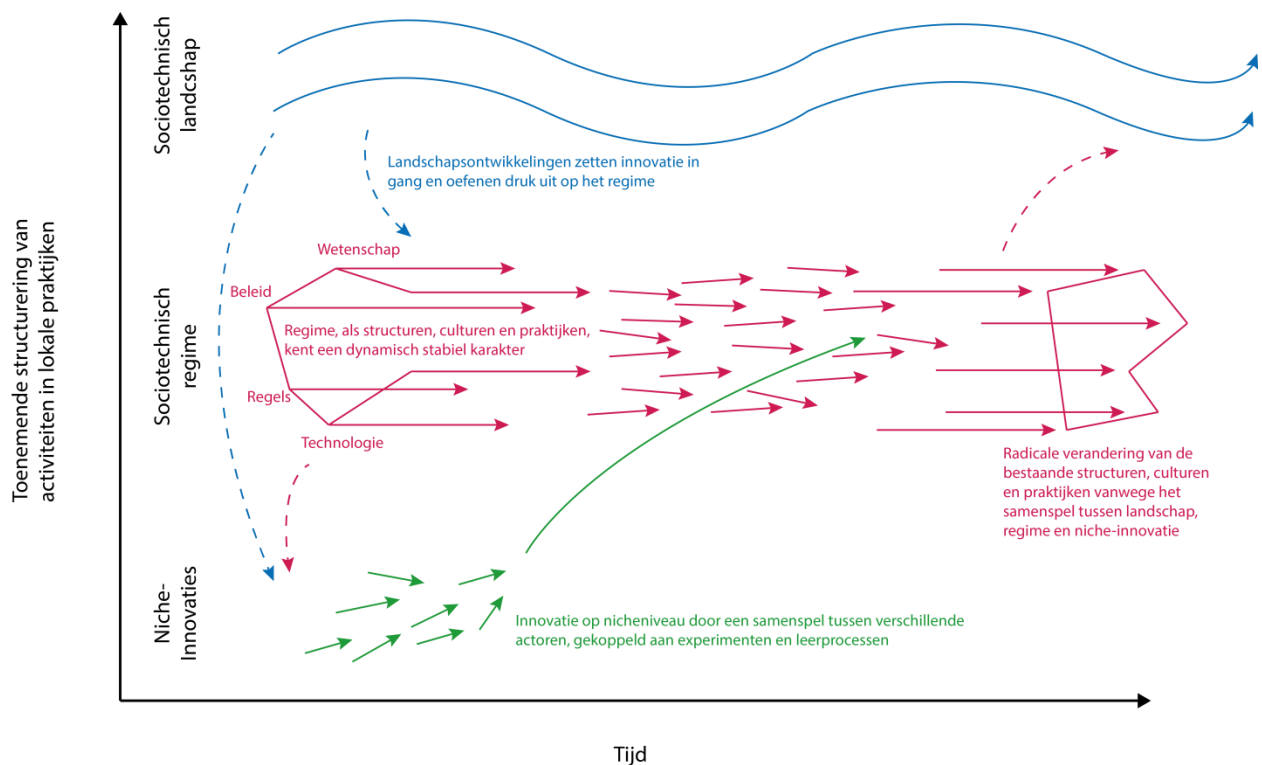
1.3. Transitiemanagement als poging tot verandering

“Transitiemanagement is ‘in’, zoveel is zeker”
(Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 46).

We zagen eerder dat bestaande sectoren en systemen teren op vaak verouderde – niet duurzame – beleidsmaatregelen en padafhankelijke keuzes. Met alle gevolgen vandien. Er is echter licht aan het eind van de tunnel. Transitie stelt dat het anders kan. Het herstructureren van cruciale sociale systemen als antwoord op een waaier aan sociale uitdagingen (Voß, Smith & Grin, 2009) lijkt mogelijk. Maar hoe kan een bestaand systeem, binnen het geheel aan rigiditeit en schijnverandering, richting meer ‘gewenste’ – want duurzame¹⁶ – uitkomsten gestuurd worden (Smith, Voß, & Grin, 2010)?

De organisatie en werking van de klassiek-modernistische overheid faalt om op haar eentje bestaande ontwikkelingen in een andere richting te sturen. *“Dit heeft een diep gevoel van onbehagen onder burgers met zich meegebracht”*, aldus Hajer (2003b, p. 47). Met dit onbehagen gaan transitiemanagers aan de slag. Transitiedenkers *“worden gekenmerkt door een onbehagen met bestaande structuren en praktijken en een expliciete zoektocht naar alternatieven”* (Loorbach, Jhagroe & Roorda, 2013, p. 69). Kleine groepen actoren engageren zich rond lokale opportuniteiten en moeilijkheden die zich op zelf-organisorische wijze aandienen (Boonstra, Duijn & Rijnveld, z.d.). Ze sluiten aan bij de dysfunctionele elementen van het regime en de kansen op landschappelijk niveau (Coppens *et al.*, 2014). Een ‘duurzame’ verandering dient zich dus te enten op lokale innovaties binnen een netwerk van enthousiaste actoren. Zij richten zich op specifieke ‘problemen’ en kansen om tot een niche te komen. Idealiter is er een sterke sociale interactie tussen de actoren, die zich scharen achter een gedeelde visie op het probleem.

¹⁶ Over de legitimiteit van deze ‘gewenste uitkomsten’ hebben we het, onder andere, in hoofdstuk 4.5 en 5.5.



Figuur 4: MLP-model 'verklaart' verandering (Geels, 2002)

Het is duidelijk dat kennis over 'transities' niet hetzelfde is als de ambitie om transitieprocessen te beïnvloeden. Om dit beter te kunnen 'sturen' bestaat een 'dynamisch multi-level perspectief'-model (Geels, 2002) dat op een stapsgewijze wijze een structurele verandering nastreeft (Rotmans & Kemp, 2003). Verandering is namelijk moeilijk stuurbaar (Coppens *et al.*, 2014) en is afhankelijk van opportuniteiten op zowel regime-, niche- als landschapsniveau (Paredis, 2013). Paredis en Block (2013) beschrijven transitie dan ook als een samenkomst van verschillende actoren met verschillende – vaak conflicterende – interesses en ideeën, wat ervoor zorgt dat het een complex proces is (figuur 4). De complexiteit is daarbij echter een spiegel van de maatschappij, wat ervoor zorgt dat het proces een meer legitiem karakter krijgt dan de bestaande *top-down* en *bottom-up* systemen. Net vanwege de complexiteit van de maatschappij (Manson, 2001) zijn veranderingen onvoorspelbaar en moeilijk te sturen, waardoor oplossingen niet a priori bepaald kunnen worden. Nieuwe structuren, culturen en gedragingen zijn afhankelijk van wederzijdse leerprocessen, waardoor de 'oplossing' – of het eindpunt van het transitiepad – meerdere 'toekomst' kan behelzen. Niet het project staat centraal, wel de procesmatige mobilisatie van actoren in specifieke niches (Coppens *et al.*, 2014, p. 55) en de toevalligheid van 'windows of opportunities' (Archibugi & Pietrobelli, 2003). "Hence, such a transition experiment is not only a goal in itself, but an instrument to explore and learn about radically different ways of meeting societal needs, now and in the future" (Roorda *et al.*, 2012, p. 29). Transitie management focust daarbij op procesmatige co-evolutie (Rotmans & Kemp, 2003) en volgt daarbij enkele basisstappen.

Vooreerst worden 'transitie-arena's' georganiseerd. Dat zijn open en dynamische netwerken (Kemp & Loorbach, 2006) van relevante denkers met verschillende achtergronden (Loorbach, 2010). Deze 'toekomstdenkers' worden samengebracht om met een 'open geest voorbij hun eigen werkveld te

kijken' (Voß en Bornemann, 2011, p. 8), waarna de creatieve en innoverende visies gekoppeld worden aan het bestaande beleid door actoren met een meer praktisch gerichte kennis, zoals ambtenaren (Kemp & Loorbach, 2006, p. 112). Niches beïnvloeden het regime, weet je nog. Deze 'frontrunners' worden geselecteerd op basis van hun competenties en interesses (Kemp & Loorbach, 2006) en werken verschillende percepties uit op specifieke persistente problemen (Loorbach, 2010). Daarbij is het echter van belang dat de deelnemers participeren op persoonlijke basis, en niet als vertegenwoordiger van een bepaalde organisatie (Loorbach, 2010).

Als alles goed gaat komen de aanwezige 'experten' tot een gedeelde perceptie op het 'probleem', een visie lange termijn en enkele thematische doelen (harde keuzes). Ze werken transitiepaden uit met het oog op trendbreuken en gedrags- en institutionele verandering (Voß en Bornemann, 2011). Dit is de zogenaamde visie- en agendavormingsfase. De gedeelde visie stelt een standaard of doelen voor het systeem als geheel (Kemp & Loorbach, 2006). De doelen worden idealiter democratisch gekozen, zonder daarbij een consensusoplossing naar voren te schuiven, hoewel critici hier hun twijfels rond hebben: *"Omwille van pragmatiek in het handelen kiest men voor een consensuspraktijk¹⁷. Intussen worden ideologische motivaties en belangen van verschillende actoren secundair en weinig voorwerp van debat."* (Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 48). Meer 'strategische' actoren, zoals vertegenwoordigers uit een bepaalde administratie met 'voldoende autoriteit en ruimte om binnen de eigen organisatie te manoeuvreren' (Loorbach, 2010, p. 176) worden daarom liefst in deze fase reeds betrokken. De visie moet, zo stellen transitiedenkers, aantrekkelijk en creatief zijn, maar ook gedragen door een grote groep actoren.

De transitiepaden worden in een volgend stadium opgesteld. Dit zijn verschillende routes richting de gewenste verandering. Ze bevatten doelen en objectieven op kortere en langere termijn. Het zijn uiteindelijk trendbreuken en bevatten expliciete voorstellen tot experimenteren via 'vertalingen' van de langetermijnvisie (Kemp & Loorbach, 2006, p. 115). Ze geven richting aan de te volgen stappen voor het transitie-initiatief. De term 'management' doelt dan ook op *"the conscious effort to guide such transitions along desirable pathways"* (Meadowcroft, 2009).

Om deze doelen te bereiken worden in een volgende stap experimenten uitgedacht en uitgevoerd. Het is het toepassen van thema's en ideeën in de praktijk met het oog op leerprocessen en mutuele adaptatie (Kemp & Loorbach, 2006), en het ontwikkelen van publieke steun gericht op een breder publiek en lokale autoriteiten (Voß en Bornemann, 2011). Sociale en technologische nieuwigheden worden getest in de praktijk om transitiepaden richting gewenste toekomsten uit te proberen (Meadowcroft, 2009, p. 325). De experimenten zijn gelimiteerd in de tijd (Kemp & Loorbach, 2006) en flexibel genoeg om aanpassingen aan de kortetermijndoelstellingen toe te laten. Ze kunnen potentieel een grote bijdrage leveren aan het transitieproces. Succesvolle experimenten kunnen verdiept – zoals het toepassen in een andere context – of opgeschaald – van micro- naar macroniveau – worden (Loorbach, 2010, p. 176).

Uiteindelijk dient doorheen deze stappen een doorgedreven evaluatie en monitoring plaats te vinden. Dit is de evaluatie van de te bereiken objectieven én de kwaliteit van het transitieproces. Het is gericht

¹⁷ *"Het idee achter transitie-management is dat op basis van een enthousiasmerend toekomstbeeld (of Leitbild) een veelheid aan mogelijke transitiepaden wordt uitgewerkt die systeemverstorend moeten werken"* (Debruyne & De Bisschop, 2013, pp. 47-48).

op het vergroten van de kennis van ‘het probleem’ en het selecteren (nieuwe) transitiedoelen en – paden (Voß en Bornemann, 2011). Van belang is eveneens een reflectie over wat nu net geleerd wordt uit de experimenten en hoe dit kan helpen bij het uitwerken van de transitiepaden (Kemp & Loorbach, 2006). Zowel vooruitgang, barrières als verbeteringspunten worden hierbij geëvalueerd (Loorbach, 2010).

“Transitiemanagement vertrekt vanuit een gezamenlijke systeemanalyse en visievorming met een beperkte groep van vooruitstrevende niche-en regimespelers en probeert daarmee aan agendasetting te doen voor langetermijnbeleid” (Block, Paredis & De Bruyn, 2012, p. 108). Het zoekt dus overduidelijk een innovatieve oplossing op lange termijn, in tegenstelling tot de bestaande ‘*patch and mend*’-mentaliteit waarbij bestaande systemen worden gecorrigeerd of geoptimaliseerd (Voß, Smith & Grin, 2009). Leerprocessen staan daarbij centraal. Transitiedenkers gaan idealiter uit van een ‘*open-ended*’ dynamiek, zonder de doelen op lange termijn uit het oog te verliezen (Voß, Smith & Grin, 2009). Het leerproces draagt bij tot een onderzoekende en innoverend houding, waarbij oorspronkelijke opties worden bijgestuurd (Voß, Smith & Grin, 2009).

Maar globaal beschouwd lijkt het verdacht veel een herhaling van de eerder beschreven lineaire aanpak gericht op probleemoplossing. *“Het woord “management” roept [...] het beeld op dat transities beheersbaar en rationeel zijn. Dat beeld is onjuist. Gezien de complexiteit van de transities, de mondiale schaal en de diepgaande acties die nodig zijn, is geen enkele actor in staat transities gewoonweg naar zijn hand te zetten.”* (De Bruyne & Vermeulen, 2012, p. 27). De overheid, met sterke banden met economische spelers, kan innovatieve paden bijvoorbeeld verhinderen (Meadowcroft, 2009, p. 329). Transitie management poogt weg te komen van een lineair eenduidige visie op ‘het probleem’ en ‘de oplossing’. De integratie van een diversiteit aan perspectieven, verwachtingen en strategieën zorgt ogenschijnlijk voor het erkennen van de complexiteit van de samenleving (Voß & Bornemann, 2011), via een geleidelijke verandering gericht op ‘sluiting’ op lange termijn (Meadowcroft, 2009). Maar toch kunnen enkele kanttekeningen geplaatst worden bij de vertaling van theorie naar praktijk.

1.4. Een onmogelijkheid tussen theorie en praktijk

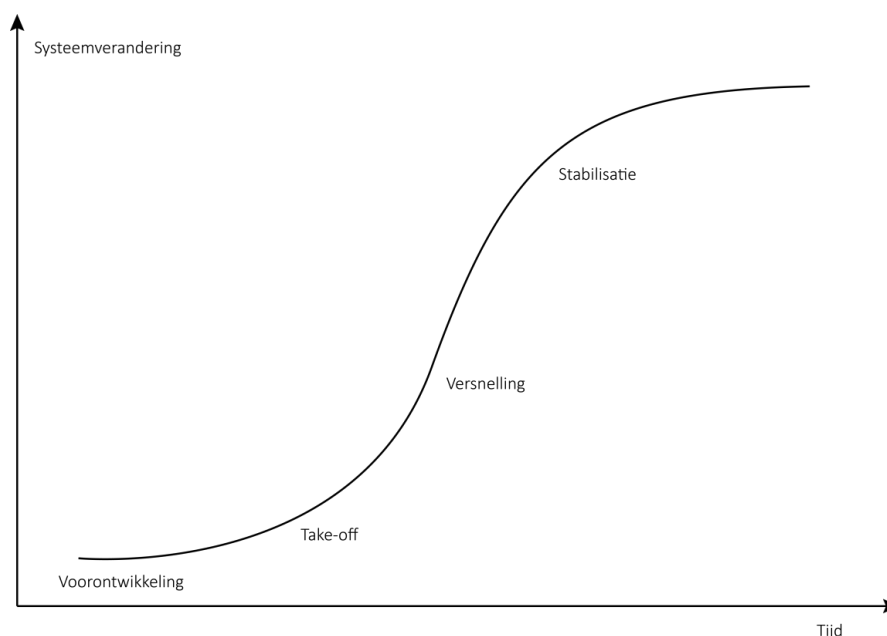
Bovenstaand vertoog brengt vreugde in het hart van menig lezer. Inderdaad, *“[t]ransities en transitie management brengen opnieuw hoop.”* (Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 46). Maar na enig kritisch denken levert het prille discours echter enkele vragen op. De scheiding tussen niche en regime lijkt artificieel, en laat vermoeden dat de wisselwerking tussen beide een soort van coercief speelveld ontwikkeld. Dat houdt eveneens in dat de ‘zelforganisatie’ van de niche-initiatieven op zijn minst niet enkel ‘bottom-up’ beschouwd kan worden, aangezien een ontmoeting – zij het als eerste date of als frontale botsing – tussen leefwereld en systeemwereld (De Rynck, 2014) zal plaatsvinden. En daarbij hebben we het nog niet over de meervoudige gelaagdheid van politieke keuzes, subjectieve meningen, collectieve onvrede en juridische spelregels – om er maar enkele te noemen – binnen deze ontmoeting. Het lijkt er dus op dat het theoretisch transitie model enkele hiaten bevat, waarbij het – ondanks dat het de mosterd haalde binnen complexiteitstheorieën – voorbij gaat aan de ondraaglijk onvoorspelbare impact van bepaalde gebeurtenissen of contexten. We zitten dus opgescheept met een leuke theorie, *“[m]aar tegelijk blijkt ook dat de praktijk van transitie management nogal wat factoren van verandering en stabiliteit serieus onderschat”* (Paredis & Block, 2015, p. 15). Om deze

thesis enige vorm te geven – zij het na intensief veldwerk (zie hoofdstuk 2) - onderscheiden we, in navolging van Block en Paredis (2012), twee Januskoppen binnen de transitie managementtheorie.

1.4.1. Eerste Januskop

Het MLP-model toont een lineair-temporele transformatie doorheen de tijd, met niches als startpunt (zie figuur 4). Daarnaast zijn er ondertussen bewegingen op de drie ‘sporen’ – niche, regime en landschap – om uiteindelijk een radicale verandering in een bepaald systeem, zoals mobiliteit, te bekomen. Dit strookt echter niet met de theoretische beweging waarvan transitie (management) vertrekt. Deze beschouwt maatschappelijke transformaties namelijk als complex en onvoorspelbaar. Transitie management ziet complexiteit als onderdeel van persistente problemen en daardoor ook als oplossing (Loorbach, 2010), waarbij het dus begint met een erkenning van de complexiteit van transities (De Bruyne & Vermeulen, 2012, p. 29). De transitietheorie is dan ook *“sterk in lijn met de complexiteit van stedelijke ontwikkelingen”* (De Weerd, 2012, p. 56).

Dit heeft een debat op gang gebracht rond de breuk tussen (lineaire) theorie en (complexe) praktijk. Ook Loorbach, Jhagroe en Roorda (2013, p. 66) erkennen dat *“grotere maatschappelijke verschuivingen niet-lineair [zijn], ontstaan via interacterende veranderingen in cultuur, economie, technologie, gedrag, instituties en daarmee ongrijpbaar, onvoorspelbaar en onstuurbaar”*. De basisassumptie van transitietheorie stelt dat maatschappelijke veranderingen op evolutionaire en organische wijze gebeuren, waardoor het en inherente complexiteit bezit (Kemp & Loorbach, 2006). Eenduidige oplossingen bestaan klaarblijkelijk niet volgens de theorie (Loorbach, 2014), al doet de S-curve vermoeden dat de praxis enige eenvoud bevat. Hoewel Rotmans en Kemp (2003) erkennen dat transitie management geen kookboek is, onderscheiden ze vier te doorlopen fasen. Deze vier fasen (Rotmans, 2001; Rotmans, 2005), zo is de assumptie, verlopen via een bepaald temporeel patroon: De S-curve¹⁸.



Figuur 5: S-curve zoals voorgesteld door transitiegeeroes (van der Brugge, Rotmans & Loorbach, 2006, p. 5; Rotmans & Kemp, 2003, p. 17)

¹⁸ Het lineaire schema van Rotmans en Kemp (2003, p. 16) volgt nochtans een *‘two-pronged strategy’*. Maar het invoegen van feedback en de focus op ‘proces’ (Ibid., p. 17) maakt het in de praktijk niet minder lineair.

De fases zijn (zie Kemp & Loorbach, 2006, p. 106; Rotmans, 2001) voorontwikkeling (veel experimenteren maar weinig zichtbare verandering); ‘take-off’ (systeem begint te veranderen); ‘doorbraak’ of ‘versnelling’ (structureel zichtbare verandering op socio-cultureel, economisch, ecologisch en institutioneel vlak gekoppeld aan collectieve leerprocessen en inbedding); en ‘stabilisatie’ (bereiken van nieuw dynamisch equilibrium en institutionalisering binnen het vernieuwde regime). Na de ‘take-off’ mogen we dus op onze lauweren rusten en zien we de radicale verandering zonder enige moeite voor onze ogen voltrekken. Dit terwijl transitie management in de praktijk *“a process of moving back and forth between conceptual analysis and practical experimentation”* is (Voß, Smith & Grin, 2009, p. 292), waar hardnekkige problemen enkel via leren, interactie en experimenteren op samenlevingsniveau aangepakt kunnen worden (Loorbach, 2010). Dit net als alternatief voor een lineair strategisch beleid.

Maar er heerst dus een vertaalprobleem tussen het MLP-model en transitiepogingen in de praktijk. Daarenboven lijken de ‘volgende stappen’ binnen transitie managementtheorie – als instrument om verandering zich langs een S-curve te zien voltrekken – minstens een verloochening van de complexiteit op het terrein. Paredis en Block (2015, p. 15) stellen het als volgt: *“[I]n zijn theorie wijst de aanpak op complexiteit, onzekerheid en grillige processen, maar in zijn praktische uitwerking heeft het te veel van een standaardformule (arena, visie, transitiepaden en experimenten) die gepaard gaat met het uitzetten van een lineair, zelfs wat naïef traject richting het vooropgestelde doel. Systemen zijn dan beïnvloedbaar mits de juiste instrumenten en technieken worden ingezet.”* (Paredis & Block, 2015, p. 15). Deze moeilijkheid kunnen we aanduiden als eerste Januskop van transitie management. Verliest transitie management de erkenning van complexiteit, onvoorspelbaarheid en nuancering doorheen de vertaling van theorie naar praktijk? En hoe rijmen we dit met de moeilijkheden om verandering te bekomen op het terrein¹⁹, door mensen die de handen vuil maken en teren op goesting en goede bedoelingen? Hoe gaat transitie management in de praktijk om met ‘complexiteit’? Valt er iets te sturen? En zo ja, in welke richting? Hoe kan dit model in de praktijk omgaan met ‘wicked affairs’ waarbij problemen, actoren, spelregels, oplossingen, enzovoort niet voor de hand liggen? Het systematisch denken binnen de transitietheorie, zoals gepropageerd door Loorbach (2014), wordt volgens ons aangevuld met een lineair doen. Bevat het transitie managementmodel een verloochening van het complexiteitsidee van zodra het de straat optrekt?

1.4.2. Tweede Januskop

Een transitie is, zoals we reeds zagen, een graduele structurele verandering van een maatschappelijk systeem (Kemp & Loorbach, 2006, p. 105). Denk maar eens na over de mogelijkheden voor een nieuw mobiliteitssysteem, zonder terug te vallen op ‘vertrouwde’ oplossingspogingen zoals elektrische voertuigen. Deze omslag in denken en doen is niet evident, en zal afhangen van structurele keuzes en wederkerige leerprocessen. Innovatie is een sleutelwoord, maar daarmee is het nog niet zeker dat deze innovatie ook ooit conventie zal worden. In de informaticasector, bijvoorbeeld, ging het technisch efficiënte en ‘bedrijfszekere MS-DOS systeem’ in competitie met de ‘meer grafische

¹⁹ Eén van de redenen waarom huidige instrumenten en visies falen om de complexiteit van de samenleving te vatten, is dat deze ‘samenleving’ ontbreekt binnen de politieke besluitvorming. Nochtans, zo stelt De Rynck (2014), kan de overheid veel complexe problemen niet meer zelf oplossen. *“[...] Time and again participatory planning proposals remain controlled by public government, and seem not to be very open to initiatives that emerge from the dynamics of civil society itself.”* (Boonstra & Boelens, 2011, p. 99). Hajer (2003b) stelt daarom voor om tot nieuwe samenwerkingsverbanden te komen tussen myriade actoren.

interface van Windows' (Stroeken, 2013, p. 202). Deze laatste trok echter aan het langste eind. Wat heeft deze strijd beslecht? Beide waren innovaties, en slechts één is de huidige standaard geworden. We kunnen stellen dat de wijze waarop het bestaande regime verandering toelaat en experimenteert met alternatieven zal bepalen of een innovatieve niche doorbreekt. Zowel gebruikers als beleidsmakers zijn daarbij bepalend. De keuze wordt bepaald door het *"samengaan van de voorwerpen en de belangen van sociale groepen"* (Ibid., p. 202).

Zoals De Bruyne en Vermeulen (2012, p. 27) stellen: *"Traditionele beleidsinstrumenten zoals regelgeving en subsidiëring blijven daarin een belangrijke rol spelen, maar ze worden aangevuld met processen die inzetten op visieverbreding, netwerkvorming, experimenteren en leren"*. En daarbij dienen we in te zien dat een niche opereert binnen het speelveld der conventies. Met de betekenaar 'mobiliteitsprobleem' worden we bijvoorbeeld meteen voor een voldongen feit gesteld: Er zijn bepaalde elementen binnen het bestaande regime die ervoor zorgen dat de balans tussen voor- en nadelen van het huidige gedrag onder druk komt te staan. Maar het regime formuleert geen afdoende antwoord op dit 'probleem'. Het gaat op zoek naar symptoomgerichte oplossingen zonder de oorzaak van 'het probleem' aan te pakken²⁰. Daar zit enige rigiditeit binnen hegemonische discoursen voor iets tussen (zie, onder andere, Gunder, 2010; Žižek, 2007) . *"The incumbent regime"*, aldus Loorbach (2014, p. 9), *"will seek to prolong its existence as long as possible"*.

Er lijkt aldus een diepe kloof te bestaan tussen de radicale transitieretoriek en de realiteit (Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 46). Transitie management gaat ervan uit dat een transitiepad stuurbaar is. Door het 'managen' van de interactie tussen de overheid, de markt en de burgermaatschappij kan een niche – in combinatie met andere (f)actoren – het regime onder druk te zetten (Paredis, 2013). Het is daarbij echter niet duidelijk hoe een transitie-initiatief omgaat met de dynamische stabiliteit van heersende ideologieën, conventies en regelgeving. Hoeveel kansen krijgt een 'niche' in de praktijk? Hoe verhouden regime en niche-initiatieven zich ten opzichte van elkaar? Krijgt een vernieuwend idee ruimte binnen de verankerde conventies rond, bijvoorbeeld, stedelijkheid en automobilititeit? En zo ja, hoever laat een regime deze uitdagende alternatieven betijen alvorens het speelveld op te ruimen? En is elke verandering binnen de regimewereld niet louter een systeemverbetering, zoals hierboven beschreven, als afgezwakte variant van de 'radicale' verandering? Welke rol spelen gevestigde belangen, politieke keuzes, routines, denkpatronen, enzovoort binnen dit verhaal²¹? En draagt een niche werkelijk bij tot verandering, of is het slechts een systeemverbetering, waardoor het als het ware de dienstmeid wordt van bestaande hegemonieën²²? Het lijkt alsof transitie management in de praktijk te beperkt is als veranderingsstrategie (Paredis & Block, 2015).

Elke maatschappelijke niche, waarbij mensen keuzes maken voor mensen, heeft het bestaande regime nodig om voorbij de marge te komen. Maar dit vormt meteen een moeilijkheid. *"De scheidslijnen tussen goed en kwaad, tussen niche en regime, zijn in de praktijk immers niet helder"*, zo stellen Loorbach, Jhagroe en Roorda (2013, p. 71): *"Als we hier de onstuurbaarheid en onkenbaarheid van*

²⁰ Dat 'het probleem' overigens niet – of toch niet eenduidig - bestaat werd reeds duidelijk doorheen de inleiding en eerste Januskop.

²¹ Het onvoorspelbaar ('open-ended') transitieproces is, volgens Paredis (2013, p. 10), bijvoorbeeld het resultaat van een continue 'politieke' interactie binnen actornetwerken. Een voorsmaakje op wat volgt.

²² De 'culturele revolutie' toegeschreven aan de 'hippie-cultuur' in de jaren '60 en '70 van vorige eeuw heeft, volgens Harris (1979, in Stroeken, 2013), bijvoorbeeld het kapitalisme enkel *versterkt* aangezien het niet plaatsvond op het niveau van de '(infra)structure'.

transities bij optellen - [de eerste Januskop] - loopt men in de praktijk al snel aan tegen het probleem van het zogenaamde coöpteren en daarmee de vraag in hoeverre men aan transitie werkt of versterking (dan wel verandering) van het regime". Het MLP-model laat duidelijk uitschijnen dat vernieuwing en innovatie 'van onderuit' komt. De niche zal het regime beïnvloeden, indien mogelijk gesteund door veranderingen op landschappelijk niveau. Maar is transitie management in de praktijk wel zo rechtlijnig en uni-dimensioneel? Deze verdieping van de eerste Januskop vormt onze tweede coupure: hoe gaat een transitie-initiatief – gestuurd volgens transitie managementtheorie – om met de dynamische stabiliteit van bestaande regimes? Meadowcroft (2009) is, bijvoorbeeld, niet mals voor transitie managementtheorie wanneer ze stelt dat het de mogelijkheden mist om kennis uit experimenten ook te laten inwerken op bestaande belangen en overtuigingen. De koppeling met de eerste Januskop maakt duidelijk dat elke verandering in de praktijk een 'wicked affair' blijkt, waarbij de spelers, spelregels en het speelveld één dynamisch, veranderlijk en onvoorspelbaar kluwen vormen.

2. Methode

Hoewel transitie en transitie management opduiken in - Vlaamse - beleidsdocumenten en wetenschappelijk onderzoek (Block & Paredis, 2014) als populaire betekenaars en theorieën, wordt vaak onderbelicht hoe transitie in de praktijk ‘gemanaged’ kan worden. Ondanks erkenning dat transities een complex gegeven zijn, wordt in de wetenschappelijke literatuur weinig aandacht besteed aan grillige processen, lokale contexten en heersende dynamieken. Het is dan ook vaak niet evident om inzichten te verwerven in de verhouding tussen informele netwerken en formele systemen binnen transitieonderzoek. Het kan daarom van belang zijn om één case in de diepte te analyseren en te positioneren binnen het politieke speelveld (Flyvbjerg, 1991; 2006). Roorda en collega's (2012, p. 27) stellen namelijk dat *“[t]he exact nature of [...] activities very much depends on the local context”*. Saunders (1981, p. 133) vult deze ‘contextuele bepaaldheid’ aan door te stellen dat *“the question of whether and how such situations occur is necessarily contingent upon a range of specific factors which cannot be compassed within a general theory”*.

We stellen dat dit eveneens het geval is voor de praxis rond transitie management. Daarbij is het namelijk niet duidelijk wat er werkt binnen transitie management en waarom. De generieke handleiding voor eerste stappen richting transitie zijn inspirerend, maar hoe een transitie precies ‘gemanaged’ kan worden lijkt op z'n minst zeer contextafhankelijk. En daarbij hebben – soms heel banale – gebeurtenissen en keuzes vaak een onvoorspelbare doch niet te versmaden impact. Hoe valt deze praktijk dan te rijmen met transitie managementtheorie? Waar is de complexiteit heen? Wordt deze herontdekt in specifieke cases? En zo ja: wat leren we hieruit? Wij pogen een bijdrage te leveren aan deze discussie door middel van een analyse van het Gentse transitieverhaal ‘Fiets van Troje’.

De Fiets van Troje lijkt op het eerste zicht een burgerinitiatief dat streeft naar verandering. Binnen dit netwerk wordt een myriade aan individuen en bewegingen gegroepeerd. Het doel is nadenken over een levendige stad via het experimenteren met duurzame mobiliteit, sociale cohesie en een alternatieve straatinrichting. Verschillende initiatieven, zoals de Leefstraten en –wijken, functionele fietsverbindingen en ‘parklets’, dragen bij tot een alternatief voor de huidige - autogerichte - individuele maatschappij. Maar op welke manier? Wat ligt ná de experimenten en icoonprojecten van de Fiets van Troje? Merken we veranderingen op binnen het formele beleidskader? En misschien belangrijker: heeft het een minder zichtbare formele impact? De twee besproken Januskoppen zijn meteen voelbaar. Het Trojaanse karakter van het initiatief speelt hierbij een rol. Belangrijk is dat we belanghebbende actoren hierover aan het woord laten. Hoe heeft de Fiets van Troje hen beïnvloed? Hoe bekijken ze de rol van de Fiets van Troje? Als ‘policy entrepreneur’? Als lobbyist? Als een hype aanmodderend in de marge? Stof genoeg om – vanuit diverse academische strekkingen – onder de loep te nemen.

Het onderzoek ging van start vanuit een persoonlijke interesse in het Fiets van Troje-initiatief. De Rynck (2014) stelt niet onterecht dat *‘[t]he food of feeling is action’*. Op 15 januari 2015 nam ik deel aan een bijeenkomst ter voorbereiding van Leefstraat 2.0. Na enkele maanden *hands-on* hulp te bieden bij verschillende acties werd beslist een meer academische bijdrage te leveren aan het hele gebeuren. In het verlengde van deze keuze lag participatief onderzoek, met dien verstande dat tijdelijk zelf deel uitmaken van de Fiets van Troje niet als bias gezien hoeft te worden. Het stelde mij in staat de verwickelingen anderhalf jaar lang van nabij te volgen. Daarbij stond de praxis centraal.

Transitiework zal namelijk, volgens Block, Paredis en De Bruyn (2012, p. 125), “*altijd een gevecht met en leren uit de weerbarstige praktijk zijn*”. Inderdaad, zo stelt Mansbridge (2003b, p. 195): “*The moment at which individuals are engaged [...] is a moment when theorists can learn from their experiences*”. En des te meer wanneer de theoretici zelf de handen vuil maken.

Centraal stond de idee om het initiatief naar – subjectieve - waarde te schatten. Binnen deze positionering van de Fiets van Troje lieten we daarom vooral de betrokken actoren aan het woord. Aan de hand van diepte-interviews en documentenstudie bekeken we de oprichting, positionering en invloed van zowel ‘burgers’ als ‘overheid’ binnen het Fiets van Troje-netwerk. Daarbij kent de structuur van dit schrijven een dubbele gelaagdheid, waarbij we een chronologisch verhaal proberen opbouwen én verschillende gebeurtenissen proberen koppelen vanuit een lezing van complexiteit (Klijn & Snellen, 2009) en ‘*contingency*’ (Ferrell & Gresham, 1985; Stroeken, 2013). We gaan, inductief, op zoek naar narratieven omtrent transitie management in het algemeen en de Fiets van Troje in het bijzonder. We vergelijken verschillende interpretaties van het prille transitieproces en hoe het netwerk tot stand kwam. Binnen een eigen lezing proberen we deze interpretaties te ordenen en af te toetsen aan gebeurtenissen, tastbare data en toekomstbeelden. Uitgangspunt daarbij is de overtuiging dat transitie management geen toverformule is om standaard op elk probleem toe te passen (Block & Paredis, 2012).

Er werden in totaal 21 interviews afgenomen met 13 verschillende sleutelfiguren (zie ‘Subjecten’). Om het hele verhaal enige structuur te geven werden de interviews grotendeels getranscribeerd en door een eerste selectie gehaald. De overgebleven alinea’s werden voorzien van sleutelwoorden, waarvan de voornaamste, onder andere, ‘transitie’, ‘ambtenaren’, ‘management’, ‘keuzes’, ‘legitimiteit’, ‘informeel’, ‘subjecten’ en ‘goesting’ waren. Deze thema’s werden gegroepeerd en vormden de basis voor een uitgeschreven narratief, waarbij de interpretatie van de sleutelfiguren als vertrekpunt werd genomen. Een tweede poging tot structureren volgde uit een eigen lezing van deze verhaallijn. Dit vormde uiteindelijk de theoretische aanzet binnen de inleiding en – na enig overleg met promotoren - de ontwikkeling van de twee Januskoppen. Er is dus sprake van een ‘dubbele hermeneutiek’²³ met haar ‘interpretaties van reeds geïnterpreteerde werkelijkheden’ (Boog, 2007), en past binnen de idee dat transitie (management) vanuit een multidisciplinaire bril behoort tot de categorie ‘*postnormal science*’, waar zowel data als onderwerp “*novel, complex and variable*” zijn (Funtowicz & Ravetz, 1993, p. 87).

In Deel I gaan we op zoek naar de oorsprong van het initiatief. Meteen wordt duidelijk dat het ‘*strategic niche management*’-verhaal (Hoogma, Kemp, Schot & Truffer, 2002; Schot & Geels, 2008) enige geloofwaardigheid verliest. Niches ontstaan niet steeds ‘bottom-up’, en kunnen al zeker geen lang leven beschoren zijn zonder werkbare ontmoeting tussen leefwereld en systeemwereld. ‘*Up meets down*’. Terzelfder tijd houdt deze diachronische aanpak een gevaar in, zoals blijkt uit de afweging van de Januskoppen. In Deel II worden zowel burgerbeweging als complexiteit herontdekt, geschreven vanuit een chronologisch oplistje. Dat deze complexiteit en de eerste Januskop de ‘ondraaglijke lichtheid van het banale’ met zich meebrengt kan ons, onder andere, lessen leren rond generieke transitie-aanpakken. Deel III brengt de confrontatie tussen leefwereld en systeemwereld en de tweede Januskop terug in het vizier. Krijgt een niche vrije ruimte van zodra de handen vuil gemaakt

²³ “[Onderzoekers] leren zelf te leren, dat betekent ‘*deep learning*’ in tegenstelling tot ‘*surface learning*’. In handelingsonderzoek spreekt men bijna altijd over ‘*action learning*’.” (Boog, 2007, p. 16).

worden, of laat de ‘dynamische stabiliteit’ van hierboven zich meteen gelden? En op welke manier? Deel IV maakt de sprong naar een tussentijdse conclusie van het transitie-initiatief. Daarbij wordt geen oordeel geveld, maar duidelijk gemaakt dat transitie-management in de praktijk ook complexiteit kan herontdekken rond wat het oplevert.

Het uitgangspunt van deze methodologie is ‘grounded theory’²⁴ (Strauss & Corbin, 1994), waarbij “[...] theories must be evaluated on their own terms” (Saunders, 1981), maar vertrekken vanuit observaties en narratieven. Het zijn geen ‘ultieme bewijzen’, doch theorieën gebaseerd op onze ervaringen en het ‘leggen van relaties tussen gebeurtenissen’ (Stroeken, 2013, p. 7). We erkennen dat onze werkwijze de complexiteit van transitie eveneens aan banden legt. Onze analyse is dan ook situationeel, contextueel en temporeel beperkt²⁵. Bevindingen brengen ons vaak tot het onbeduidende, waarbij menig lezer de wenkbrauwen kan fronsen om zoveel interpretatiegeweld rond het alledaagse. We zien echter eveneens de meerwaarde in van desgevallend onderzoek, indien het de brug legt tussen de eerder aangehaalde dubbele hermeneutiek en de analytische zelfreflectie van een sobere ‘*gardez-vous de comprendre*’ (Fink, 1995). Wij bekijken daarbij niet zo zeer de normatieve inhoud van de duurzame innovaties zoals vooropgesteld door de Fiets van Troje, als wel de implicaties van hun traject op de mogelijke – theoretische en praktijkgebonden – breuklijnen van transitie-management vanuit persoonlijke representaties.

De Fiets van Troje staat aan het begin van een transitie in de praktijk, een pas opgestarte dynamiek dat zich het transitiekenmerken en bijhorend jargon heeft aangemeten. Transitie-management is daarbij “*altijd een gevecht met en leren uit de weerbarstige praktijk*” (Block & Paredis, 2012, p. 125). Dat het onvoorspelbare hier de plak zwaait is duidelijk, maar “[t]he concept of uncertainty [...] has been kept at the margin of the understanding of science” (Funtowicz & Ravetz, 1993, p. 86). Hoe verloopt deze prille poging tot transitie in Gent? Een begrip van de complexe patronen en mechanismen binnen transitie kan ons inzichten bieden in de haalbaarheid en richting van bepaalde systeemveranderingen (Loorbach, 2010, p. 165) binnen stedelijke ‘*wicked affairs*’. Of zoals Ryfe (2005, p. 62) het schrijft: “*It is one thing to argue abstractly that contemporary politics might be reinvigorated with greater deliberation and participation. It is quite another to make interactions between ordinary people and policy makers actually work*”.

²⁴ “Grounded theory is a general methodology for developing theory that is grounded in data systematically gathered and analyzed. Theory evolves during actual research, and it does this through continuous interplay between analysis and data collection.” (Strauss & Corbin, 1994, p. 273, hun cursivering).

²⁵ Hoewel Stroeken (2013, p. 19) eveneens de gehele ‘moderne wetenschap’ ziet falen op dit punt: “*Wetenschappelijke waarschijnlijkheid en technische vooruitgang varen wel bij de reductie van de diverse, chaotische werkelijkheid*”.

3. Deel I: *Where to start?* Over de lineaire interpretatie van een post-structurele transitietheorie

“Dit lukt geen tweede keer. Had de Stad op voorhand geweten waar het naar zou leiden, dan weet ik niet of iedereen zich hiervoor zou geëngageerd hebben.” (Medewerker Stadsdienst Gent)

“Burgers slaan op tafel en laten hun tanden zien: het is een kruispunt in de mobiliteitsdiscussie. Ze willen niets minder dan de leefbaarheid van een stad hoger op het prioriteitenlijstje te zetten, als alternatief voor het vastgereden economische stramien van koning auto en keizer camion.” (Knack, 2015c). Zo ook kan de Fiets van Troje heden ten dage al te gauw als ‘burgerinitiatief’ afgeschilderd worden (zie Debruyne & De Bisschop, 2013), waarbij Don Quichot-achtigen van onderuit ten strijde trekken tegen het regime als de fossiele Moloch der geïstitutionaliseerde overheid (zie Loorbach, Jhagroe & Roorda, 2013). Behoeders van het alternatief, verdedigers van het ‘recht op de stad’²⁶. We gaan er al te vaak uit dat er zich recent een evolutie voordoet waarbij inwoners van de stad steeds vaker ‘burger’ worden (Holemans, 2012; Rutten, 2013). Hij of zij begint de eigen leefwereld te bekritisieren en beïnvloeden. Op een zelf-organisatorische manier groeperen burgers zich rond een bepaald thema. De ‘staat’ verliest daarbij ogenschijnlijk terrein op de ‘civil society’ (Hajer, 2003). Dat er inderdaad ‘burgers’ achter de Fiets van Troje schuilgaan, zal blijken uit wat volgt. Of het initiatief werkelijk ‘bottom-up’ ontstaat kunnen we echter in vraag stellen. De oorsprong van de Fiets van Troje komt namelijk niet vanuit een opwaartse beweging. Het initiatief lag aanvankelijk niet bij (een deel van) de bevolking, al werd het wel door een groep enthousiaste burgers – als bewoner, ambtenaar of bedrijfsleider – opgepikt en tot het netwerk gebracht dat het vandaag is. We dienen het zelf-organisatorische aspect (Ikeda *et al.*, 2014) van het initiatief dan ook te zien binnen een beweging van niet af te bakenen gebeurtenissen en ogenschijnlijk voorspelbare structuren en voorstellen. Daarenboven valt het initiatief niet steeds *bottom-up* te rapen. Meteen worden de krijtlijnen van de twee Januskoppen duidelijk.

3.1. Hoe het ooit begon?

De opkomst van de Fiets van Troje kan afgeleid worden uit de door de Stad Gent georganiseerde Mobiliteitsarena’s (infra). Daarbij liet het zich leiden door de transitie managementtheorie. Maar dit was niet de eerste kennismaking tussen de Gentse stadsdiensten en transitie (management)theorie. De Mobiliteitsarena’s waren namelijk reeds een vervolg op de eerder gehouden Klimaatsarena’s, waarbij als uitgangspunt gold dat Stad Gent tegen 2050 een klimaatneutrale stad wilde zijn. *“Ze heeft daarom een klimaatverbond opgericht waarin ze burgers, sectoren en middenveld wil samenbrengen. In dat klimaatverbond kunnen ze hun expertise delen, hinderpalen in kaart brengen en oplossingen uitwerken. Dat moet leiden tot een nieuw, ambitieus en gedragen klimaatplan voor Gent.”* (Thuis in de Stad, 2012). Indra Van Sande was in 2012, als medewerker binnen de Gentse Milieudienst, één van de organisatoren van deze Klimaatarena’s:

²⁶ *“Because the right to the city revolves around the production of urban space, it is those who live in the city – who contribute to the body of urban lived experience and lived space – who can legitimately claim the right to the city.”* (Purcell, 2002, p. 102).

“Binnen de Milieudienst had ik de positie om nieuwe dingen op te starten. Of nieuwe dingen uit te proberen. [...] Ik was zeer aangetrokken door het project van Rotterdam, en zij werkten met transitie-management. Ik dacht dat dit zeer goed beantwoordde aan wat ik vond dat moest gebeuren: er is een verandering van richting nodig. [...] Rotterdam was op zoek naar partnersteden [...] en ze hebben een oproep gedaan. Ze hebben specifiek aan Gent gevraagd om mee te doen, voornamelijk vanwege het profiel – de grootte – van de stad en de voortrekkersrol in Vlaanderen. Wij waren de eerste stad met een klimaatplan, al was het misschien niet meteen fantastisch. Maar het feit dat het er was kan je zien als een enorme doorbraak. Het heeft een discussie rond klimaat binnen de stad teweeg gebracht. Gewoon puur door het bestaan ervan. [...] Rotterdam heeft ons hierdoor geselecteerd, want we waren een interessante partner. Wisten we toen wat transitie-management was? Als ik eerlijk moet zijn: we wisten begot niet waar we aan begonnen.”

Aldus begint het verhaal van de Gentse transitie-initiatieven niet bij de Fiets van Troje, noch bij de Mobiliteitsarena's. Het transitie-idee kwam de Gentse stadsdiensten binnengeslopen via het MUSIC-project²⁷, waarbij vijf Europese steden²⁸ onder toezicht van DRIFT²⁹ en de Erasmus Universiteit van Rotterdam nieuwe strategieën zochten om klimaatgerelateerde uitdagingen aan te pakken. We kunnen meteen stellen dat transitie-management in de praktijk daarom niet af te bakenen valt binnen een schema of model, zoals de S-curve en het MLP-model het laten uitschijnen. Het is eerder een constante golvende beweging van bewuste en onvoorspelbare keuzes, waarbij het startpunt van een transitie vaak moeilijk op één punt in de tijd te situeren valt. Er kan daarenboven gesteld worden dat het verhaal nog eerder startte, bijvoorbeeld bij de keuze van de stad Rotterdam om Gent te vragen om in het project te stappen, enzovoort. De eerste Januskop, waarbij transitie-management in de praktijk complexer blijkt dan deze op papier, laat zich reeds gelden.

Hoe dan ook, de bal was aan het rollen. Maar de weg zou al gauw hobbelig blijken. Hoewel transitie-management theorie stelt dat binnen de voorontwikkelingsfase volop geëxperimenteerd kan worden, is het niet duidelijk wanneer en hoe deze experimenten van start kunnen gaan. De theorie gaat voorbij aan contextuele moeilijkheden en vaak banale gebeurtenissen. Zo was het Klimaatproject in Gent op een haar na bijna gefaald omdat het uitgeschreven project op het verkeerde secretariaat werd afgegeven. En zonder middelen, zoals tijd, geld en kennis³⁰, was er ook niets van in huis gekomen. Yves de Weerd, verbonden aan de Fiets van Troje vanuit het VITO³¹, stelt het pragmatisch: *“In de aanloop naar de verkiezingen was er ruimte voor een budget. Dit budget was voor de volgende*

²⁷ ‘Mitigation in Urban areas: Solutions for Innovative Cities’, een coöperatief Europees project met als doel het verlagen van de uitstoot van CO₂ in steden, binnen een transitie naar een duurzame toekomst (MUSIC, 2014).

²⁸ Aberdeen (UK), Ludwigsburg (D), Montreuil, (FR), Rotterdam (NL) en Gent (B) (Loorbach, 2014).

²⁹ Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT, 2014).

³⁰ Indra Van Sande erkent de subjectieve en intermenselijke factoren van elk proces, zoals we ook verder zullen opmerken: *“Het feit dat het project drie keer opnieuw is ingediend geworden, wou zeggen dat ze het elke keer moesten verbeteren. En op een bepaald moment hebben we een coach gekregen, van DRIFT: Chris Roorda. [...] Eigenlijk was het goed dat Chris daar was. Had Chris daar niet geweest... [...] Je zit in een spanningsveld. Je stapt in het donker, je weet niet waar je aan begint, en dan moet je vertrouwen op elkaar. Je moet de stap durven zetten, en als je geen vertrouwen hebt in het team – en als het niet klikt – dan heb je het zitten. En dat is eigenlijk zeer vervelend om te moeten zeggen, dat het van zulke subjectieve zaken afhankelijk is.”*

³¹ Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO, 2015).

legislatuur, waarin gewerkt zou worden rond Klimaat. Stad Gent zat toen in een Europees project, waarbij er ruimte was om dat via een transitietraject te doen”.

Over de opkomst van het Klimaatplan valt op zich een resem onderzoek te voeren. Maar voorlopig volstaat het om te stellen dat er zonder de Klimaatarena’s misschien geen Fiets van Troje zou bestaan hebben. Het had op dit moment reeds anders kunnen zijn. Maar het liep zoals het liep, onvoorspelbaarheid inbegrepen, en de klimaatarena’s brachten reeds mensen en ideeën bij elkaar³². Zo ook enkele sleutelfiguren van het latere Fiets van Troje. Stefaan Claeys, latere trekker van het icoonproject ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’³³, was erbij:

“Ik ben er nogal toevallig bij terechtgekomen. In november 2012, denk ik, was er een grootschalige bijeenkomst om Gent Klimaatstad te lanceren. Dat was op de bovenste verdieping van één of andere Hogeschool aan Sint-Pietersplein, met zicht op heel Gent. Maar dat was een heel succesvolle bijeenkomst, in die zin dat daar heel veel volk was én heel veel animo om in verschillende themagroepen vooruit te denken over hoe een klimaatneutrale stad eruit kon zien. Die dag konden we ook in thematische groepen nadenken over wat we hier in Gent konden doen, en ik heb toen deelgenomen aan de werkgroep mobiliteit. Daarna was het de bedoeling dat de groepen die daar zaten rond een bepaald thema verder zouden samen komen, maar het heeft dan een hele poos geduurd voor we daar nog iets van hoorden.”³⁴

Deze verklaring bevat allerhande elementen. Zo was er een samenkomst van verschillende personen rond verschillende thema’s. Ook Yves De Weerdts zag deze fractale eenheid wat betreft beleidsdomeinen: *“Er waren toen een aantal thematische tafels binnen de Klimaatarena’s. Eén van die tafels was Mobiliteit”*. Dit toont aan dat een systeem, zoals mobiliteit, reeds deel uitmaakt van een breder geheel, zoals ‘klimaat’ als ‘wicked problem’ (van Bueren, Klijn & Koppejan, 2003). Meteen wordt de inherente – doch vaak essentiële? - onmogelijkheid van gescheiden beleidsdomeinen duidelijk³⁵. Vooruitlopend op de interpreteerbare ‘feiten’ kunnen we reeds stellen dat de zucht naar radicale verandering dus steeds een erkenning van complexe factoren zal inhouden, binnen verschillende domeinen, actorgroepen en (beleids)niveaus (zie, onder andere, Rotmans & Kemp, 2003). Daarenboven is het interessant dat het woord ‘animo’ gebruikt wordt. Dit zal later in het werk meer uitgewerkt terugkomen, als gecreëerde informele ruimte welke (nadenken over) een alternatief mogelijk maakt. Ook de opmerking dat het ‘nog even duurde’ vooraleer de Mobiliteitsarena van start ging laat vermoeden dat de omschakeling van Klimaatarena naar de spin-off ‘Mobiliteitsarena’ niet

³² Onvoorspelbaarheid hield ook mensen weg, aldus initiatiefnemer Indra Van Sande: *“We hadden een groep uit de economische sector – al zijn enkele grote spelers weggebleven – zoals een paar kleine kmo’s. [...] Niet iedereen zag het nut in participeren in iets dat zo onduidelijk is. Het was onduidelijk in welke experimenten zij een aandeel konden hebben.”*

³³ Eén van de tien naar de praktijk vertaalde icoonprojecten, zie hoofdstuk 4.6.1.

³⁴ Stefaan Claeys vult aan met een bedenking rond de legitimiteit en het waarom van bepaalde actor-netwerken: *“En toe ik daarnaar informeerde bij de Milieudienst, bleek opeens dat de werkgroep Mobiliteit al een vervolg had gekregen. Dat was de transitiegroep Mobiliteit. Toen heette dat nog niet Fiets van Troje. Maar ik had dus het gevoel dat het in stilte was opgericht. En dan was er van onze kant, het Gents Milieu Front, [...] de vraag om ook mee te doen met zo’n evenementen. Kort gezegd, we mochten dan deelnemen aan die groep en ik ben erop afgegaan. Maar ik heb dus pas aangesloten bij de werkgroep Mobiliteit vanaf de tweede bijeenkomst”*. Hoewel interessant gaan we hier binnen dit werk niet verder op in.

³⁵ Stroeken (2013) stelt zich bijvoorbeeld eveneens vragen bij de zin van academische specialisatie.

evident verlopen is. Deze lezing van de oorsprong van de Fiets van Troje bevat mooi enkele elementen welke later aan bod zullen komen.

De transitie-initiatieven rond mobiliteit (en klimaat) in Gent zijn dus niet uit het niets ontstaan. Met de eerste Januskop in het vizier kan gesteld worden dat transitie-management in de praktijk wel degelijk te maken heeft met complexiteit. Het Gentse proces was onvoorspelbaar en valt niet af te bakenen. Het is daarin een bevestiging van de oorspronkelijke theorie, voorafgaand aan de lineaire modellering. En het moge ondertussen duidelijk wezen dat de Klimaat- en Mobiliteitsarena's eveneens geen *grassroots* bewegingen waren. Hoewel we in wat volgt zullen merken dat er onduidelijk heerste rond het eindpunt van deze transitieprocessen – welke echter meteen gecapteerd zouden worden binnen een lineaire overheidslogica – lag de oprichting aan de zijde van Stad Gent en enkele van haar diensten. Dries Gysels zag het, als toenmalig medewerker van de Gentse Milieudienst, van op de eerste rij gebeuren:

“De arena's waren 100% door de stad getrokken. De stad initieerde, maakte een paar zaken los, en creëerde energie die je niet meer kon stoppen. [De arenaleden] kaatsten de bal terug en er begon een pingpongspel, wat het moeilijk maakt om te zeggen of het van bovenaf of van onderuit kwam.”

Dit maakt meteen duidelijk dat transitie-management iets meer mogelijk maakt dan de burgerinitiatieven en ideeën rond participatie uit voorbije decennia (Pratchett, 1999). Leefwereld en systeemwereld vallen niet eenzijdig uit elkaar te halen. Het zijn elementen van hetzelfde speelveld, waarbij de concepten ‘*bottom-up*’ en ‘*top-down*’ behoren tot debatten uit het verleden (infra). We zullen in wat volgt beargumenteren dat hier de twee Januskoppen reeds om de hoek komen loeren. Uit deze opmerking blijkt eveneens dat de oprichting van de arena's iets anders tot doel hadden dan de uitwerking van concrete projecten of strategische beleidsdocumenten. Het was eerder een sprong in het diepe richting co-creatie op Vlaamse wijze, waarbij de overheid niet enkel gericht burgerinitiatieven ondersteunt en stimuleert. Net zoals de Fiets van Troje, als voortvloeiende uit de eerdere Klimaat- en Mobiliteitsarena, geen burgerinitiatief pur sang was, kunnen we stellen dat hier geen sprake was van zelforganisatie vanuit de basis. Philippe Van Wesenbeeck duidt, als directeur van de dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent, het verschil aan:

“Co-creatie is nog iets anders dan zelforganisatie. Daarbij gaan we als overheid gaan kijken of we van onderuit een paar onderbouwingen kunnen krijgen. Bij zelforganisatie is er geen enkele stimulans vanuit de overheid om iets in gang te zetten. Het zijn mensen die zelf met interessante dingen beginnen. Fiets van Troje komt, voor zover ik het ken, wel van onderuit.”

We merken hier op dat Philippe Van Wesenbeeck de Fiets van Troje wél als een burgerinitiatief beschouwd. Hoewel we niet kunnen stellen dat deze interpretatie ‘verkeerd’ is, kunnen we wel beargumenteren dat deze andere kijk op het gebeuren net enkele dynamieken mogelijk maakte (zie hoofdstuk 5.2). Het was voor sommige ambtenaren namelijk een reden om los te komen van bestaande rollen en geïnstitutionaliseerde ideologieën (Gunder, 2010). Maar nu springen we vooruit in het verhaal. Dat het zo zou uitdraaien was onvoorspelbaar voor de organiserende stadsdiensten. Met de oprichting van de Klimaatarena lag de weg nog niet open voor een initiatief zoals de Fiets van

Troje. Oorspronkelijk hadden deze diensten een veilig afgebakend en gestructureerd transitieproces voor ogen, waarbij de werking van de eigen organisatie amper in het gedrang kwam.

3.2. Een overheid aan de slag met transitie management

“We are at the beginning of a new phase in the local decision making process.” (CEMDS, 1982)

Met het ‘ontdekken’ van transitietheorie en de steun door DRIFT en de Universiteit van Rotterdam ging de Gentse Milieudienst aan de slag. Via de eerder uitgeklaarde transitie-aanpak richtte het arena’s in waarbij diverse actoren rond afgebakende thema’s hun ei kwijt konden. Eén der tafels was gericht op mobiliteitsaspecten, en deze groep zou al gauw een eigen traject gaan doorlopen. Hoe deze omschakeling gebeurde – tussen stadsdiensten onderling en tussen stad en burger – zien we verderop. Van belang is hier dat een stedelijke overheid, volgens de transitietheorie deel uitmakend van ‘het regime’, zélf inzette op (radicale) verandering. Waar hierboven de eerste Januskop voelbaar werd, is hier een verdieping van die eerste bedenking van toepassing. Is het namelijk mogelijk om, als deel van het regime, radicaal buiten de lijnen te kleuren? Of is er sprake van dynamische stabiliteit, waar verandering eerder veilige systeemverbetering teweeg zal brengen? Block en Paredis (2012, p. 112) vermoeden het tweede en waarschuwen dat transitie management kwetsbaar is wanneer het in een historisch sterk verankerde omgeving terechtkomt waarbij lineair technocratische opvatting overheersen. We kunnen, vooraleer we het Gentse transitieverhaal in de diepte bekijken, alvast vragen stellen bij de wijze waarop het transitie managementgebeuren überhaupt benaderd werd.

Vooreerst is het van belang te erkennen dat de Gentse stedelijke overheidsdiensten, zo blijkt, een hiërarchisch-technocratische aanpak hanteren. Buiten een sectorale splitsing van beleidsdomeinen – Milieudienst, Mobiliteitsbedrijf, Dienst Economie, et cetera – worden ‘oplossingen’ nog steeds aangereikt vanuit een ‘expertenrol’ binnen de stadsdiensten³⁶. Indra Van Sande zag als initiatiefneemster van de Klimaatarena’s dat deze stereotypering nog steeds gold: *“Ik ben binnengekomen in de Milieudienst in 2006, en wat opvallend was – één van de belangrijkste dingen die ik kon vaststellen – is dat er zeer top-down gewerkt werd”*. Hoewel de transitietheorie stelt dat verschillende actoren – zij het experts of mensen met goesting (zie hoofdstuk 4.5) – aan de slag kunnen gaan met vernieuwende ideeën waarbij voornamelijk leerprocessen centraal staan, had dit gevolgen voor de aanpak van het Gentse transitieverhaal. Cathy De Bruyne, medewerker binnen de Milieudienst en als eerste betrokken bij de Klimaatarena’s, stelt het als volgt:

“De idee was klassiek: ‘Maak nu eens een planning, wat wil je bereiken en tegen wanneer, wat moet eruit [de Klimaatarena’s] komen, enzovoort’. Maar dat kon je gewoon niet plannen.”

Dit toont aan dat de open ruimte, welke gecreëerd wordt door een transitie-initiatief waarbij vrij nagedacht kan worden hoe het anders kan, meteen een strak en voorspelbaar schrijven diende op te leveren. Het ‘open-ended’ proces welke door transitie management als concept gepropageerd wordt

³⁶ Stad Gent zet in op ‘participatie’, bijvoorbeeld door middel van klankbordgroepen. Verderop in hoofdstuk 6.1 zullen we eveneens vragen stellen bij de wijze waarop dit modewoord ingevuld kan worden.

(Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006), bleek onmogelijk te hanteren binnen stadsdiensten. De onzekerheid, gekoppeld aan *'learning-by-doing'* and *'doing-by-learning'* (*Ibid.*, p. 18), was ondragelijk binnen de bestaande constellatie van culturen, structuren en praktijken. De regie lag formeel bij de stedelijke overheid, er lag vast wat wanneer diende te gebeuren en de resultaten dienden voorspelbaar en meetbaar te zijn. Het proces/project werd duidelijk afgebakend en gestructureerd. Tim Scheirs, ambtenaar binnen het Gentse Mobiliteitsbedrijf en later sleutelfiguur binnen de Fiets van Troje, herkent deze aanpak: *"Transitie is binnen overheidsdenken teveel productgericht"*.

Zo ook binnen de Klimaatarena, ondanks de kennis van transitie managementtheorie. Het was voor de stadsdiensten (voorlopig) niet mogelijk de teugels te laten vieren. Dit zorgde meteen voor enkele moeilijkheden, aangezien de betrokken ambtenaren en ondersteuners vanuit DRIFT wél vernieuwend wilden zijn. Het moest en zou anders gebeuren. Maar dat was buiten de waard gerekend. De tweede Januskop liet zich gevoelen, en de eerste arena's waren nog niet eens van start gegaan. In hoeverre bestaat dan nog de ruimte om vrij(er) te handelen? Indra Van Sande legt uit dat ze tegen de stroom inging, al kreeg ze vaak *"de wind van voren"*. Maar dat ging gepaard met enige twijfel:

"We moesten het kunnen loslaten. Meestal is de Stad een controlefreak. Maar nu dachten we: 'laten we nu bewust eens géén controlefreak zijn'. [...] Maar we kregen veel commentaar. [...] Alles moest op voorhand geweten zijn. Het was moeilijk om toe te laten dat we niet wisten waar we gingen landen. [...] Maar je moet durven geloven dat het ergens zal uitkomen. [...] We hadden het een stuk minder arbeidsintensief verwacht. [...] Wij wilden vooral ervaring opdoen op het vlak van dataverzameling en GIS, en ook rond participatie. Het was voor een stuk gewoon nieuwsgierigheid over transitie management. [...] Maar het was héél arbeidsintensief. En dit compatibel maken met een overheid, daar hebben we – tot op heden – mee geworsteld".

Enkele vooruitdenkende ambtenaren wilden dus de ideeën uit de transitie managementtheorie, waarbij onvoorspelbaarheid en gehele 'complexiteit' impliciete basisconcepten waren, uitproberen in de praktijk. Dit bracht hen in een moeilijke positie, waarbij ze tussen systeemwereld en leefwereld kwamen te staan³⁷. We zullen verderop, in hoofdstuk 6.5, opmerken dat dit eveneens het geval was voor de latere Mobiliteitsarena. Voorlopig volstaat het te bedenken dat onze tweede Januskop meteen voelbaar werd. De Gentse stadsdiensten hadden enige moeite uit hun eigen *governance-setting* te treden³⁸. Chris Roorda was betrokken bij de eerste arena's vanuit DRIFT, en merkt op dat de vernieuwende transitie-aanpak – met haar onvoorspelbare *'open-ended'* processen - inderdaad niet zonder slag of stoot zijn intrede deed binnen de werking van het overheidsapparaat:

"Voor de stad was het op voorhand duidelijk dat het niet was dat je er iets insteekt en dat er iets uitkomt en dat dat heel voorspelbaar is. Het was duidelijk dat het een gezamenlijke zoektocht was. Maar dat heeft even gekost."

³⁷ Dat deze botsing niet zonder meer plaatsvond blijkt uit volgende verklaring door Indra Van Sande: *"We hebben lang met een bang hart rondgelopen. [...] we waren bang om keihard tegen de grond te gaan. [...] En wij werden niet ondersteund. [...] Ik heb ook daarna nog lang met een kater rondgelopen."*

³⁸ *Governance* lezen we als een mechanisme om op horizontale en interactieve wijze tot een mutueel bevredigende, maar slechts temporele, uitwerking te komen van meerdere visies op bepaalde problemen of conflicten (zie Swyngedouw, 2007).

Desondanks diende het eindresultaat op een dienblaadje presentabel te zijn. Het moest en zou duidelijk zijn wat deze ‘vernieuwende aanpak’ nu precies opgeleverd had. We springen even vooruit in het verhaal tot op het moment dat de afgescheiden Mobiliteitsarena’s en – later – de Fiets van Troje ontstonden. Ook hier was er de verwachting dat er vlug resultaten behaald werden³⁹. *“Er werd nooit de vraag gesteld om de Fiets van Troje op te richten”*, stelt Dries Gysels van de Fiets van Troje. Als voormalige ambtenaar bij de Gentse Milieudienst werd hij betrokken bij de eerste levensvatbare momenten van de Fiets van Troje⁴⁰. Hij beschrijft de eerste pogingen tot transitie als volgt: *“Wel werd [de Milieudienst], na de Klimaatarena, gevraagd om een nieuwe transitiearena rond mobiliteit te starten. De verwachting was dat het ongeveer hetzelfde ging lopen [als bij de Klimaatarena]: vijf of zes vergaderingen met koplopers rond het thema en een memorandum als resultaat”*.

De bedoeling van deze transitiearena’s was dus ook hier oorspronkelijk niet de door DRIFT en consoorten voorgestelde radicale verandering. Hoewel ‘actoren met kennis van zaken’ (zie hoofdstuk 4.5) werden uitgenodigd voor de eerste vergaderingen, kunnen we stellen dat deze uit de overheid vertrekkende ‘open vraag’ op zich geen leemte installeerde waarbinnen de bestaande werking van huidige (consumptie)systemen in vraag gesteld konden worden (zie hoofdstukken 5.1-5.3). Tim Scheirs stelt dat *“de open vraag geen open vraag was, want een verwachting bevatte. De wervende visie en lange termijntuiterwerking in zo’n Memorandum is niet concreet”*⁴¹. Hij verwijst naar de uitwerking van het eerder verschenen resultaat van de Klimaatarena: *“Dat waren wel experimenten, maar eenmalig of met gevestigde waarden. Een voorbeeld is Ivago en het UZ [Universitair Ziekenhuis]. Die [experimenten] waren zeer veilig voor de stad”*.

De vraag die op ieders lippen brandt en waar we a priori geen antwoord op kunnen geven – ‘*what’s next?*’ – werd door de stadsdiensten aanvankelijk veilig vervangen door de vraag ‘wat levert het op?’. Daarbij was wat op papier stond, zoals het Gents Klimaatplan 2014-2019, vaak belangrijker dan wat het aan innovatieve experimenten en radicale doorwerking in de praktijk zou verschaffen. In een verslag van de Stad Gent staat dan ook de uitdrukkelijke doelstelling: 6 arena’s en een boekje als eindresultaat (Stad Gent, 2012). Inderdaad, zo stelt Chris Roorda van DRIFT, was de uiteindelijke praxis minder aan de orde. Al was het wel meteen duidelijk dat de houding van de stad ten opzichte van andere spelers in het veld anders kon: *“Pas later in het proces werd de nadruk gelegd op de noodzaak tot follow-up projecten. Maar volgens mij was het wel al vanaf dag één de verwachting dat er nieuwe samenwerkingsverbanden uit gingen voortkomen”*.

³⁹ We zullen in Deel IV aantonen dat de meerwaarde van het transitieverhaal misschien net lag waar er aanvankelijk niet gezocht werd.

⁴⁰ De Mobiliteitsarena’s vertrokken vanuit de Milieudienst en aanvankelijk werd het Gentse Mobiliteitsbedrijf enkel betrokken als ‘expert’ in de vorm van Tim Scheirs. Al gauw zouden de verschillende diensten, ondersteund door enthousiaste burgers, deze rigide structuur echter verlaten (infra).

⁴¹ Dat dit Memorandum er wel degelijk kwam had eerder te maken met de context waarin de Mobiliteitsarena’s en de Fiets van Troje aan de slag gingen, zo stelt Tim Scheirs: *“De Fiets van Troje wou een Memorandum opleveren, waar de ideeën instonden, en tussenin werden vijf harde keuzes opgesteld die de basis waren voor tien mogelijke icoonprojecten. Maar we zaten toen net in de verkiezingsperiode en wilden [...] aan de coalitie [...] op een presenteerblaadje waarvoor we wilden gaan en dat we ook wilden experimenteren met die vijf harde keuzes”*.

3.3. En wat leverde het op?

We zijn enkele jaren vooruit gesprongen in het verhaal. Ondertussen zijn we drie jaar verder. Waar in het vorige hoofdstuk nog een voorspelbaar eindresultaat uit de transitie-arena's diende te ontspruiten blijkt vandaag, voorjaar 2015, dat 'wat het oplevert' verre van onduidelijk is. De eerste twee edities van de Gentse Leefstraten zijn achter de rug, een derde wordt momenteel uitgerold. Er werden daarenboven aanzetten gemaakt tot functionele fietsnetwerken tussen Gent en de randgemeenten. Hebben de transitiearena's waar voor hun geld opgeleverd? En in welke zin? In maart-mei werden de 21 interviews afgenomen, waarbij de vraag werd gesteld hoe het verder moet. Antwoorden op deze vraag (zie bijlage I) tonen aan dat de complexiteit van een transitieproces blijkt uit de myriade antwoorden op deze vraag. Maar daarenboven hangt een latente spanning rond het waarde-aspect van transitie-initiatieven. Wat leveren deze experimenten op? Dit gaat over meer dan ruimtelijke uitwerkingen en vormkwesties. De discussie situeert zich eerder op het beleidsmatige terrein, zowel strategisch als op de onvermijdelijk hieraan gekoppelde (inspraak)processen.

We stellen dat de Fiets van Troje, als voortvloeisel uit de Mobiliteitsarena's, niet de meetbare resultaten heeft opgeleverd waar de stadsdiensten naar op zoek waren. Jeroen Mercy, mede-initiatiefnemer uit de Milieudienst, verwoordt het als volgt: *“Dat [transitie] onvoldoende gedefinieerd is kan je als een sterkte zien, maar ook als een zwakte. Snap je? Als je tegen mensen zegt dat je zes bijeenkomsten zal houden en er achteraf een boekje van maakt, dat is anders. Maar op dat moment was het niet zo dat we wisten wat het zou opleveren. We wisten wel dat er een boekje of zo zat aan te komen. Maar niemand had dat zo in zijn hoofd, denk ik. [...] Want anders neem je gewoon het boekje over van andere mobiliteitsarena's. Dat is niet de basis om alles te herdenken en je creativiteit los te laten”*. Transitie-management in theorie ging echter voorbij aan de onvoorspelbaarheid in de praxis, ondanks de lineaire interpretatie door de stadsdiensten. Want dat er ondertussen zaken aan het veranderen waren op het vlak van mobiliteit en daarbuiten, daar zijn alle geïnterviewden het over eens. Vincent Meerschaert was als 'expert' aanwezig tijdens de eerste arena's. Hij is ervan overtuigd dat de Fiets van Troje iets heeft opgeleverd, al is nog niet helemaal duidelijk wat dit 'iets' precies is: *“Het is een labo, dus het effect is moeilijk toe te schrijven aan de Fiets van Troje zelf. Dat heeft zijn eigen Gentse eigenheid. Maar we zijn alleszins anders beginnen nadenken over stedelijkheid en mobiliteit. [...] Ik denk dus wel dat het een effect heeft, maar ik heb er geen harde cijfers voor”*.

Niet toevallig vanuit de Gentse stadsdiensten krijgen we een ander verhaal te horen. De Fiets van Troje wordt als vernieuwend beschouwd zolang het over ideeën en tijdelijke experimenten gaat maar mist enige beleidsmatige doorwerking, zo luidt het. Het hele gebeuren wordt gezien als 'vrijblijvend', aangezien structuurvisies en beleidsplannen de verder uitgeklaarde ideeën van de Fiets van Troje nog niet hebben opgenomen. Het heeft een 'Memorandum' opgeleverd (zie hoofdstuk 4.6), maar de 'radicale veranderingen' hebben voorlopig geen strategisch of operationeel mandaat gekregen. Philippe Van Wesenbeeck stelt het als volgt:

“Het gevoel dat ik op het einde van de rit had was: 'Als dit over écht nieuwe zaken gaat, dan zal dit werken'. Dan werkt deze formule. Als het gaat over een structuurvisie, dat je moet landen met concrete zaken die op de politieke agenda moeten komen aan een redelijk tempo, dan gaat het niet werken. Ik had het gevoel dat er veel ideeën gespuid werden – en dat was goed want dat was het leuke eraan: het mocht maar het moest niet

– en in de naweeën daarvan zijn er een aantal zaken die doorgelopen zijn. Maar een structuurvisie mag net niet vrijblijvend zijn, want finaal moet er materiaal komen waarmee je keuzes moet maken. Dus ik had bij de arena's het gevoel dat het leuk en goed was, maar dat het een hoog vrijblijvend karakter had."

Het leuke van de Fiets van Troje, het vrij denken binnen informele netwerken, wordt dus al gauw als vrijblijvend beschouwd wanneer de vertaling naar beleidsdocumenten dient te gebeuren. Maar Vincent Meerschaert is een andere mening toebedeeld. Kan de meerwaarde van de Fiets van Troje wel afgebakend en gespecificeerd worden? Het blijkt niet evident om de 'werkelijke' en meetbare waarde van het transitieverhaal in te schatten. Dat blijkt ook uit de uiteenlopende interpretaties rond hoe het nu verder moet. Jeroen Mercy, ambtenaar bij de Milieudienst en trekker van de Leefstraat 'Slokkeboomstraat', ziet het idee graag uitgroeien tot een volwaardig experiment:

"Het is misschien niet de bedoeling om zoveel mogelijk Leefstraten te organiseren, maar wel zoveel mogelijk verschillende types straten. Op steenwegen hoeft er nu niet eentje te komen, we moeten niet zot gaan doen. Maar in speciale buurten... Bij ons [in de Slokkeboomstraat] was het gemakkelijk. Het was een doodlopende straat. Het experimenteel karakter wordt nu door zulke straten beperkt. Als je dat in een aantal andere buurten kan lanceren... Dan zal je het [Leefstraat] idee ook veel bekender maken. Als je dat vier jaar aan een stuk doet, dan is de kans groter dat de mensen het kennen. En als dan iemand van een studiebureau in zo'n straat woont waar er een Leefstraat is geweest... Zo kan het misschien ergens opgepikt worden. De Leefstraten maken een belangrijke progressie door, en dat maakt het kader voor de experimenten des te belangrijker. Als ik zie welke straten ik nu [voor de derde editie] begeleid, de Pijnderstraat, dan is dat vergeleken met de Slokkeboomstraat een enorme progressie. Maar je krijgt ook meer grip, gewoon omdat je het praktische aspect veel beter kan inschatten. In die zin zal het experimentele karakter verminderen. Je hebt een leercurve, maar op den duur kan je niet meer bijleren."

Voor sommige participanten kan de volgende stap het verder differentiëren van het soort straat zijn. Daarbij dient de Fiets van Troje verder te kijken dan de huidige 'achterstraatjes', zoals aangeduid op verschillende kaarten in bijlage III. Want, zoals we in hoofdstuk 5.4 zullen zien, een radicale verandering teweegbrengen blijkt al moeilijker wanneer een groter aantal stemmen zich over het gebeuren uitlaten. Ook *waarmee* er geëxperimenteerd wordt kan verder doorgedreven worden, stelt een bewoner uit de Karel Antheunisstraat: *"We moeten mensen aanzetten om over meer na te denken dan enkel 'de knip'"*. Dries Gysels bevestigt deze aanpak, en stelt dat de speeltijd voorbij is:

"We moeten het voor onszelf moeilijker maken. We moeten verder gaan dan boompjes kopen en bankjes plaatsen. [...] Daarom komen er in de volgende edities waarschijnlijk niet méér straten. We willen vooral de lat hoger leggen. Daarvoor moeten we opnieuw even kwetsbaar worden en zelf niet als regime beginnen denken. Playtime's over..."

We merken op de Fiets van Troje, niet onbegrijpelijk, vasthoudt aan de eigen ideeën rond straatinrichting en toekomstvisie. De Leefstraat-experimenten draaien voor hen rond een herdenken mobiliteit, publieke ruimte en sociale cohesie. Maar misschien lag deze meerwaarde voorbij deze

thema's, op het vlak van stedelijke 'collaboratieve *governance*-arrangementen' (Hendriks, 2009) en routinedoorbrekende leerprocessen, waarbij de stap naar radicale verandering niet inherent verbonden is aan het experiment? Licht de meerwaarde niet in de dialoog tussen stad en burger, of de wijze waarop concepten zoals 'participatie' en 'deliberatieve democratie' ingevuld worden? En hoe verknopen we dit aan het experiment zelf, waarbij de realiteit als laboratorium geldt voor de stad van de toekomst? Vincent Meerschaert is voorzichtig:

"Het gevaar is dat de Leefstraten te vrijblijvend zijn. Maar wie is Fiets van Troje om te gaan eisen dat bepaalde veranderingen er voor 2050 moeten zijn? Ik denk, en dat is mijn persoonlijke overtuiging, dat veel discussie die we nu voeren binnen vijf of tien jaar compleet ridicuul gaan lijken. En ik weet dat de visie tegen 2050 sowieso bewaarheid zal worden. En de Fiets van Troje kan er, met de experimenten, voor zorgen dat het niet in 2050 zal zijn, maar misschien al in 2030. Ze zorgen er dus voor dat je als stad een soort van voorsprong kan nemen. Dat lijkt mij een soort van accelerator van een natuurlijke evolutie die sowieso aan de gang is."

De Fiets van Troje heeft in dit verhaal geen notie van 'meerwaarde', want ze geeft eerder een bestaande beweging een duwtje in de rug. Maar kunnen we, de tweede Januskop in acht nemend, beargumenteren dat deze 'natuurlijke evolutie' evenzeer kan doodbloeien? Smith, Voß, en Grin (2010) stellen dat niches afhankelijk zijn van 'sterke actoren' om hun ideeën te verspreiden en legitimeren. Institutionaliseren door het regime zal ooit nodig blijken, maar het slagen van een 'radicale verandering' zal afhangen van de houding van het regime voor deze stap. Het verankeren van innovatieve ideeën en het inschrijven van de experimentele werkwijze in beleidsplannen is daarbij bepalend. Kristof Devriendt, arenalid en mobiliteitsdeskundige, ziet dan weer wél deze doorvertaling van de ideeën van de Fiets van Troje naar beleidsdocumenten, zij het op een impliciete wijze:

"Ik weet niet of de Leefstraten voor komen in het nieuwe mobiliteitsplan. Het is natuurlijk een zeer strategisch document. Maar je zou kunnen zeggen dat bepaalde elementen van het wijkcirculatieplan, zoals het knippen van bepaalde assen, een belangrijke randvoorwaarde creëren om met Leefstraten aan de slag te gaan. [...] De moment was rijp om met het nieuwe mobiliteitsplan een kwalitatieve sprong te maken. [...] Het was de moment, zoals in 1997 werd gedaan. En we stonden op het punt om de vorige generatie mobiliteitsplannen, zoals ze er toen lagen, af te ronden. Dat was in 2011."⁴²

En van zij die erbij waren horen we dat de Fiets van troje dus wel degelijk iets heeft opgeleverd, al kan men er de vinger niet helemaal opleggen. Of zoals Tim Scheirs - Mobiliteitsbedrijf Gent en Fiets van Troje - het stelt: *"De Fiets van Troje heeft iets speciaals gedaan, en dat is niet beleidsbeïnvloeding. Dat is van alle tijden. Nee, het werd gebruikt om keuzes te maken"*. Ten tweede, en hieraan gekoppeld, is het voor de Fiets van Troje zelf echter nog steeds onduidelijk hoe hun toekomst eruit ziet, zowel qua icoonprojecten als qua transitie-netwerk. Als 'einddatum' hadden ze 2017 opgegeven. Op dat moment zal de Fiets van Troje-vzw zichzelf opheffen. En dat zet druk op de ketel. Wat willen de Trojanen voor 2017 bereiken? Tim Scheirs, als sleutelfiguur van de Fiets van Troje, erkent: *"De tijdshorizon lag op*

⁴² Verderop in hoofdstuk 6.2 zullen we lezen dat Tim Scheirs – mede-auteur van het Gentse Mobiliteitsplan - zelf het gevoel heeft tijdelijk 'op een zijspoor' te zijn gezet geweest wat betreft het Mobiliteitsplan, wat hem desalniettemin ruimte gaf om meer tijd te besteden aan de Fiets van Troje.

2017. *We zijn nu [drie] jaar verder, en 2017 is plots veel dichterbij*". Het is dus niet ondenkbaar dat het initiatief nooit verder dan het experiment zal komen. Meetbare resultaten bereiken binnen deze korte tijdspanne lijkt haalbaar noch wenselijk. Het is weliswaar aangewezen om blijvend in te zetten op een verrijking van de ervaringen uit de verschillende iconoprojecten, met de nadruk op experimenten zoals de Leefstraat (zie hoofdstuk 5.4). De Fiets van Troje is daarbij een nieuwe en groeiende partner binnen 'creatief' stedelijk overleg (Souza, 2010). Roel Vanderbeuren, medewerker op het kabinet van Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken Filip Watteeuw, ziet in dat de meerwaarde van zulke initiatieven ligt in het uitproberen van alternatieven:

"Het is absoluut de uitdaging dat ze zich tegen 2017 overbodig maken. Maar wat er voor dan vooral moet gebeuren is dat ze blijven experimenteren en via die experimenten laten aanvoelen dat het tijd is voor andere keuzes. Een andere manier om naar dingen te kijken, andere procedures."

Met deze korte bedenking hebben we vooral een botsing der werelden aangetoond. Leefwereld botst met systeemwereld, voorspelbaarheid botst met niet af te bakenen onzekerheid. Transitie management in de praktijk lijkt alvast minder eenduidig van zodra we de theorie verlaten. Maar dit weten we wél zeker: het is onduidelijk wat de Fiets van Troje heeft opgeleverd en hoe het verder moet. De aanzet voor een grondigere analyse is gegeven.

3.4. Tussentijdse conclusie Deel I

In het voorgaande hebben we zowel een voorbeeld gegeven van de twee Januskoppen als een – zij het op hoge snelheid doorlopen - inleiding gegeven van het ontstaan van de Mobiliteitsarena's en de aanvankelijke houding van de stadsdiensten. In het eerste hoofdstuk zagen we dat de Mobiliteitsarena's een voorgeschiedenis kenden. Ze vloeiden voort uit de Klimaatarena's, en deze volgden dan weer uit andere keuzes en beslissingen voordien. Uit het tweede hoofdstuk leerden we dat de stedelijke overheid aan de basis lag van het Gentse transitieverhaal, daarmee een eind makend aan decennia debatten rond 'bottom-up' en 'top-down'. Het derde hoofdstuk toonde ons beknopt dat onzekerheid heerst rond de meerwaarde van de Fiets van Troje. Onmiddellijk vallen enkele voorbarige conclusies te maken.

Vooreerst valt het proces van de Fiets van Troje valt niet duidelijk af te bakenen. Net zoals Kundera (1984) de ondragelijke lichtheid weet te vatten in een reeks schijnbare futiliteiten, zo vinden ook wij een onmogelijkheid terug om te zeggen wat wanneer begonnen is. Het is onduidelijk waar en wanneer de transitiebeweging begon, wat ook impliceert dat transitie management in de praktijk een inherente complexiteit bezit. De voorgestelde modellen stroken niet met de realiteit, en de praxis gaat voorbij S-curves en eerder lineair geïnterpreteerde en afgebakende 'tweetrapsstrategieën' (zie Rotmans en Kemp, 2003). De eerste Januskop ten voeten uit.

Ten tweede heerst onduidelijkheid over wat het transitieverhaal moet opleveren en wat het reeds opgeleverd heeft. 'Managen' van transitie lijkt alvast huzarenstukje, waarbij de botsing tussen leefwereld en systeemwereld minder duaal lijkt dan verwacht. De afbakening niche-regime-landschap lijkt in de praktijk niet eenvoudig te maken. De betekenaar 'niche' kan hier eerder gelinkt worden aan een 'vernieuwend initiatief', en niet zozeer aan de plaats binnen het drielagen model. Een niche

zonder (link met) regime is ten dode opgeschreven. De tweede Januskop het hoofd geboden, zeg maar.

Dit eerste deel laat gevoelen dat er meer schuilt achter het hele transitiegebeuren. Er is dus meer verbonden aan de twee Januskoppen en de hierboven genoemde voorbeelden. Het particuliere karakter van het Fiets van Troje-verhaal wordt nog volop geschreven. Hoog tijd dus om een tussentijdse interpretatie te maken van deze 'levensgeschiedenis' en transitie-management in Gent. Daarbij wordt duidelijk dat het verhaal genuanceerder is dan op het eerste zicht lijkt. De singulariteit van de temporele en geografische context geeft blijk van een complexiteit eigen aan elk transitieproces, en in het schijnbaar betekenisloze vinden we informatie als basis voor vergelijkende studies. In wat volgt bekijken we daarom op chronologische en synchronische wijze (Stroeken, 2013) het levensverhaal van de Fiets van Troje, een transitiepoging in de praktijk.

4. Deel II: *Transition reborn?* Over de verloochening en terugkeer der complexiteit

“[...] de ondergang van de mythe van de absolute kennis in het publieke domein.” (Hajer, 2003b, p. 48).

4.1. Fase van verwarring

Hoewel de oprichting van een Mobiliteitsarena eind 2011 – en andere gebeurtenissen voordien - aan de basis stond van wat heden het ‘burgerinitiatief’ Fiets van Troje wordt genoemd, leek transitie(management) in de praktijk gelezen als radicale verandering van bestaande systemen niet meteen de eerste bekommernis van de betrokken Gentse stadsdiensten. We kunnen het eerder lezen als een klassieke participatiepoging waarbij ‘experten’ werden gevraagd om na te denken over de Gentse mobiliteit in de toekomst. Het eindresultaat van de lineair benaderde transitiepoging zou een ‘Memorandum’ zijn en doorvertaald worden in beleidsplannen⁴³. Voorlopig kunnen we stellen dat het transitiedenken niet vanuit een noodzaak tot radicale verandering vertrok. Het was eerder een manier om tot een wervend verhaal te komen waarbij stadsdiensten samen met ‘experts’ een duurzame toekomst voor de stad uitdenken. Hoe deze toekomst bereikt diende te worden was niet meteen aan de orde. Jeroen Mercy, medewerker binnen de Milieudienst, herinnert zich:

“We hadden niet kunnen denken dat het tot experimenten zou leiden. Het kon ook iets anders zijn. Iedereen had een verschillend beeld van het mogelijke eindresultaat. Tim [Scheirs]⁴⁴ had daar, bijvoorbeeld, het beeld van een waardevolle input-tekst voor het mobiliteitsplan. Elke [De Dekker]⁴⁵ had het idee dat ze eindelijk zou weten wat ze zou moeten doen rond luchtkwaliteit en geluidsoverlast.”

Dat het anders zou uitdraaien werd duidelijk tijdens wat door de huidige Trojanen zelf gezien wordt als de ‘fase van verwarring’. Binnen deze periode, rond februari 2012, hielden de betrokken ambtenaren gesprekken met verschillende actoren. Het was een eerste voorzichtige poging tot Mobiliteitsarena’s. Tim Scheirs van het Mobiliteitsbedrijf en Dries Gysels uit de Milieudienst benadrukken dat voor hen de kracht hiervan schuilde in het bevragen van andere actoren dan de gebruikelijke ‘experts’. Er werd nagedacht rond mobiliteit vanuit allerlei hoeken. Jeroen Mercy, ambtenaar binnen de Milieudienst en betrokken bij de eerste Mobiliteitsarena’s, zag het als volgt:

“Er was een voortraject met interviews met betrokkenen, stakeholders, en arenaleden om de context rond mobiliteit in Gent scherp te krijgen. Dat was een idee van Pepik [Henneman]⁴⁶: dertig mensen interviewen rond mobiliteit in Gent die er ook iets mee te maken hebben. Op basis van die interviews hebben we een groep vastgelegd – de arengroep – waarin veel geïnterviewden zaten. Dat waren dus bijna allemaal

⁴³ Wie daarbij betrokken was maakt onderdeel uit van een debat rond legitimiteit, democratie en nieuwe *governance-arrangementen*, waarop we focussen binnen volgende hoofdstukken.

⁴⁴ Mobiliteitsbedrijf Gent

⁴⁵ Milieudienst Gent

⁴⁶ Procesbegeleiding Meneer De Leeuw uit Nederland (Meneer De Leeuw, 2015).

mobiliteitsexperts. Maar het werd aangevuld met mensen uit het middenveld, zoals enkele bedrijven zoals Re-Vive. [...] Op basis van die interviews werd een soort omgevingsanalyse opgesteld – hoe is de mobiliteit nu – en wat vinden experts daarover. [...] Maar de groep gaf niet de indruk een groep mobiliteitsexperts te zijn. ‘Expert’ mag je ook tussen aanhalingstekens plaatsen. [...] ‘Iedereen is mobiliteitsexpert’.”

Algauw werd duidelijk dat mobiliteit als complex probleem beschouwd kon worden, waar de wetenschap en strategische beleidsvisies alleen geen antwoord op kunnen formuleren. De initiatiefnemers waren verrast door het creatieve vermogen van de Gentse toekomstdenkers. De betrokken ambtenaren waren ‘in verwarring’ gebracht wanneer bleek dat vernieuwende initiatieven niet (louter) van mobiliteitsexperts te verwachten viel. De eerste Januskop dook in de praktijk op wanneer mobiliteit niet enkel een ‘*wicked problem*’ (Roberts, 2000) bleek te zijn, maar een heuse ‘*wicked affair*’ waarbij niet duidelijk was welke spelers tot welk speelveld behoorden. De aanvankelijke aanpak door de stadsdiensten – probleem, inspraak en oplossing - was een verloochening van deze complexiteit. De opmerkingen van deze creatieve ‘burgers’ zouden later, samen met de aanwezigheid van ambtenaren op de verdere transitiearena’s, de kiem vormen voor een verankerd netwerk van geëngageerde burgers uit verschillende domeinen. Deze ‘fase van verwarring’ is dus medeoorzaak voor wat we als noodzakelijk falen van de eerste transitiearena kunnen beschouwen.

4.2. Een noodzakelijk falen

Op 7 mei 2012 vond de eerste transitiearena plaats in het Belfort te Gent. Deze stond onder leiding van DRIFT en werd volgens een ‘klassieke transitiemethode’ gevoerd. Deelnemers aan de arena werden geconfronteerd met een systeemanalyse, een opsomming van alles wat de ‘problemen’ rond mobiliteit in Gent veroorzaakt. Jeroen Mercy was er als medewerker van de Gentse Milieudienst bij: *“De eerste arena was een overzicht van wat we geleerd hadden uit cijfers, kaartjes en interviews. De informatie uit de interviews ging vaak over bepaalde probleemstellingen en in hoeverre de overheid daarvoor een oplossing kan formuleren”*. Daarna begon de groep aan een discussie over de ‘problemen met de Gentse mobiliteit’.

Vincent Meerschaert was één van de uitgenodigde arenaleden en overtuigd van de noodzaak voor deze specifieke aanpak: *“Vanaf de eerste arena werd duidelijk dat Gent met een probleem zat. Dat bleek ook duidelijk uit de cijfers. Dries [Gysels] en Tim [Scheirs] speelden dat goed door niet gewoon te zeggen dat er teveel auto’s zijn, maar door er ook een getal op te kleven”*. Een grondige systeemanalyse, zoals voorop geschoven binnen transitie managementtheorie (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012; Shove & Walker, 2010), diende dus de basis te leggen voor doordachte transitie scenario’s en een ‘duurzame’ visie op toekomstige mobiliteit (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006). De opzet was zo aangepakt dat de bestaande paradigma’s rond mobiliteitssystemen uitgedaagd en ‘*reframed*’ werden. Heersende ideologieën werden geconfronteerd met een grondige en vernieuwende kijk op de bestaande conventie (Gunder, 2010), zodat verder kon gegaan worden dan de bestaande ‘*damage control*’ wat betreft mobiliteitsbeleid.

Uit deze analyse volgde de vraag om gezamenlijk scenario’s uit te denken op langere termijn, met de bedoeling grootschalige systemen zoals mobiliteit te sturen richting een meer duurzame toekomst (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006). Daarbij ging het voorbij generieke oplossingen op korte

termijn, welke de *lock-in* van bestaande systeemverbeteringen typeerde. Kristof Devriendt zag het, als arenalid, als volgt: *“De vraag was hoe ons mobiliteitssysteem er op lange termijn kon uitzien en wat daarvoor in de weg stond. We zochten naar kleine initiatieven om dat meer onder de aandacht te brengen”*. Dit was echter niet voor iedereen evident. Vincent Meerschaert vervolgt: *“Ik weet nog goed dat bij de eerste vergadering de vraag was: ‘Hoe ziet Gent eruit in 2050?’*. En ik was het niet eens met die vraag. Ik kon er mij niets bij voorstellen”.

Ook voor de aanwezige ‘mobiliteitsexperts’ was het niet eenvoudig om op lange termijn een radicaal alternatief te bedenken. Dit sluit aan bij de ‘fase van verwarring’, waarbij de initiatiefnemers merkten dat het betrekken van ‘experts’ niet voldoende zou zijn. Deze moeilijkheid om op lange termijn scenario’s uit te denken ging niet onopgemerkt voorbij. De aanwezige arenaleden zagen, volgens medeorganisator Dries Gysels, geen opgave in de Gentse mobiliteit. Als reden daarvoor haalt hij, met eigen woorden, het gebrek aan een ‘gevoel van urgentie’ aan. Hij wijt dit, eerder opvallend, niet aan de keuze van de arenaleden en ‘experts’. Cruciaal was, volgens de organisatoren, de locatiekeuze van de eerste arena en de wijze waarop de arenaleden zich naar het Belfort verplaatsten. We beginnen te voelen dat ketens van gebeurtenissen – vaak afgeschreven als banaliteiten en details - een rol spelen binnen het complexe kluwen dat transitie management in de praktijk is.

Bijna iedereen was namelijk vlot met de fiets of het openbaar vervoer naar de samenkomst afgezakt. Ook de enkele automobilisten vonden een parkeerplaats in de buurt. Dries merkt op: *“Het werkte niet. Er was geen dynamiek, er waren geen gedeelde waarden tussen de actoren. Niemand zag een probleem in Gent.”*. Hoewel de eerdere verklaring van Vincent Meerschaert aantoont dat sommigen de Gentse mobiliteitssituatie wel degelijk als ‘problematisch’ beschouwden, zorgde deze interpretatie voor een desillusie onder de initiatiefnemers. Ook Jeroen Mercy zag, als medeorganisator, de locatiekeuze als bepalende factor voor het ‘gebrek aan dynamiek’, al werd aan dit ‘falen’ een andere invulling gegeven:

“Die eerste arena is maar lauwtjes onthaald geweest. Maar dat heeft volgens mij vooral te maken met de setting. [...] Het was op de eerste verdieping, boven de Stadswinkel. Je hebt daar een chique verdiep dat voor niets gebruikt wordt. Maar dat is een redelijk kille zaal. [...] En op de tweede verdieping zit een schermclub. Het was een houten plafond, dus bij elke aanval hoorde je de stampen op de vloer.”

Hier wordt dus eveneens de locatiekeuze aangehaald als oorzaak voor een ‘gefaalde’ eerste arena, al is het om een heel andere reden. Het lijkt plausibel dat de architecturale eigenschappen, inderdaad, van belang was voor het welslagen van de bijeenkomst. Maar anders dan de kilheid van de ruimte kan ook het ‘chique’ karakter van het Belfort en de nabijheid van het Gentse stadhuis als factor aangehaald worden. De formele setting in de schaduw van het stadhuis sluisde de ‘vrije’ geaardheid van de bijeenkomst en bevestigde de idee dat de transitiearena vertrok vanuit de Gentse stadsdiensten. De probleemanalyse, uitgaande vanuit een regime gekenmerkt door ‘dynamische stabiliteit’, wekte amper enthousiasme op. Zagen de aanwezige ‘experts’ de tweede Januskop, waarbij het regime verandering aanmoedigt zolang het binnen de eigen ideeën past, aan de horizon opduiken? Dit was alleszins in lijn met de vooropgestelde verwachtingen door de stadsdiensten zelf, zoals Indra Van Sande (Milieudienst Gent) aangeeft: *“Het zou moeilijk zijn om toe te laten dat we niet*

wisten waar we gingen landen". Ook Jeroen Mercy voelde dit aan: "Het [lauwe onthaal] was misschien ook een beetje omdat het door de overheid georganiseerd was..."

We merken op dat de meningen en het onthaal van de eerste bijeenkomst onder de initiatiefnemers en arenaleden uiteenliepen. Tim Scheirs (Mobiliteitsbedrijf) en Dries Gysels (Milieudienst) hadden de eerste arena als een 'desillusie' ervaren. Daarvoor vielen verschillende oorzaken te bedenken. Ten eerste vertrok de transitiearena vanuit de systeemwereld. De analyse van 'het probleem', het betrekken van gevestigde spelers en experts bij de gesprekken en de geïnstitutionaliseerde aanpak stonden schijnbaar in schril contrast met de vraag om innovatieve toekomstscenario's en – later – niche-initiatieven. Het toelaten van onvoorspelbaarheid leek door de arenaleden – niet geheel onverwacht – moeilijk te koppelen aan een door de overheid georganiseerde 'werkgroep'⁴⁷ (zie ook Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012). De tweede Januskop op heterdaad betrapt. Terzelfder tijd merken we dat de systeemwereld net preventief probeerde los te komen van dit vooroordeel van rigide ambtenaren door hen amper te betrekken binnen de arena. Zij stonden enkel in voor de goede organisatie van de arena – zoals de Milieudienst – of ze kwamen een bijdrage leveren als expert – zoals de Mobiliteitsdienst⁴⁸. Ten tweede had de locatiekeuze een invloed op de wijze waarop mobiliteit als 'probleem' werd beschouwd. De deelnemers aan de transitiearena kenden geen moment van onbehagen of frustratie (Freud, 2006 [1929]), waardoor de vraag naar transitie niet als dringendheid werd beschouwd. Complexiteit en onvoorspelbaarheid in de praktijk, die eerste Januskop. Ten slotte zorgde de voorafgaande 'fase van verwarring' ervoor dat het uitnodigen van 'experts' als onvoldoende werd beschouwd. Mobiliteit als complex – *wicked* - gegeven bleek uit de eerdere interviews, waardoor pijnlijk duidelijk werd dat stedelijke systemen zoals mobiliteit niet louter vanuit enkele verlichte geesten voortspruit.

Toch betekende deze desillusie geen einde van het verhaal. We kunnen stellen dat het 'lauwe onthaal' van de eerste arena zowel bepalend was voor het verdere verloop van de transitie als typerend voor het spanningsveld tussen het toelaten van onvoorspelbaarheid en pogen tot structureren van niche-experimenten door de systeemwereld. Dat dit falen dus geen onmogelijkheid inhield blijkt uit volgende bemerking door medeorganisator Jeroen Mercy:

"Ik had er wel een goed gevoel bij. Dat was vooral omdat Pepik [Henneman] zeker was van zijn stuk. Ik had alle reden om daar niet aan te twijfelen. [...] Hij zei dat het goed zou komen, maar niet met zoveel woorden. [...] We hadden er voldoende vertrouwen in om dat [falen] te kunnen kaderen. Was dat niet het geval geweest, dan stopte het daar. En er zijn toen ook een paar mensen gestopt. [...] Maar ik denk niet dat het gefaald heeft. De volgende dag kwamen we samen om de tweede arena voor te bereiden. [...] Ik had het gevoel dat het vertrokken was vanaf de eerste dag. Maar dat was niet bij iedereen zo."

⁴⁷ Uit verdere hoofdstukken zal blijken dat dit spanningsveld latent aanwezig blijft bij elke poging tot 'management' van transitie.

⁴⁸ Dit zou meteen ook een moeilijkheid én een mogelijkheid inhouden. De moeilijkheid is dat niet alle ambtenaren de experimentele uitwerkingen (icoonprojecten) van de Fiets van Troje, zoals de 'Leefstraten' en 'Rol het Fietsnetwerk Uit', met evenveel vrijdenkendheid en steun benaderden. De mogelijkheid kunnen we lezen binnen de overgang van 'overheidsinitiatief' naar 'burgerinitiatief', waarbinnen ambtenaren een rol innemen tussen systeemwereld en leefwereld. Dit alles bespreken we verder, onder andere, in hoofdstukken 5.2 en 5.3.

En inderdaad, dat de eerste arena symbolisch-imaginair als ‘gefaald’ wordt geklasseerd zette een nieuwe beweging in gang. De initiatiefnemers uit de Milieudienst trokken zich, samen met Tim Scheirs (Mobiliteitsdienst) terug in Oost-Knollendam⁴⁹ ter bezinning. *“We gingen terug naar Nederland om de oefening opnieuw te doen zonder arenaleden”*, aldus medeorganisator Dries Gysels. Kristof Devriendt, arenalid, zag dit gebeuren:

“Ik denk dat het niet uitmaakte van waar je kwam. Wel met een mobiliteitsachtergrond, natuurlijk. Maar ik denk dat ze vooral mensen zochten die niet in de ambtenarij zaten. En mensen die meer theoretisch naar mobiliteit keken om vanuit een andere invalshoek het thema te benaderen. [...] Maar ik denk dat iedereen zijn mening daar mocht geven, maar dat het verhaal achteraf gemaakt werd door twee of drie mensen. Dat was dan... Tim [Scheirs] en Dries [Gysels]. Ze kregen veel input, en hebben daar dan een verhaal van geconstrueerd.”

Onder toezicht van procesbegeleider Pepik Henneman werd in Nederland nagedacht over de mobiliteit in Gent. Samen kwamen ze tot een ‘reframing’ van de ‘fundamentele paradigma’s’ (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006) gekoppeld aan mobiliteit en stedelijkheid⁵⁰. De verwevenheid stond volgens hen onder druk. Mobiliteit diende terug als motor van stedelijke ontwikkeling te worden beschouwd, *“in plaats van achter de feiten aanlopen”*. Het was een *“moment van bekering: we gingen van desillusie naar toekomstbeeld”*, aldus Tim Scheirs. Maar dit ging uiteraard voorbij aan de oorspronkelijke bedoeling van de Mobiliteitsarena, waarbij experts hun visie op de toekomst van mobiliteit mochten toelichten. De initiatiefnemers stonden dus voor een moeilijkheid: *“Hoe konden we zeggen dat we het licht hadden gezien tegen de grote jongens?”*⁵¹

4.3. Café Parking

“Always do sober what you said you'd do drunk. That will teach you to keep your mouth shut.” (Ernest Hemingway)

Er werd gekozen voor een onverwachte aanpak. Op 17 juni 2012 werden de arenaleden opnieuw samengebracht, deze maal in café Parking in Sint-Kruis-Winkel. Het café lag op ettelijke kilometers van het Gentse stadscentrum, in de grauwe eclectische ruimte welke de (Gentse) haven typeert. Dit zette minstens twee zaken in beweging. Ten eerste werd de idee dat Gent op vlak van mobiliteit goed bezig was in vraag gesteld. Er was amper openbaar vervoer in de buurt en fietsen richting afspreekpunt was geen aangename bezigheid. De initiatiefnemers hadden daarenboven de telefoonnummers van de arenaleden openbaar gemaakt met de vraag om elkaar te contacteren om te carpoolen. En inderdaad,

⁴⁹ Hoofdkwartier van Meneer De Leeuw – ‘werkplaats voor innovatie en maatschappelijke verandering’ (Meneer De Leeuw, 2015) - en procesbegeleider Pepik Henneman.

⁵⁰ Deze focus op één systeem was volgens ambtenaar Indra Van Sande bepalend voor het welslagen van de arena's: *“Bij [de Klimaatarena's] ging het een beetje over alles: economie, energie, cultuur, klimaat, mobiliteit, enzovoort... Dat was eigenlijk, achteraf gezien, misschien de sterkte van de Mobiliteitsarena: het was beperkt tot één thema. Zo krijg je ook gemakkelijker mensen bij elkaar.”*

⁵¹ Hoewel uit voorgaande paragrafen bleek dat mobiliteit niet uit enkele ‘toekomstdenkers’ geboetseerd kan worden, merken we op dat het zien van een ‘toekomstbeeld’ door de organisatoren voornamelijk doelde op de wijze waarop toekomstbeelden een visie schetsen voor een onvoorspelbare uitkomst. De kiemen voor icoonprojecten, als alternatief voor lineair-strategische projecten, waren gelegd.

algauw begonnen de ‘experten’ onderling afspraken te maken om samen op pad te gaan.⁵² Dit laatste was een tweede vernieuwende aanpak, zoals initiatiefnemer Dries Gysels verdedigt: *“Het leek helemaal geen stadsinitiatief. [...] Het werd anders aangepakt dan de stad”*. Stefaan Claeys was, als arenalid, alvast overtuigd:

“Die bijeenkomsten bevielen mij heel hard, in die zin dat daar mensen bijeen zaten van verschillende achtergronden. Allez, verschillend en niet verschillend. Ze waren wel allemaal op één of andere manier bezig met mobiliteit. En er waren toch wel een paar kleppers aanwezig binnen de mobiliteitswereld, van de overheid of elders. Maar waar ik toch van ben geschrokken tijdens die bijeenkomst is dat er zoveel eensgezindheid was. Ik dacht dat ik daar alleen ging zitten in een vrij vijandige omgeving als lid van een milieubeweging – bezig zijnde met duurzame mobiliteit – tussen allemaal mensen die meer voor de status quo gingen zijn. Maar nee, tot mijn grote verwondering was iedereen het eens dat [...] we moesten inzetten op duurzame mobiliteit, het ‘Gents kwartiertje’, enzovoort. [...] Dat was mijn grootste Aha-Erlebnis. Het werd mij duidelijk dat er toch zoveel ‘eensgezinden’ aan een tafel kunnen zitten. [...] Dus mijn enthousiasme was gewekt. Ik ben dan blijven verdergaan naar die bijeenkomsten en heb daar ook mijn ei kunnen leggen. [...] Er hing magie in de lucht.”

We dienen hierbij op te merken dat Stefaan Claeys er pas vanaf de tweede arena bij was. Hij had de eerste arena, waarbij de consensus eerder pivoteerde rond de overtuiging onder sommige experts dat er geen ‘sense of urgency’ was, nooit beleefd. We kunnen echter stellen dat de ontstane ‘eensgezindheid’ binnen de groep een onvoorspelbare doch gewenste uitkomst was van een bewuste sturing door de organisatoren. De initiatiefnemers waren erin geslaagd het proces in een bepaalde richting te sturen. Vanwege hun keuze voor een informele setting buiten de stadskern wezen ze op de lock-in rond (rand)stedelijke mobiliteit. Maar zoals we eerder zagen erkende niet iedereen het ‘falen’ van de eerste arena. Jeroen Mercy, toen nog steeds medeorganisator, affirmeert:

“Eén van de reacties op onze omgevingsanalyse was dat men de stad teveel zag als de historische binnenstad. Iemand had dat gezegd, en dat was zeker terecht. Als je reacties verzamelt over mobiliteit, ook via interviews, dan gaat iedereen denken in een straal van 2 kilometer rond zijn woonplaats. [...] Dus we wilden het de tweede keer doen in Sint-Kruis-Winkel. En bovendien zorgden we voor een informelere setting in een mooi volkscafé. [...] Maar [de 2^{de} arena] ging niet door in Sint-Kruis-Winkel om mensen aan te tonen dat de mobiliteit toch niet zo super was in Gent. Dat wisten ze al. Ik weet niet of je er ooit al bent geweest? Je moet er eens naartoe fietsen. Dan weet je het ook.”

Jeroen Mercy wijst hiermee eerder op de meerwaarde van de in Sint-Kruis-Winkel gecreëerde informele setting. Dit zal ook doorheen ons vertoog een bepalende ruimte en ‘grijze regelzone’ bieden tussen leefwereld en systeemwereld. Toch kunnen we stellen dat de locatie van de tweede arena eveneens een wezenlijke bijdrage leverde in de beleving van het initiatief en het huidige mobiliteitssysteem. Want een gedragen visie omtrent probleem en, belangrijker, innovatieve

⁵² Dit ‘samen onderweg zijn’ kunnen we ook symbolisch bekijken. De grondvesten voor een (in)formeel netwerk van gelijkgestemden werd op dit punt gelegd. Er werd samen nagedacht over een duidelijke richting voor het Gentse mobiliteitssysteem, een pad richting toekomst.

oplossingsmogelijkheden lijkt, volgens Roorda (2012, p. 10), bepalend voor het welslagen van het verdere verloop: *“How to get internal support for an exploratory approach that does not have fully predictable outcomes? That is the first challenge in this first step”*. Dat hiervoor een ‘gevoel van urgentie’ nodig was wisten de initiatiefnemers maar al te goed. Vincent Meerschaert ziet de keuze voor Sint-Kruis-Winkel dan ook als bewuste zet van de organisatoren. Als één van de drie sprekers die avond toonde hij aan dat de conventionele blik op mobiliteit zich richt op het oplossen van problemen: wat loopt verkeerd? Jeroen Mercy geeft duiding bij deze aanpak:

“Het goede aan die [tweede] bijeenkomst was [...] dat we aan drie mensen gevraagd hadden om een positief toekomstbeeld te schetsen van de mobiliteit in Gent, weliswaar vanuit een bepaalde niche. [...] We hebben wel veel tijd gestoken in de keuze van de mensen. [...] Dat werd ook een beetje door Pepik [Henneman] gestuurd, met zijn doembeeld, want dan zette je als contrast drie positieve mogelijke experimenten op om de transitietheorie in de praktijk te brengen.”

Met de tocht naar Sint-Kruis-Winkel achter de kiezen werd bevestigd dat er wel degelijk iets schort aan de wijze waarop mobiliteit en stedelijkheid tegenwoordig benaderd worden, maar meteen werd een alternatief aangereikt: wat als we experimenteren met nieuwe, innovatieve ideeën en ons richten op oplossingen? Deze combinatie tussen oude problemen en nieuwe oplossingen bracht iets in beweging. Er werden die dag in Sint-Kruis-Winkel ‘innovatieve iconprojecten’ geïntroduceerd, gebaseerd op de eerdere gesprekken tijdens de ‘fase van verwarring’. Ook hier was er opnieuw verwarring troef, zoals Kristof Devriendt - één van de eerste arenaleden - zich herinnert: *“Ik wist echt niet goed wat er aan de hand was. Het heeft toch een vijftal keer geduurd tegen dat ik wist wat er aan het gebeuren was”*. Wat de huidige trekkers onder de Fiets van Troje beschouwen als ‘fase van verwarring’, de gesprekken met niet-experts, gold dus ook voor de ‘experts’ tijdens de tweede transitiearena: zij wisten niet wat er hen te wachten stond en wat de bedoeling was. Ook voor hen heerste een gevoel van onvoorspelbaarheid. Niemand wist hoe het zou uitdraaien. Maar er moest iets gebeuren, zoveel was ondertussen zeker. Vanaf de tweede arena heerste een gevoel van consensus bij de deelnemers en ontstond de overtuiging dat het anders kan. Vincent Meerschaert bekijkt het als volgt:

“Vanaf Sint-Kruis-Winkel had ik het gevoel dat er meer in zat. We zaten in verschillende groepjes rond verschillende thema’s, en er was een terugkoppeling van vorige keer. [...] Het was niet gemakkelijk om in Sint-Kruis-Winkel te geraken. En dat was ook goed. Dat was met de auto... Dat was bewust en een belangrijke succesfactor om een groter draagvlak te krijgen binnen Fiets van Troje aangezien het duidelijk werd dat Gent meer was dan de binnenstad. [...] Dat was wel belangrijk. En dat is de begeleiding, of het nu van Pepik [Henneman] of Dries [Gysels] kwam, door bewust van de binnenstad naar buiten het centrum te trekken. Mensen werden uit hun comfortzone gehaald, ook op dat vlak.”

Hoewel de locatie van de arena’s dikwijls geen effect had op het verloop van het proces, was dit volgens arenaleden bij de tweede arena wel het geval. Kristof Devriendt was erbij en bevestigt: *“De ruimte waar het plaatsvond was meestal niet belangrijk. Tenzij misschien die keer als we in het noorden van Gent in de haven zaten. Toen zag je: ‘Ah, oké, dit is ook Gent’”*. Ook Jeroen Mercy (Milieudienst) erkent dat de locatie bepalend was bij de creatie van een ‘sense of urgency’. Al had dit

volgens hem eerder een praktische grondslag dan het beïnvloeden van een conventionele kijk op mobiliteit, heeft hij dit eveneens als bewuste keuze van de andere organisatoren ervaren:

“Er was een zeer onveilig fietspad. Met de bus naar Sint-Kruis-Winkel ging ook bijna niet. Je kon daar aan den lijve ondervinden hoe moeilijk het is om ergens te geraken zonder de auto. [...] Als zijn de meeste toch gewoon met de auto gekomen. [...] Maar die hebben we gevraagd om te carpoolen en mensen op te pikken. Dat heeft Dries [Gysels] gedaan. Ik denk dat dat zijn eerste grondige praktische regeling was. Dat was om iedereen daar op tijd te krijgen. [...] Maar carpoolen had verschillende vormen van impact op zij die aanwezig waren. Je kent elkaar niet, je moet afspreken, je moet gegevens uitwisselen, je moet ook afspreken om terug te rijden... Je moet ook afspreken of je nog een pintje drinkt achteraf.”

We kunnen hier een volgende omstandigheid aanhalen waarin de basis werd gelegd voor het verdere verloop van het transitie-initiatief. De informele carpool-situatie werd versterkt door de mogelijkheid om iets te drinken achteraf. De setting – toepasselijk café Parking genaamd - zorgde voor een cruciale herziening van de ‘expertenblik’ op het hele gebeuren. Het informele karakter werd benadrukt, zoals ook aangegeven binnen eerdere vertellingen. Dit zorgde er net voor dat de deelnemers het gevoel kregen dat er meer in zat. Er mocht vrij nagedacht worden, het ‘keurslijf’ van de overheid viel weg.⁵³ De meerwaarde van de bijeenkomsten op zich lag dan in het ruimer en vrijer kunnen denken over mogelijkheden, zonder de beperkende bril van de conventionele standaarden.

Arenaleden bevestigden dat de informele setting, benadrukt door de locatie en de mogelijkheid om ‘iets te drinken achteraf’, bijdroeg tot het leggen van de fundamenten van een hechte groep enthousiastelingen. Zoals Tim Scheirs (Mobiliteitsbedrijf) tijdens persoonlijke gesprekken vaak benadrukt, is er vooral veel ‘goesting’ nodig om een transitie in gang te willen brengen. Café Parking droeg hier, als *concieved* en *lived space* (Lefebvre, 1991), toe bij. De reële setting benadrukte waar de hele denkoefening om draaide, en de interpretatie ervan stelde de arenaleden in staat om van het gekende af te wijken. Het informele netwerk-gegeven kwam tot stand. Dit sluit aan bij de theoretische kijk op transitie-arena’s volgens Roorda (2012, p. 7) wanneer hij de transitie arena beschrijft: “[...] a setting that provides an informal but well-structured space to a small group of change-agents from diverse backgrounds (businesses, government, research institutes, citizens)”. Met de woorden van arenalid Vincent Meerschaert:

“Daar werd echt duidelijk dat het niet zomaar een vergadering was bij de stad. Op dat moment zit je in een context... Verslagen enzovoort: Dat was allemaal niet nodig. [...] Het leek niet meer alsof de stad enkele mensen bij elkaar bracht. En daar lag voor het stuk het succes. [...] Het pintje en het broodje dat daar voorzien werden, dat is belangrijk. Mensen hebben een voltijdse job. Als je om 19u jezelf nog eens moet gaan activeren aan zoiets deel te nemen, dan heb je toch graag dat daar een broodje wordt voorzien. Er moet dus goesting zijn om te blijven komen. [...] Het feit dat je een omgeving creëert waarin mensen

⁵³ We merken hier de samenkomst van de twee Januskoppen op: Enerzijds de onvoorspelbare impact van de locatiekeuze waardoor de complexiteit van transitie-management in de praktijk bevestigd wordt, en anderzijds de erkenning dat met de ommekeer naar ‘informeel netwerk’ de tweede Januskop impliceerde, waarbij radicale verandering – met of zonder overheidssteun – moeilijk zou blijken.

bereid zijn een stuk van hun kennis en tijd ter beschikking te stellen, wil ook zeggen dat zij er iets moeten kunnen uithalen. En het feit dat je daar zo vrijuit met andere mensen kan spreken... Want hoe je het ook draait of keert: Eens met de Schepen over mobiliteit van gedachten kunnen wisselen... En dat is ook een sterk netwerk-gegeven. Dat pintje achteraf zorgde er dan voor dat het niet voelde alsof je gebruikt werd door eens twee uur te komen vertellen wat je denkt en dat dan iemand anders ermee aan de slag gaat. Je leert mensen kennen die je ook professioneel kan inschakelen.”

Het informele karakter van de bijeenkomst, en de mogelijkheid om een pintje te drinken, creëerde de nodige dynamiek om de bal aan het rollen te houden. We kunnen concluderen dat dit een bewuste keuze was van de stadsdiensten. Of liever: de betrokken ambtenaren. De succesvolle procesbegeleiding door de met transitie managementtheorie begeesterde organisatoren werd duidelijk. Ook arenalid Stefaan Claeys erkent de sturende rol van het prille transitiegebeuren, ondanks de mogelijkheid dat het altijd anders had kunnen zijn:

“Vanaf dag één dacht ik: ‘De max, het is hier serieus’. Er was daar consensus en geen geruzie. En in de loop van het proces heb ik dat eigenlijk meer en meer gekregen. [...] De context zal er ook wel toe bijgedragen hebben, denk ik. [...] De hele begeleiding van het traject, en in een format gieten van het traject en het feit dat er zo’n boekje gekomen is, en dat er tussen elke bijeenkomst achter de schermen héél sterk gewerkt werd en resultaten geboekt werden [...] is volgens mij een absolute slaagfactor geweest van het hele ding. Met name Dries [Gysels], Tim [Scheirs] en de begeleider Pepik Henneman... Veel lof voor Pepik en zijn twee luitenants hier in Gent. Zij hebben dat in goede banen geloodst. [...] Was het niet op die manier gebeurd, of met dezelfde kunde, dan was het met méér dan 50% kans gestrand. Zoals bij ons groepje ‘Fietsnetwerk’. Dat is met veel goede wil begonnen [...] maar werd niet strak geregisseerd.⁵⁴ Ondanks alle ruimte voor creativiteit moet er een goede regisseur achter zitten die weet waar hij naartoe wil. En die met de nodige kunde en energie eraan werkt.”

Deze bewuste sturing van het prille transitieproces komt vaak terug (infra). Het zal cruciaal blijken in het verdere verloop van het Fiets van Troje verhaal, waarbij de overstap wordt gemaakt van procesbegeleiding naar werkelijke transitie management. Chris Roorda stelt dat transitie management als term ietwat verkeerd gekozen werd⁵⁵. Maar dat het proces wel degelijk gestuurd kan worden, blijkt uit de keuzes die gemaakt werden door de organisatoren en hun begeleiding. De context was belangrijk, maar de rol van de procesbegeleiders mag niet onderschat worden. Dat geldt ook voor de eerste arena, merken we wanneer Tim Scheirs (Mobiliteitsbedrijf) stelt dat *“Pepik die arena bewust [heeft] laten falen”*. Er is dus een constant evenwicht tussen onvoorspelbare factoren en een gestuurde aanpak, en transitie wordt op een ietwat subtiele manier vormgegeven (Rotmans & Kemp, 2003). Jeroen Mercy zag het als organisator van dichtbij en reflecteert:

⁵⁴ Zie hoofdstuk 5.3.1.

⁵⁵ Chris Roorda (DRIFT): *“Transitie valt natuurlijk niet te managen. De naam ‘transitie management’ is enigszins ongelukkig op een bepaalde manier. ‘Management’ lijkt erg alsof het iets in de greep kan houden of sturen. Maar het belang van transitie management is dat het een poging is om een impuls te geven, meer richting te geven, en randvoorwaarden te creëren voor een transitie. Dus het is eerder transitiesturing of transitie-enabling of weet ik veel. Transitiegovernance, ‘or however you want to call it’.”*

“Er was een consultant: Pepik [Henneman] van Meneer De Leeuw. De aanpak werd door [Pepik] uitgestippeld. [...] Natuurlijk kan je hem zien als manager van het proces. [...] Hij stuurt het proces, en op een heel slimme manier. Je kan zeggen dat je een boek gaat maken, maar je kan zo sturen dat de mensen zélf op het idee komen om een boek te maken. Dat is belangrijk om het eigenaarschap voorzichtig te vergroten onder de arenaleden. Zelfs al heb je nooit iets gezegd: Je voelt je deel van het groepje.”

Twee zaken waren dus bepalend binnen de 2^{de} Mobiliteitsarena. Ten eerste werd door de locatie duidelijk dat Gent meer is dan de binnenstad. De kijk op mobiliteitssystemen op zich bleek te beperkt, en de sturende rol van dit systeem op de – reële en ervaren – stedelijkheid en omgekeerd zorgde voor de basis van de visievorming en bijhorende iconoprojecten. Daarnaast zorgde de setting voor een informeel karakter. Het werd voor de arenaleden duidelijk dat het niet zomaar een systeemgestuurd initiatief was. Café Parking functioneerde daarom als – bewust gekozen – ‘actant’ (Latour, 1996; 2005; Tatnall, 2014). Hoewel dit, volgens deelnemers en organisatoren, het effect was van weldoordachte procesbegeleiding lag de uitkomst van deze locatiekeuze echter niet vast. De idee van *contingency*⁵⁶ (Ferrell & Gresham, 1985; Stroeken, 2013) is cruciaal in het begrijpen van de ontstane dynamiek. Toevalligheden speelden te zeer een doorslaggevende rol binnen het gebeuren om een geslaagde transitie-aanpak, in deze context, toe te schrijven aan doordacht management. Het welslagen van de eerste transitiepoging veranderde, met de woorden van Kundera (1984, p. 30), van een ‘*Es muss sein!*’ naar een minder bevatbare maar net daarom misschien meer doorslaggevende ‘*Es könnte auch anders sein*’. Maar hoe dan ook, de procesbegeleiding had iets in het werk gesteld. We kunnen beargumenteren dat de mogelijkheid om een pintje te drinken een hecht informeel netwerk liet ontstaan waarbij deelnemers vooral *goesting* kregen om verder te gaan. En ook dat bleek niet steeds even evident.

4.4. “Het was een beetje zoals op kamp”

“Niet iedereen zag het nut in participeren in iets dat zo onduidelijk is.” (Indra Van Sande, Milieudienst)

Op dit moment was, ondanks de alternatieve aanpak, de ‘systeemwereld’ – met haar lineair en padafhankelijke karakter - nog steeds de sturende actor binnen het proces. Dit werd duidelijk in het doel van deze arena’s. Zoals eerder gezegd was het eindpunt een Memorandum, zoals Dries Gysels herhaalt: “*Het resultaat van de tweede arena was een ideeënboek. Maar we moesten dat toen een verslag noemen*”. Dit kunnen we een structureel falen van de Mobiliteitsarena’s noemen: De gevestigde waarden, vertrouwde deelnemers en institutionele aanpak zorgden ervoor dat deze arena’s ‘veilig’ waren. De iconoprojecten zagen er goed uit op papier, maar de stap naar experimenteren in de realiteit zou moeilijker verlopen.

Welke implicaties dit experimenteren had zullen we verder zien. Voorlopig stellen we dat de tweede Januskop van transitie management (Block & Paredis, 2012) – systeemwereld als dynamische stabiliteit

⁵⁶ Waarbij gesteld wordt dat een bepaalde actie het gevolg is van vele voorafgaande acties, en dat het altijd anders had kunnen zijn (Ferrell & Gresham, 1985).

– meteen duidelijk werd. Hierbij wou de overheid transitie aanmoedigen, onder de kleurloze vlag der vooruitgang en verandering, zonder vernieuwende ideeën toe te laten binnen het lineaire denken. Roorda en collega's (2012, p. 19) voorspelden deze stap binnen hun 'transitiehandboek': *"[...] it is an institutional reflex to start such processes from (a) solution(s) with a clearly demarcated and defined problem on the background. Hence it is important to bring this tendency to the foreground and openly question it"*. Hoewel transitiedenken uitgaat van een complexiteit binnen de werking van systemen - en de maatschappij als geheel (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006) - werd ook de lineaire opzet en eerste Januskop van de prille transitie-arena's duidelijk. Het eindpunt zou een 'strategisch document' zijn, met een duidelijke visie en daaraan gekoppelde doelen. En deze *"[...] interne logica maakt dat niemand ooit eens met een wezenlijk nieuw idee of nieuwe richting op de proppen komt"* (Wijnberg, 2015).

Dat beide Januskoppen verloochend werden vanuit een 'veilige' visievorming was – ondanks het enthousiasme onder de arenaleden - ook voelbaar onder de initiatiefnemers uit de stadsdiensten. Tim Scheirs (Mobiliteitsbedrijf) onderkent dat ondertussen een tweede beweging aan de gang was: *"Hoewel het op dat moment nog steeds gestuurd werd door de overheid waren we wel al onder de radar bezig"*. In de zomer van 2012 werden *"mensen met iets in de vingers"* geëngageerd. Zo organiseerden de initiatiefnemers een derde arena welke plaats in Ledeberg op 10 september 2012, opnieuw een opvallende locatie.⁵⁷ Tijdens deze bijeenkomst werden experimenten bedacht welke de basis zouden vormen voor het Fiets van Troje-boekje. De harde keuzes werden bepaald en de eerste ideeën voor icoonprojecten – zoals de Leefstraat – op papier gezet. Rond deze periode werd eveneens de symbolische naam bedacht door de arenaleden. Hoewel de tweede Januskop niet gearticuleerd werd door de systeemwereld, aangezien zij fungeerden als initiatiefnemer, voelden de arenaleden echter dat er meer nodig was om tot vernieuwende alternatieven te komen in de praktijk. De leden hadden zich ondertussen eveneens verdiept in transitie management, waardoor een gedeeld verhaal tot stand kwam. Ze zagen in dat Troje als symbool gold voor het vervolgtraject. Het toont aan dat de systeemwereld op dit moment als ondoordringbare rigiditeit werd beschouwd, waarbij een frontale aanval gedoemd was om te falen.⁵⁸

Tijdens de derde arena werden inwoners van Ledeberg aan het woord gelaten over hun mobiliteitsperikelen en –visie. Voor Jeroen Mercy was het de laatste arena als organisator. Er bewoog zich van alles achter de schermen, zoals we in het volgende hoofdstuk zullen uitklaren. En daarbij werd steeds onduidelijker hoe het zou aflopen. Maar de groep vormde reeds een hechtere band, zoals hij het zich terughandelt:

"Ik herinner mij er niet zo heel veel van. Maar ik weet wel nog dat het een zonnige dag was en dat de mensen die er waren elkaar al kenden en elkaar met de voornaam aanspraken. We zijn begonnen met een soort avondwandeling waarbij iemand uit de buurt uitleg gaf over Ledeberg en de versnippering ervan door de viaduct [E17] en de spoorweg. Dan zijn we beginnen nadenken [...] over het concreter maken van de toekomstvisie. [...] Het was een beetje zoals op kamp. De eerste dagen ken je elkaar niet

⁵⁷ Deze maal werd gekozen voor een clubhuis voor senioren. Misschien uit noodzaak, maar opnieuw de informaliteit van het netwerk bevestigend.

⁵⁸ De vergelijking met een Gramsciaanse 'War of Manoeuvres' (Cox, 1983) gaat niet meteen op, al kan het interessant zijn om deze metafoer binnen andere systemen en beleidsdomeinen te verbreden.

en zeg je niets, maar daarna ben je dat allemaal vergeten. [...] Dit was belangrijk voor het vervolg en voor het eigenaarschap. Je kan niet iets volgen dat enkel gedragen wordt door twee mensen van de Milieudienst en iemand van de Mobiliteitsdienst. Dat gaat niet. Als het gedragen wordt 30 mensen met status binnen die wereld... Ik denk dat Ledeberg het kantelmoment was waarop iedereen mee was, puur door de groepsdynamiek. [...] Na drie arena's hadden ze een beeld van de mobiliteit op dit moment. Dat beeld was: Gent groeit, en het loopt vast. In transitieperspectief wordt gewerkt met een doembeeld, en dit doembeeld scherp kunnen definiëren. [...] In het begin was dit doembeeld er nog niet. Je komt pas na even tot een probleemstelling."

Opnieuw kunnen we opmerken dat de bijeenkomst in geen opzichten leek op de rigide overheidsvergaderingen waarmee de meeste arenaleden vertrouwd waren. Dit creëerde, zoals gezegd, een vorm van 'eigenaarschap' en 'goesting' om verder te gaan dan wat de stadsdiensten als finaliteit voorop hadden gesteld. Chris Roorda (DRIFT) bevestigt het belang hiervan: *"Belangrijk is een bepaalde vorm van eigenaarschap. Dat je zin hebt om dingen te gaan sturen. Een bepaalde... Wat jullie 'goesting' noemen. Noem het innerlijke motivatie of een identificatie met het vraagstuk"*. Hoewel dit nog niet expliciet bleek, waren wel de eerste bouwstenen voor een 'tussenruimte' (zie hoofdstuk 6.5) gelegd. Dit is van belang binnen het transitiedenken, aangezien initiatieven met dezelfde radicale ambities lessen kunnen leren uit deze preliminaire transitiepogingen in de praktijk. Een transitie-initiatief ontstaat niet zomaar. Het wordt niet gecreëerd vanuit een academische theorie, noch geïnstalleerd binnen een formeel strategisch netwerk (Harman, 2009). De onvoorspelbare uitkomst van deze gebeurtenissen, het gevoel van urgentie, het ontstaan van een gedeeld verhaal: het had op elk moment anders kunnen zijn. Tim Scheirs begrijpt: *"Dit had op twintig verschillende momenten gewoon kunnen stoppen"*. Transitie in de praktijk komt daarbij neer op contact tussen mensen, weloverwogen beslissingen, onverwachte informelere gebeurtenissen en onvoorziene 'windows of opportunity' (Archibugi & Pietrobelli, 2003), voorbij theoretische overwegingen en het doelbewust installeren van bepaalde structuren zoals een 'tussenruimte' of 'institutionele leemte' (Hajer, 2003a). Transitie draait om het toelaten van complexiteit en onzekerheid en wordt daarom meer vanuit relaties dan eenheden gedefinieerd (Manson, 2001, p. 409). En met de derde arena achter de rug werd het duidelijk dat een groep enthousiaste Trojanen rond de tafel zat. Maar kunnen we ons niet afvragen *wie* deze mensen dan precies waren?

4.5. Input-legitimiteit als pragmatische kwestie

"Niet alle burgerinitiatieven hebben het begrepen op diversiteit, duurzaamheid en sociale rechtvaardigheid zoals actieve middenklassers dat invullen" (De Rynck, 2014).

Op dit punt kunnen we dieper ingaan op de aanwezige spelers tijdens de arena's en verlaten we even de chronologische opbouw. Block en Paredis (2012) stellen zich bijvoorbeeld de vraag wie de 'managers' zijn binnen transitie-management en, belangrijk, waar ze hun legitimiteit vandaan halen. Hendriks (2009, p. 344) splitst legitimiteit op in, enerzijds, input legitimiteit – in hoeverre de (beleids)beslissingen of oplossingen procedureel worden beïnvloed – en, anderzijds, output legitimiteit – in hoeverre de beslissingen of oplossingen het probleem in kwestie weten op te lossen

(zie hoofdstuk 6.2). Binnen transitie management creëert een bepaalde groep een nieuw *governance-arrangement* (Hajer, 2003b) waarbij deze ervan uitgaat dat ze eveneens een vorm van legitimiteit bezitten (zie hoofdstuk 5.3). Hoewel ze volgens klassiek-modernistische regels geen legitieme beslissingen kunnen maken, aangezien ze bijvoorbeeld niet door een breed publiek verkozen zijn of geen politiek mandaat op zak hebben, dagen ze toch het publieke discours uit via een alternatief voorstel (Hajer, 2003a, p. 183).

Dit heeft echter tot gevolg dat hun zelfverkleerde legitimiteit eveneens vragen oproept. Want hoe kunnen nieuwe *governance-arrangementen* een beleidsvacuüm vervangen zonder stil te staan bij het vraagstuk 'democratische legitimiteit' (Loorbach, 2010)? Kan van legitimiteit namelijk pas sprake zijn bij "*participation in authentic deliberation by all those subject to the decision in question*" (Dryzek, 2001, p. 651)? Dit lijkt enigszins onmogelijk want deze vorm van 'radicale democratie' (Purcell, 2008) kan pas werken als ook werkelijk *iedereen* meedenkt en -werkt (Stroeken, 2013). Een cruciale vraag wordt dan eerder: *Wie* werkt mee aan het hervormen van stedelijke narratieven? *Wie* participeert en op welke manier worden deze 'vertegenwoordigers' gekozen? Binnen transitie management komt dit reeds aan bod bij het prille begin van het proces, de transitiearena's: *Wie* neemt deel aan deze arena's? *Hoe* worden participanten uitgenodigd en op welke basis?

4.5.1. "Het waren niet zomaar halve hippies"

Tijdens de transitiearena's werden verschillende gegadigden verwacht, zowel uit de overheid, het bedrijfsleven als de burgermaatschappij. Roorda en collega's (2012, p. 11) stellen zich echter vragen bij de wijze waarop deze arenaleden uitgekozen worden: "*Selecting participants to a large degree determines the outcomes of the transition effort, but there are several tensions behind the concept of selective participation. Undoubtedly, questions of democratic legitimacy will be raised*". Wanneer we ons buigen over maatschappelijke complexe – en daarom vaak heikele – thema's zoals mobiliteit kunnen we ons afvragen waarom de toekomst van deze thema's door een selecte club uitverkorenen uitgedacht mag worden. Is er dan nog sprake van nuancering? Komen toekomstvisies dan nog tot stand vanwege grondige beargumentering en discussie, of is het een herbevestiging van eerdere ideologische pogingen tot het depolitiseren van conflicten, het neutraliseren van descensus of het legitimeren van gevestigde belangen (zie Gunder, 2010, p. 302)? Stefaan Claeys bevestigt dat, ondanks het complexe thema, descensus binnen de groep toekomstdenkers alvast niet aan de orde was:

"De visie lag op zachte mobiliteit: veel minder auto's, veel meer ruimte te geven aan wonen en spelen op straat. Individueel gemotoriseerd vervoer moest achteruit gaan en zacht vervoer moest erop vooruit gaan. [...] Er was enorm veel unanimitéit over dit eindbeeld."

Het is van belang op te merken dat deze 'unanieme' toekomstvisie van een groep 'visionaire denkers' (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012) misschien niet voor iedereen een gewenste uitkomst is. De selecte club arenaleden denkt namelijk na over de toekomstige stad van *elke* Gentenaar. De samenstelling van de transitiearena's, en het transitieproces in het algemeen, wordt echter vaak genegeerd binnen transitie management, hoewel *frontrunners*⁵⁹ nochtans veelal bewust op persoonlijke – meritocratische - basis gekozen worden. En dus niet meteen als vertegenwoordiger van

⁵⁹ Worden uitverkoren tot het deelnemen aan de transitiearena's.

een institutie (Hendriks, 2009, p. 342). Een groep toekomstdenkers wordt samengebracht om een visie te ontwikkelen op toekomstige – duurzame – systemen (Voß, Smith & Grin, 2009). Binnen de ontstaansgeschiedenis van de Fiets van Troje merken we eveneens deze focus op het aantrekken van ‘experten’. Dit was gekoppeld aan de veilige lineaire manier waarop transitie vanuit de overheid benaderd werd.⁶⁰ Dit sluit aan bij de theoretische uitwerking door transitiegevoeren zoals Loorbach en Rotmans (2005; in Hendriks 2009) welke stellen dat “[t]ransition partnerships should bring together autonomous and creative thinkers to foster innovation and change”. Ook Vincent Meerschaert zag deze keuze voor experts als noodzakelijkheid om tot een bepaalde “serieux” te komen:

“Er zaten een paar ambtenaren bij, maar de sterkte is dat – van de 25 mensen die uitgenodigd waren om deel te nemen – iedereen in eigen naam aanwezig was. Maar ze hadden allemaal wel een achtergrond in mobiliteit en ze waren professioneel verbonden aan actiegroepen of zo. Ze waren dus al actief bezig rond mobiliteit, en eigenlijk was dat een sterk gegeven. Die ideeën gingen zeer breed, maar vertrokken wel vanuit een bepaalde expertise. En ik denk dat een bepaalde kennis, of realiteitszin, van het domein wel helpt. Je kan dan breed denken – want je mag geen vakidioten hebben – en toch altijd beseffen waarover je spreekt. Dat is een interessant gegeven. [...] En ook belangrijk. Het waren niet zomaar halve hippies die de straten gingen afzetten. [...] Maar het gaf niet het gevoel dat het allemaal van experts afhing. [...] Er zaten ook mensen uit het bedrijfsleven die niet altijd met mobiliteit zijn bezig geweest, maar wel een bepaald intellectueel discussieniveau hadden. Dat is belangrijk. We moesten niet uitleggen wat een workshop is. Dat is bij gewone burgers vaak wel zo. En dan kom ik tegemoet aan de kritiek dat het niet legitiem zou zijn. Er zaten wel gewone burgers bij, maar van een voldoende niveau om mee te discussiëren. [...] Het is maar de vraag welke legitimiteit we eruit willen halen. [...] En of we dat eigenlijk wel willen.”

De Fiets van Troje hield dus, los van de theoretische bedenkingen, eveneens een vorm van zelfselectie in. Al was het maar om de groep denkers enige geloofwaardigheid en ‘expertise’ te geven. Maar of het hiermee legitieme toekomstbeelden waren is maar de vraag. En daarbij is kenmerkend voor transitie management, en democratie in het algemeen, dat sommige sociale groepen – rijk, blank, hoogopgeleid – meer ‘participeren’ binnen beleidsvorming dan zij die minder gegoed zijn (Fung & Wright, 2003, p. 34). Zoals Ryfe, 2005, p. 52) het stelt: “[...] if participants are allowed to self-select, those who participate are very likely to be white, college-educated, and middle-class”. Alle leuzen rond het ‘recht op de stad’ (Harvey, 2008) ten spijt, merken we dat stedelijke toekomstbeelden al te vaak worden naar voren geschoven door een urbane elite, waardoor Harvey (2008, p. 38) besluit dat “[t]he right to the city, as it is now constituted, is too narrowly confined, restricted in most cases to a small political and economic elite who are in a position to shape cities more and more after their own desires”.

We kunnen ons afvragen of deze polarisering binnen de maatschappij, waarbij geneigd wordt naar homogeniteit binnen de groep, de legitimiteit van gemaakte beslissingen – of zelfs tijdelijke experimenten - teniet doet. Het houdt namelijk in dat sommigen niet werden betrokken binnen het transitie spel. De legitimiteit en het democratisch karakter van deze keuze kan, volgens critici zoals

⁶⁰ Zij het meteen teniet gedaan tijdens de ‘fase van verwarring’.

Hendriks (2009), betwist worden. *"Legitimacy hinges on a belief that all views have been expressed and considered—an unlikely situation given the makeup of most self-selected deliberative groups."* (Ryfe, 2005, p. 52). Deze bedenkingen ontbreken binnen de voorgestelde theorieën en lineaire benaderingen zoals het MLP-model en de S-curve (zie figuren 3- 5). Daarbij herkennen we de eerste Januskop opnieuw, wanneer transitie management in de praktijk dus de complexiteit van het hele gebeuren verloochend.

Terwijl Rotmans en Kemp (2003, p. 18) – althans theoretisch - eenvoudigweg stellen dat, bijvoorbeeld, transitiedoelen ‘democratisch’ gekozen moeten worden, merken we dat dit voorbij de moeilijkheid gaat om in de ‘realiteit’ deze vereiste te behalen. De arena’s kunnen niet terzelfdertijd selectief én democratisch zijn. Maar de initiatiefnemers zagen het anders. Het legitimiteitsvraagstuk was ondergeschikt aan de nu typerende *hands-on* wijze van het transitie-initiatief. Tim Scheirs bevestigt: *"We dachten van: ‘Nu gaan we eens bewust niet democratisch zijn, we gaan enkel aan de slag met mensen met goesting’"*. Chris Roorda beaamt deze houding, en stelt dat de zelfselectie tijdens de eerste arena’s een vereiste was om aan de slag te kunnen gaan. De verloochening der complexiteit is hier eerder een noodzaak dan een breuklijn:

"Transitiemanagement werkt met selectieve participatie. [...] Maar elke vorm van participatie is selectief. [...] Dus je begint met een klein netwerk van mensen die al op de één of andere manier een link hebben met het onderwerp. Dus je nodigt ze uit met de hoop dat ze verder denken en doen dan gebruikelijk. Dus transitie is niet meteen geheel inclusief. Maar het nodigt wel uit tot meer dialoog en het serieus nemen van de medemens in de stad. Dus ook voor ambtenaren. Dus dat is het belangrijkste. Je redeneert niet vanuit ‘het belang’ en de democratie, maar voorbij dat belang."

Creativiteit, ‘goesting’ en expertise werden binnen de Mobiliteitsarena’s hoger in het vaandel gedragen dan ‘democratie’,⁶¹ wat ook gereflecteerd werd binnen het design van transitiearena’s. Valt de opmerking van Hendriks (2009, p. 348), de energietransitie in Nederland becommentariërend, hier ook te maken: *"Most participants are autonomous middle-aged white men"*? Deze neiging naar homogeniteit is, volgens Ryfe (2005), op zijn minst een reden tot zorg. Maar de Fiets van Troje bekijkt dit dus eerder vanuit pragmatische hoek. Tim Schiers haalt aan: *"Wat hadden we anders moeten doen? De Ghelamco vullen voor een klankbordgroep?"*. Dit hield in dat niet voldaan werd aan het kenmerk gelijkheid: *"It is difficult to see how equality—a key principle of deliberative democracy—is achieved when deliberative groups are largely white and middle-class."* (Ryfe, 2005, p. 52). Toch stelt Dryzek (2001) dat deze zucht naar totale inclusie voorbijgaat aan de realiteit en de moeilijkheid om ‘participatie’ te organiseren. En deze pragmatische keuze hield meteen een niet-democratisch uitgangspunt in.

We kunnen, zoals we verder zullen zien, beargumenteren dat de legitimiteit van de Fiets van Troje eerder stapsgewijs werd opgebouwd. Daarbij werd eerst de interne legitimiteit verzekerd door het betrekken van experts door een initiërende overheid, daarna de representatieve legitimiteit door het involveren van ambtenaren wanneer de stap naar ‘burgerbeweging’ werd gezet op 7 november, en uiteindelijk de ‘output-legitimiteit’ door bewoners van de straten rechtstreeks inspraak kregen in de

⁶¹ Het concept ‘democratie’ komt later nog terug (onder andere in hoofdstuk 5.5).

ruimtelijke uitwerking van de iconoprojecten⁶². De keuze voor een bepaald transitiepad houdt op zich steeds een normatieve keuze in over ‘opportunities for change’ (Grin, 2008; In Meadowcroft, 2009). Maar het is geen poging om de toekomst vanuit een selecte groep te controleren. Wel een middel om op een reflexieve manier normatieve doelen voor te stellen (Kemp & Loorbach, 2006). En daarbij bouwt de legitimiteit van de Fiets van Troje zich gelaagd op, van een handvol toekomstdenkers over ambtenaren tot bereidwillige straatbewoners en leergierige Gentenaars. Het *begon* wel als ‘elitaire niche’. Vooral uit noodzaak, zo blijkt. Stefaan Claeys, als toenmalig arenalid, verduidelijkt:

“Het waren niet allemaal mobiliteitsexperts. Ik zat er zelf tussen, en ben dat bijvoorbeeld al niet. En het feit dat het, tussen aanhalingstekens, ‘mobiliteitsexperts’ waren heeft het nog meer kracht gegeven. In die zin dat de politiek en ambtenarij des te meer moesten aanvaarden wat daar neergelegd was. Het waren ook niet de eerste en de beste mensen die tot diene consensus en dat beeld gekomen waren. Om daar als politiker te zeggen: ‘Ik vind dit waardeloos en ik leg het naast mij neer en ik heb mijn eigen idee daarover’... Er zouden er niet veel geweest zijn die dat zouden durven. Of het zich zouden kunnen permitteren. Dus het is zeker waardevol dat [de arena’s] die samenstelling hadden. Maar wat de waarde kan ondergraven is dat de te verwachten tegenstanders niet aanwezig waren, zoals de automobiëlorganisaties of de echt heel brede maatschappelijke organisaties. [...] Het was misschien slim geweest om binnen zo’n ruim mogelijke groep een sterke consensus te hebben. [...] Het was meer een nichegebeuren dan een echt zeer breed gedragen iets. Dus dat zou het wel wat sterker kunnen gemaakt hebben. Maar het zou misschien niet gelukt zijn [...] want het zou misschien meer een compromis bevat hebben.”

Dit sluit aan bij de opmerking van Purcell (2002, p. 101) dat “[...] *new institutions and their new policy imperatives exclude local inhabitants from the decisions that shape their cities*”, al valt een belangrijkere opmerking te maken over de hoedanigheid van enkele arenaleden. De zelfselectie hield in dat het Fiets van Troje-netwerk meteen gewapend was om de tweede Januskop het hoofd te bieden. De dynamische stabiliteit van het regime zou een duidelijk voorstel tot verandering op haar bord krijgen, geformuleerd door niet zomaar “*de eerste de beste*”. De combinatie van ambtenaren - als organisator, ‘expert’ of ‘burger’ (infra) – en andere burgers zorgde voor een specifieke constellatie waarvan we kunnen stellen dat ze, ondanks haar ogenschijnlijk niet-legitieme karakter, van wezenlijk belang was bij het voortbestaan en welslagen van het transitie-initiatief Fiets van Troje.

⁶² We kunnen dus niet stellen dat publiek engagement ontbreekt. Tijdens de respectievelijke Leefstraat-edities, bijvoorbeeld, melden respectievelijk 3, 10 en 25 straten zich aan om een Leefstraat te worden. Op dit moment zien we de radicale democratie aan het werk in de praktijk. Bewoners werken actief mee in het uitbouwen van verschillende realiteiten. De implicaties hiervan halen we verder aan, maar we kunnen nu reeds stellen dat transitie niet enkel gestuurd wordt door een selecte groep ‘managers’ wat de Fiets van Troje betreft. En dit net omdat het voorbij de veilige strategische beleidsdocumenten ging. Straatbewoners sturen de transitiepaden (al kunnen we ons ook afvragen wie deze straatbewoners zijn). “*De Fiets van Troje heeft altijd losgestaan van experimenten*”, verklaart Tim Scheirs. “*We waren bezig met een visie en een verhaal, maar we waren altijd zo slim om er experimenten aan vast te knopen [...] Op die manier vormden de eerste drie arena’s fora voor legitimiteit*”.

4.5.2. Ambtenaren maken hun handen vuil

De Mobiliteitsarena's maakten, zoals we reeds zagen, deel uit van het MUSIC-project en dienden als een op het mobiliteitssysteem gefocuste vervolg van de meer algemene Klimaatarena's. Hoewel de Mobiliteitsarena's op innovatieve wijze de 'bestaande problemen' wilden aanpakken, werden gevestigde waarden uitgenodigd voor de eerste gesprekken. Dus zowel qua uitkomst als qua deelnemers werd voor een voorspelbare configuratie gekozen. Het project kwam dan ook tot stand als overheidsinitiatief, wat betekende dat de ware toedracht van transitie management - een radicale systeemverandering binnen het regime – niet meteen tot resultaat zou leiden.

En toch was er, doorheen de zelfselectie, iets vreemd aan de hand. De vrees voor een toestand van 'inertie en padafhankelijkheid', voorspeld door de DRIFT-managers en andere transitie-goeroes (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012), zorgde ervoor dat ambtenaren – buiten de initiatiefnemers - amper werden betrokken in het prille verhaal. Roorda en collega's (2012, p. 11) stellen dan ook dat “[...] *there might be pressure by colleagues or politicians to include or exclude certain individuals*”. Dit toont aan dat ook transitiedeskundigen worstelen met de tweede Januskop. Wordt het regime betrokken met het risico het radicale karakter van de verandering te hypothekeren? Of gaat de niche onafhankelijk aan de slag, waardoor het innovatieve alternatief misschien geen ruimte krijgt om zich te ontplooiën? Qua samenstelling van de arena's werd gekozen voor de tweede optie. Dit creëerde echter meteen voor een vorm van *foreclosure* waarbij een regimeverandering moeilijk wordt wanneer regimespelers amper betrokken zijn bij het experiment. Tim Scheirs bevestigt: *“Mensen werden toen ‘gecast’ volgens het klassieke recept: het middenveld, studiebureaus en weinig ambtenaren. Dat was een ‘Hollandse’ logica, waar ‘ambtenaar’ een viezer woord is dan in Vlaanderen*”. Het was dus een preventieve actie om de tweede Januskop van transitie management – regimeverandering samen met het regime bekomen terwijl het regime het wel naar z'n zin heeft – in de kiem te smoren.

Maar er stond iets op til. We mogen niet vergeten dat de arena's op zich wél georganiseerd werden door de overheid, en daarmee inderdaad - als *'self-fulfilling prophecy'* - een lineair voorspelbaar gebeuren dreigde te worden. De samenkomst van deze twee Januskoppen creëerde echter een particuliere dynamiek (infra). Het aanvoelen dat de complexiteit en onvoorspelbare karakter van het transitieproces terzelfder tijd verloochend werd door de overheid zette de arenaleden aan om meer overheidsdienaars te betrekken binnen het verdere verloop. Vanaf de tweede arena werden dan ook meer ambtenaren uitgenodigd. Hoewel de latere overgang naar een 'burgerbeweging' betekende dat de Fiets van Troje onder de radar bleef 'gisten', groeide dus het gevoel dat het slagen van de transitie - gekoppeld aan legitimiteitskwesaties - eveneens een bepaalde rol voor de overheid en ambtenarij betekende. Medeorganisator Tim Scheirs, zelf ambtenaar, erkende deze noodzaak: *“Ik wilde vermijden dat we teveel onder de radar zouden werken. De ambtenaren moesten mee in bad, mee gecompromitteerd worden, mee hun handen vuilmaken*”. Hoewel we verder zullen zien dat dit slechts in beperkte mate slaagde, kunnen we stellen dat de interne legitimiteit bijdroeg tot het verderzetten van het Fiets van Troje-verhaal na de door de overheid vooropgestelde einddatum. Niemand wist hoe het zou eindigen, maar het verhaal was nog niet ten einde.

4.6. Hoe het einde een nieuw begin inluidde

“Opeens was het traject doorlopen en was er een grote afsluitende bijeenkomst in het STAM.”
(Stefaan Claeys, arenalid)

Nu we de legitimiteitskwestie hebben aangehaald, met de particuliere constellatie van het Gentse transitieverhaal als sleutelgegeven, kunnen we de volgende stappen binnen het verhaal van de Fiets van Troje begrijpen. Voor de Gentse stadsdiensten was het, zoals geopperd, duidelijk waar het verhaal zou eindigen. Daarmee creëerden ze zowel de eerste als –meer impliciet - de tweede Januskop van transitie management. Op 7 november 2012 zou een Memorandum voorgesteld worden aan het bredere publiek.⁶³ Daarbij stond een visie centraal als basis voor een document in lijn van het Klimaatplan. Het lineaire transitiedenken binnen de systeemwereld (supra) ging echter voorbij aan de complexiteit en dynamiek van de groep en het doorlopen proces. Het concentreert aan engagement, gekoppeld aan enige interne legitimiteit, stelde het lineaire en afgebakende proces in vraag. Wat het einde zou worden van een overheids*gestuurd* initiatief luidde de opkomst van een burgerbeweging in, met in de kielzog een vernieuwende kijk op de rol van de overheid en de ruimtelijke aspecten van de toekomstige stad. Drie ‘toevallige’ en niet te voorspellen gebeurtenissen waren hierbij noodzakelijk maar niet voldoende: 1) Het einde van de initiërende rol van de overheid; 2) Het initiatief van enkelen om de leemte, ontstaan door deze ‘terugtrekkende’ overheid, op te vullen; en 3) De lokale verkiezingen in 2012, waardoor een nieuwe coalitie en gemeenteraad werden gevormd. Allen zouden ze de terugkeer van enige complexiteit – en de eerste Januskop – bevatten.

4.6.1. *The King is dead...*

Transitie wordt vandaag al te vaak gezien als de opkomst van technologische oplossingen voor specifieke problemen zoals de elektrische auto, snelheidsbegeleiding, enzovoort (Hopkins, 2008). De inherente complexiteit van sociale fenomenen vraagt echter om een meer maatschappelijke en holistische aanpak. Transitie management richt zich dus om het omvormen van een technisch probleem - minder uitstoot van auto's - naar een maatschappelijk debat - hoe kunnen we anders leven in de stad (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012). Dit houdt echter in dat de transitie niet (enkel) te verwachten valt uit academische hoek, maar dat deze zal plaatsvinden binnen de stad en onder haar bewoners. Daarvoor is er een nieuwe manier nodig om naar de stad – of mobiliteit – te kijken: van een formeel traject (overheid) naar een parallel informeel traject vormgegeven door georganiseerde bewoners (Devos, 2014). Om dit te begrijpen dienen we de opkomst van burgerbewegingen nader te bekijken, en bevinden we ons meteen te midden van beide Januskoppen.

⁶³ Ondertussen werden nog twee arena's gehouden, respectievelijk in de lokalen van vzw Jong te Gent op 17 september 2012 en binnen de Gentse Jeugddienst op 15 oktober 2012. Het is interessant op te merken dat geen enkele van de respondenten deze sessies aanhaalden, al vond tussendoor een interessante beweging plaats. Meer en meer stadsdiensten en ambtenaren werden aangesproken over het transitiegebeuren, zowel tijdens de arena's als daarbuiten. Er was een *“eerste interne verspreiding naar andere stadsdiensten van het transitieverhaal”* (Fiets van Troje logboek). Zo vond een vergadering plaats tussen de Milieudienst en de Mobiliteitsdienst (5/11/2012), werd de jeugddienst ingelicht (4/10/2012), enzovoort. Ook werden belangrijke stappen binnen de lineaire transitie managementtheorie doorlopen, zoals het opstellen van de transitie-agenda. Het volstaat om deze geschiedenis hier kort te benoemen en over te gaan naar wat volgens sleutelfiguren de werkelijke ‘kantelmomenten’ waren.

Centraal hierbinnen is de observatie dat burgers zich niet meer herkennen in de instanties die ‘voor hen’ aan het werk zijn (van Berlo, 2012, p. 81).

Met het ontstaan van de ‘Fiets van Troje’ was er de overgang van overheidsinitiatief naar een – zij het niet pure – burgerbeweging. De omslag gebeurde, volgens de meeste participanten, tijdens één specifieke gebeurtenis: het einde van de Mobiliteitsarena’s. Op woensdag 7 november 2012 werd in het Stadsmuseum van Gent een afsluitende bijeenkomst gehouden. Voor vele arenaleden viel dit afscheid, na lange avonden noeste arbeid en persoonlijk engagement, zeer zwaar. Indra Van Sande bevestigt, vanuit haar ervaringen met de Klimaatarena, dat deze manier van werken een gevoel van teleurstelling teweeg bracht: *“Er is een paar keer, een keer of twee, gezegd: ‘Dit is de laatste arena’. En dan zag je de mensen zo kijken: ‘Dit kan toch niet? Jullie creëren zo’n dynamiek, zo’n plezier, zo’n enthousiasme om dan te zeggen dat het de laatste arena is?’”*.

Deze dag kan als één van de kantelmomenten binnen het Fiets van Troje-verhaal beschouwd worden. Dit moment telde als formeel eindpunt van het ‘transitietraject’. Tim Scheirs herinnert zich: *“Eigenlijk moest het toen stoppen. Volgens het transitiedenken liep het vanaf dat punt vanzelf, maar de stad had meer druk nodig”*. Het werd duidelijk dat het - door de stedelijke overheid opgerichte - gebeuren buiten haar voegen begon te barsten. De arenaleden hadden zin in een vervolgt raject, maar het aankondigen van het Fiets van Troje-boekje zorgde voor een tijdelijke kortsluiting van verder engagement en ‘goesting’. Ook vanuit de ambtenarij ontstond de vrees dat het Fiets van Troje Frankenstein-allures begon te krijgen: Wat vóór 7 november door het regime werd geïnstalleerd, dreigde nu een risico te vormen voor de veiligheid van het lineaire overheidsdenken op eigen terrein. Het verloothenen van de eerste Januskop⁶⁴ stond op het punt te imploderen. *“Het regime had door dat het groeide”*, legt Dries Gysels uit: *“Na 7 november was er geen aan-uit knop meer”*.

Maar voor de organisatoren was het, ondanks hun enthousiasme, niet meteen duidelijk hoe het verder moest. Tim Scheirs, ondertussen vurig trekker van de arena’s, is echter niet verbaasd dat er een vervolg werd gebreed aan het Fiets van Troje-verhaal: *“Wij dachten, bij de voorstelling in het STAM, dat het gedaan was. Maar toen kwam Pieter Deschamps zeggen dat hij de Leefstraat wou doen en dat wij hem moesten helpen om dat waar te maken. Dan zijn wij, uit de Mobiliteitsdienst en Milieudienst, moeten beginnen nadenken over onze nieuwe rol. We hebben het vuur zo hard aangestoken, dat die vraag bijna logisch werd”*. Het regime - als stedelijke administratie - zelf leek echter niet klaar voor verandering. Yves De Weerdts zag hoe de stadsdiensten de eigen werking in stand probeerden houden: *“Er waren [...] binnen de Milieudienst een aantal veranderingen aan de gang waarbij het niet meer zo duidelijk was... Er werd precies terug een duidelijk onderscheid gemaakt tussen klimaat en mobiliteit. [...] Je merkte dat er vragen waren rond de positie van Dries [Gysels], hoe men met de Leefstraat omging...”*.

De ooit organiserende overheid deed er op dit moment ogenschijnlijk alles aan om het traject als voltooid te beschouwen. Op het moment dat de transitie van overheidsinitiatief naar *governance-melange* kantelde, werden deelnemende ambtenaren op andere projecten gezet. En waar het transitieproject voor sommige sleutelfiguren alvast niet dood *hoefde* te bloeden, trokken enkelen zich - volgens Tim Scheirs - desalniettemin terug vanuit de idee *“dat het vanaf dan vanzelf zou gaan”*. Op

⁶⁴ Nu bleek dat het traject toch complexer en minder voorspelbaar-lineair was dan verwacht.

dit moment kon het prille transitiepad, net als op zoveel andere momenten, gecoupeerd worden. Er werden wel degelijk enkele pogingen ondernomen vanuit de systeemwereld, zoals Dries Gysels toegeeft:

“De bazen zeiden: “Er is genoeg gespeeld, het is nu genoeg geweest” [...] Ze vroegen om de concrete meerwaarde [van een vervolgtraject], zoals het verminderen van CO₂-uitstoot. Maar dat konden we toen moeilijk zeggen, want wij wilden experimenteren.”

We laten in het midden of dit couperen van het verhaal een bewuste strategie van de stadsdiensten was, dan wel een aanvaarden van de eigen lineaire en kortdurende kijk op transitie-management. Maar ondanks de eindigheid van het overheidsinitiatief waren sommige arenaleden ondertussen wel degelijk geprikkeld om verder te experimenteren. We komen daarmee tot een breuklijn binnen het transitieverhaal. De initiërende overheid voelde de grip op de eigen creatie verminderen. Daarmee raken we aan de kern van concepten zoals zelforganisatie (Van Meerkerk, Boonstra & Edelenbos, 2013): Een open en complex systeem waarbij externe krachten interne dynamieken ‘triggeren’, welke op hun beurt de structuur en het gedrag van een organisatie determineren (Portugali & Alfasi, 2008). ‘Contingency’ ten voeten uit. Of zoals Boonstra en Boelens (2011, p. 104) het verwoorden: “[S]elf-organisation [...] rests on the idea that society is not the result of one – governmental – perspective only, but of an endless variety of elements, with all their diversity and dynamics”.

De overheid had iets op gang gebracht, al was het aanvankelijk in een lineaire – want veilige en begrensbaare – vorm. Maar waar de overheid de teugels *“na veel animo”* losliet ontstond een gapende wonde. Deze werd – dankzij het voorgaande begeistereerde proces - ingevuld door enthousiaste burgers, welke de behoeders der complexiteit werden. Plots was er de idee om verder te gaan dan het boekje. Er zou geëxperimenteerd worden, voorbij het lineair-voorspelbare traject. Stefaan Claeys, vanuit de Bond Beter Leefmilieu in de werkgroep ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’ terechtgekomen, blikt terug:

“Er was dus die afsluitende bijeenkomst in het STAM. Dat was ook een soort van grote vergadering waar iedereen vriendjes mee naartoe kon brengen, dus dat was een bijeenkomst van 200 mensen of zo. [...] Daar zat ik in een werkgroepje rond ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’. En ik was dan meteen ook tot trekker van dat groepje gebombardeerd. Dat groepje was op zich ook succesvol die avond in die zin dat veel mensen bij dat groepje kwamen aansluiten. Dat was wel één van de ideeën dat veel mensen kon bekoren. Dan hebben we beslist om daarmee verder te gaan. En we zouden terug beginnen bijeenkomen met diene groep en met iedereen die ook wil deelnemen. Dus dat was niet enkel met mensen die daar toen aanwezig waren, maar met iedereen die geïnteresseerd was – en wist van ons bestaan – mocht afkomen. Zo gezegd, zo gedaan.”

Tijdens de afsluitende bijeenkomst werd dus het ‘verwachte eindresultaat’ van de Mobiliteitsarena’s voorgesteld. Het Fiets van Troje-boekje, als eindpunt (Stad Gent, 2012), bevatte een overzicht van de gecreëerde ‘sense of urgency’⁶⁵, drie toekomstbeelden⁶⁶, vijf harde keuzes⁶⁷ en tien icoonprojecten.⁶⁸

⁶⁵ De consensus rond een ‘noodzaak tot verandering’ (Fiets van Troje, 2012)

⁶⁶ Leefstraat, Leve(n)de wijk en Verbonden Stad.

Het was een wervend verhaal met duidelijke voorstellen tot experimenteren, al was de stap naar praktijk toen nog niet vanzelfsprekend. De aanwezigheid van een groot aantal gegadigden zorgde echter, samen met het vermelden van de namen van de arenaleden in het boekje, voor een vorm van eigenaarschap en een erkenning voor de geleverde arbeid. Vincent Meerschaert onderkent, als arenaledid, het belang van de ‘afsluitende’ bijeenkomst:

“Een cruciaal moment was de verbreding, waarbij we groter gingen dan de groep van 25. Dat was in het STAM, waar iedereen drie mensen mocht uitnodigen. [...] Dat was ook zeer interessant. Ik denk dat het de vijfde keer was, en na de eerste reeks werd gezegd dat ze gingen verbreden. Iedereen mocht drie mensen meebrengen, en ik weet nog dat ik drie van mijn maten heb uitgenodigd die echt wel auto-georiënteerd zijn. Je kan 100 ‘groenen’ hebben, maar je hebt ook anderen nodig. En opnieuw: mensen kregen er iets voor terug. De Schepen [Balthazar] kwam spreken, er was een rondleiding in ‘t museum...”

Ondanks de verbreding van de visie (Hopkins, 2008) was er onduidelijk over het vervolg. Maar toen de overheid haar rol als ten einde beschouwde, stonden enkelen op om hun eigenaarschap op te eisen. Tim Scheirs verduidelijkt: *“Wim De Smet [Securex] greep ons letterlijk bij de kraag om te zeggen dat we nu niet mochten opgeven. [...] Nu werden de burgers betrokken en ze vroegen ons zelf om te gaan experimenteren”*. Er was een gedeeld verhaal ontstaan, waarbij het transitieboekje – met daarin de namen van alle arenaleden – voor een bepaalde identiteit en engagement instond. De arenaleden voelden dat er meer in de Mobiliteitstransitie zat dan een Memorandum met daarin, ondanks de transitietheorie als vertrekpunt, lineaire geformuleerde oplossingen. Er was een beweging voelbaar waarbij enkele deelnemers, volgens Tim Scheirs, de *“goesting en energie”* kregen om in de praktijk aan de slag te gaan. Hier knelde echter meteen het schoentje. Het werd duidelijk dat de Stad, als initiator, niet los kon komen van een lineair verhaal en daarom de boot afhield. Dat betekent meteen dat het voorbij had kunnen zijn zonder het initiatief van enkelen om in de bres te springen. De gapende wonde, door de overheid geïnstalleerd, werd opgevuld door burgers⁶⁹ met ondernemingszin. De overheid had niet ondanks maar *vanwege* haar terugtrekking gezorgd voor een vervolgverhaal, gemedieerd door mensen met goesting. Kristof Devriendt erkent dit en wijst op de cruciale rol van deze ‘muiters’:

“Er was de finale voorstelling. Dat was in het STAM. [...] Ik heb toen iets gebracht over tramassen. [...] Maar er is daar toen niets mee gebeurd. Niemand voelde zich geroepen om dat op te pakken. En dat heb je net nodig, natuurlijk. Van al die icoonprojecten zijn er maar een paar gerealiseerd omdat er één iemand in dat groepje zat die vond dat ze er iets mee moesten doen. [...] Het is zeer fragiel. Het heeft met mensen te maken.”

⁶⁷ Straatparkeren wordt buurtparkeren, elke nieuw ingerichte woonstraat is een Leefstraat, Gents half uurtje als maximum, een samenwerkingsverband tussen de deelgemeenten, en duurzame mobiliteitscultuur stuurt de ruimtelijke ontwikkeling.

⁶⁸ Op wiertjes, de promenade van Gent, geef je straat een tijdelijke knipbeurt, de schoolstraat, lachen naar de tram, winkelen 2.0, volg de kinderen, bereken je M-score, rol het fietsnetwerk uit, en buurtparking de luxe.

⁶⁹ We zullen, onder andere, in hoofdstuk 6.6 zien dat de scheidingslijn tussen ‘burgers’ en ‘overheid’ nochtans niet duidelijk gemaakt kan worden.

4.6.2. ...long live the King?

Er was dus de doorslaggevende rol van het persoonlijke engagement van enkele ambtenaren en arenaleden om het transitiegebeuren voorbij haar veilige en voorspelbare ‘eindpunt’ te tillen. Ook Tim Scheirs, balancerend tussen ambtenaar en burger maar vooral beide belichamend, bevestigt dat een transitieverhaal geschreven wordt door individuen binnen een groep met een gedeeld verhaal. Hij overpeinst over hoe het eindige overheidsgestuurde transitiepad toch meer kon worden:

“We kunnen dat, toch voor een stuk, aan Pepik [Henneman] toeschrijven. Hij heeft ons telkens weer over een grens heen getrokken waarvan we dat niet van plan waren op voorhand. [...] Er is een groot verschil met de academische DRIFT-aanpak, waar we zien dat een transitie-aanpak sowieso leidt tot verandering [...]”

Pepik Henneman zag zijn rol als externe procesbegeleider van de Mobiliteitsarena’s dus ruimer dan het vooropgestelde traject door de stadsdiensten. Hoewel niet duidelijk is of hij de arenaleden en trekkers bewust richting hun eigen verhaal gestuurd heeft, kunnen we benadrukken dat transitie-management – zeker binnen de eerste stappen – voornamelijk gedragen wordt door degelijke procesbegeleiding. Zoals we reeds aanhalen is tijdens een prille transitiepoging werkelijke ‘management’ van radicale maatschappelijke veranderingen niet meteen aan de orde. Transitie heeft in de grillige praktijk meer nodig om het momentum te bewaren. Waar het op neerkomt is enthousiasme en ‘goesting’ vinden om aan de slag te gaan met vernieuwende ideeën. Yves de Weerd is duidelijk: *“De discussie of een transitie gemanaged kan worden is voor mij al afgesloten. Ik denk niet dat je nog iemand zal vinden die dat zal zeggen. Of je dat in Nederland bij DRIFT gaat vragen of hier in Vlaanderen. Ik vind dat ook geen interessante discussie op zich”*.⁷⁰ Ook Vincent Meerschaert erkent, als arenalid, de initiële en bepalende rol van de procesbegeleider:

“Er waren Dries [Gysels] en Tim [Scheirs], maar je mag de rol van Pepik [Henneman] toch niet onderschatten. Het zou niet gelukt zijn zonder de hulp van experts rond transitie-management. En zeker in de beginfase kan je hem als ‘manager’ beschouwen. Hij heeft het proces zeker op een goede manier begeleid. [...] Maar ik maak misschien teveel het verschil tussen het komen tot de tien icoonprojecten en het implementeren zelf. Vooral in het eerste deel heeft Pepik een grote rol gespeeld. [...] Mocht je gewoon 20 mensen uitnodigen om eens na te denken over mobiliteit in Gent, er zou niet veel méér uitgekomen zijn dan een tramlijn naar daar, of een zone 30 hier. Dat vind ik de meerwaarde van Pepik.”

⁷⁰ Daarbij merken we meteen op dat de ogenschijnlijke banaliteit van voorgaand verhaal niet verloochend kan worden. Het komt tot de kern van de eerste Januskop, en de discussie hoe vereenvoudigde theorie omgezet kan worden in moeilijk te voorspellen en complexe praktijk. Het gesprek met Yves de Weerd voortgezet: Interviewer: *Maar de discussie is wel gekoppeld aan de vraag wat het dan oplevert.*

“Wel, daar is het moeilijke [...] dat de evaluatie vaak een tijdsframe hanteert dat niet past op waar transities over gaan. [...] Hoe smaller je tijdsperspectief, hoe futieler iets zal lijken. [...] Het is toegespitst op een soort lineariteit van de methodiek, die opnieuw de fout maakt niet te zien... Je moet iets... Je moet ergens weten te zien hoe je handen en voeten geeft aan zoiets complex als transitiedenken waar je in de realiteit mee aan de slag gaat. Dat wil dus zeggen dat je het moet beginnen structureren. Dat het lineair was heeft misschien niet zoveel te maken met de opdrachtgevers, die de geldschietters waren, om een soort van lineair proces te maken dan de mensen die het deden. [...] Je wordt gedwongen als je het idee aan de man brengt, al was het in een soort van structuur, om het in een paar stappen uit te denken”.

Dit toont ook aan dat de Fiets van Troje niet zozeer gestoeld was op ‘experts’⁷¹, zoals zo vaak bekritiseerd in de literatuur (Voß, Smith & Grin, 2009), maar een eigen pad bewandeld heeft met voornamelijk ‘burgers’ onder de ‘koplopers en pioniers’ (Fiets van Troje, 2012). Het benadrukt eveneens het belang van enkele individuen die het verhaal de moeite waard vonden om het verder uit te werken. Dit was niet iedereen gegeven, zoals benadrukt zal worden in de verdere histories⁷². En soms leek het ‘toevallig’ wie deze personen waren. Hopkins (2008) stelt dat deze toevalligheid voor een grote mate het succes van een transitieverhaal zal typeren. Indra Van Sande schetst deze coincidentie in Gent:

“Eigenlijk is Pepik Henneman er vrij snel bijgekomen, omdat Chris Roorda toen geen tijd had daarvoor. En eigenlijk is dat een zeer goede zaak geweest. Want er was een ongelofelijk goede match tussen Elke [De Dekker], Dries [Gysels] en Pepik [Henneman]. Het klikte ongelofelijk goed [...] Maar ook: Het is allemaal tof om in groep bijeen te komen, maar achteraf de handen uit de mouwen steken... [...] Je hebt een witte raaf, of een paar witte raven, nodig die op twee poten kunnen lopen: denken en doen.”

Een lokaal transitiepad is daarom niet zozeer afhankelijk van de creatieve mijmeringen van ‘experts’, dan wel van individuen – binnen een specifiek netwerk (Harman, 2009) – met *goesting* om verder te gaan dan verwacht⁷³. Dit toont aan dat transitie-initiatieven zeer gevoelig zijn voor het particuliere en de inzet van enkele individuen, wat op zich reeds een onvoorspelbaar karakter schenkt aan het hele gebeuren. Ook Stefaan Claeys bevestigt:

“Wat bepaald het succes van een transitie: iemand die er zich achter zet en die zegt dat hij eraan zal trekken. Bij de Leefstraten hadden ze een zekere Pieter Deschamps en een zekere Dries Gysels en zij hebben zich erachter gezet. [...] Zij hebben al hun tijd erin gestoken en dat is dan al een eerste duidelijke succesfactor. [...] Ze hadden een beetje een luxe qua aantal trekkers. [...] Daar konden we binnen onze groep niemand voor vinden, en ikzelf heb dat ook niet gedaan⁷⁴. Ik heb er niet die mate van gewicht of tijd kunnen of willen insteken. [...] Dat is een enorme opgave, hé. Je moet je eens bedenken dat je de opdracht krijgt om een volledig nieuw mobiliteitssysteem voor Gent uit te werken. Om met zo’n uitdaging aan de start te vertrekken. Wie gaat zich geroepen voelen om aan zo’n proces te beginnen en om zo’n proces in goede banen te leiden. Het trio Dries, Pepik en Tim was zo sterk om dat te doen. Dus ik geef hen veel credit voor het succes van dat alles.”

⁷¹ Zie ook het doorgewerkte legitimiteitsdebat (hoofdstuk 5.3).

⁷² Naar de oorzaak van deze individuele motivatie is het gissen, al verwijzen sommige auteurs naar de post-politieke samenleving: *“It may be that the citizens in contemporary capitalist societies are generally too consumed with private life to put forth the time, energy, and commitment that these deliberative experiments require. Or, symptoms of apathy may result from institutional design rather than individual preference.”* (Fung & Wright, 2003, p. 38).

⁷³ Deze particuliere ingesteldheid is belangrijk om in te zien dat de ‘transitie’ niet overal hetzelfde zal verlopen. Een herhaling van dit hele gebeuren in vooraf bepaalde stappen, zoals bij de ‘toekomststraat’ in Antwerpen, is daarom amper mogelijk.

⁷⁴ Zie hoofdstuk 5.3.1.

Het vervolgetraject van de Fiets van Troje hoefde eigenlijk niet te bestaan. Er was echter zoveel gebeurd tijdens de voorgaande arena's dat sommigen gebrand waren op een grotere uitdaging, voorbij de toekomstbeelden en visionaire leuzen op papier. Dat latere trekkers zelf aan de oren werden getrokken zorgde voor een duwtje in de rug, maar individuen zoals Dries Gysels en Tim Scheirs bezaten een engagement om op dreef te blijven. Jeroen Mercy wijt dit niet enkel aan de persoonlijke capaciteiten van Dries Gysels, maar ook aan de ruimte die deze laatste kreeg vanuit de eigen dienst om met het transitie-initiatief aan de slag te gaan:

“Toen ik drie jaar geleden bij de Milieudienst ging werken was er een aanvraag voor iemand die voltijds wou werken aan transitie rond mobiliteit. Maar die persoon kon pas een half jaar later beginnen. Dat was Dries [Gysels]. In die tijd wou men het traject onmiddellijk starten, dus ik ben begonnen in februari met een takenpakket, maar ook met de transitie rond mobiliteit in afwachting van Dries zijn komst. [...] Daarna heeft Dries het volledig overgenomen en heb ik beslist om in mijn privétijd mee te helpen. [...] Dries is heel cruciaal geweest. Hij is veel meer georiënteerd dan Elke [De Dekker] en ik. Ik weet niet wat zijn achtergrond is, maar het voelt aan als een professionele jeugdbeweging. [...] Hij is een goede organisator.”

Maar deze ruimte binnen de eigen rangen was geen evidentie, zoals we met de tweede Januskop reeds aangaven. Al waren ook binnen andere diensten regimespelers gebeten door het Fiets van Troje-virus, bleek het niet voor iedereen mogelijk om - als ambtenaar - een Trojaan binnen de eigen dienst te worden (zie hoofdstukken 5.2 en 5.4). Dit brengt ons opnieuw bij een breuklijn binnen beide Januskoppen van transitiedenken. Hoewel de groepsdynamiek en –samenstelling van de arena's van belang zijn, worden initiatieven al te vaak gedragen door enkele individuen die hun blik verruimen voorbij de eigen organisatie⁷⁵. Dit maakt het hele gebeuren enorm kwetsbaar. Vincent Meerschaert bevestigt dat zulke enthousiastelingen nodig zijn om harde keuzes te maken:

“Ik heb dat ook gemerkt in enkele Europese projecten. [...] Vaak heeft het te maken met één persoon op de juiste plaats. Groningen, bijvoorbeeld, als fiets hoofdstad van Europa. Dat is gebeurd door één iemand die een plan opmaakte. [...] Dat is één iemand, één ambtenaar, die op een bepaald moment gezegd heeft: ‘Het is genoeg’. Zurich net

⁷⁵ Indra van Sande, ambtenaar bij de Milieudienst, erkent dat dit soort van ‘toevalligheden’, gekoppeld aan het succes van een transitieverhaal laten afhangen van enkelingen, een gevaar kan inhouden:

“Ik denk dat de Milieudienst effectief ruimte heeft gecreëerd voor de Mobiliteitsarena. Dries zat fulltime op de Mobiliteitsarena. Plus hij kreeg steun van Jeroen [Mercy]. De ruimte om te manoeuvreren was eigenlijk ideaal. [...] Het was een enorme luxe, want hij was vrijgesteld van alle andere dingen. Dat is een unieke positie binnen 't Stad. [...] Maar een groot deel van het falen van transitie management is dat ze onderschatten hoe moeilijk [een transitie-initiatief] recht te houden valt. [...] Van de vijf steden die Klimaatarena's georganiseerd hebben, zijn we de enige die het hele plaatje kunnen uitdoen heeft. Rotterdam, die met het idee was afgekomen, heeft een interne arena gedaan met enkel ambtenaren. [...] Zo werkt het niet. Gent was de enige die het haalde, maar dat was geen evidentie. Het is te zeer afhankelijk van witte raven. En hoeveel keer vinden we zo iemand binnen de administratie? Hoeveel keer vindt je iemand zoals Dries [Gysels]? [...] Dat is een kwetsbaarheid van het systeem. [...] Op een bepaald moment verdwijnt zo iemand uit de administratie. [...] Er moet dus nog veel gesleuteld worden aan de methodiek. [...] Het systeem is zeer gevoelig voor personen, voor karakters. Zo onwaarschijnlijk gevoelig. De hele methodiek kan vallen met een werknemer die ziek wordt en vervangen wordt. Het hele systeem kan als een kaartenhuis in elkaar zakken. [...] En daarom vind ik de stap van Dries om naar de Fiets van Troje te gaan heel logisch. Je kan het niet door iemand anders laten overnemen.”

hetzelfde. Maar hadden enkele knopjes anders gestaan, het was niet gebeurd. In dat opzicht is transitie... Transitie op zich geeft een bepaalde mate van geleidelijkheid aan. Maar ik denk dat het eerder in schokjes zal gaan. En het zal vaak van toeval en de juiste persoon op de juiste plaats afhangen."

Desondanks het ogenschijnlijke briljant georkestreerde Gentse transitiegebeuren merken we in dit verhaal dus op dat het ook anders had kunnen zijn. De fragiliteit van een pril transitieproces komt neer op de juiste mensen op de juiste plaats op het juiste moment. En dat valt moeilijk te voorspellen of sturen. Transitie proberen sturen lijkt dan eerder op een bepaalde vorm van *governance* (Jessop, 2002) eerder dan 'management', beargumenteert Chris Roorda van DRIFT: *"Transitie valt natuurlijk niet te managen. De naam 'transitiemanagement' is enigszins ongelukkig op een bepaalde manier. 'Management' lijkt erg alsof het iets in de greep kan houden of sturen. Maar het belang van transitie management is dat het een poging is om een impuls te geven, meer richting te geven, en randvoorwaarden te creëren voor een transitie. Dus het is eerder transitiesturing of transitie-enabling of weet ik veel. Transitiegovernance, 'or however you want to call it'".* Het vervolgotraject van de Fiets van Troje lijkt dus zeer onvoorspelbaar en niet het gevolg van bewuste sturing, maar het was ontegensprekelijk beide.

4.7. Hoe het toeval niet steeds toevallig is

Met deze bedenkingen hebben we ons nog niet helemaal doorheen het tweede deel gewurmd. Transitie managementtheorie stelt, zoals we zagen, weinig vragen rond gelijkheid en legitimiteit. De Fiets van Troje koos er in de praktijk voor deze bezwaren eerder vanuit pragmatische overweging links te laten liggen. De legitimiteits-discussie is dan ook geen zinnige discussie op zich, wel wat er bereikt werd met de 'alternatieve' werkwijze (zie Dryzek, 2001). Maar er was een tweede aspect verbonden aan legitimiteit waar de Fiets van Troje minder gemakkelijk onderuit kwam. Inderdaad, *"de gevestigde orde van het regime heeft per definitie een historisch opgebouwde legitimiteit, kapitaal, toegang tot politieke macht en dergelijke"* (Loorbach, Jhagroe & Roorda, 2013, p. 69). Ook de houding ten opzichte van de bestaande representatieve democratie was dus cruciaal om de legitimiteit van het collectief te verhogen en de toekomst van het hernieuwde transitietraject alleszins niet onmogelijk te maken.

Hoewel de Fiets van Troje reeds een interne vorm van legitimiteit had opgebouwd – *"Wij voelden ons gelegitimeerd om de volgende stap te zetten"* – botste het nog steeds tegen de 'democratisch' geïnstalleerde conventie en stedelijkheid van de status quo, waarbij politici zich al te vaak voorstellen als representanten van het algemeen belang. De status quo wordt daarbij steeds vaker als algemeen belang gezien en omgekeerd (Wijnberg, 2015). Transitie management gaat, met de eerste Januskop – en in legitimiteits- en machtstermen doorvertaald binnen de tweede Januskop – voorbij aan deze maatschappelijke conventie. Het uitdagen van de bestaande manier van doen en laten, eigen aan radicale veranderingspogingen in de praktijk, betekende daarom dat de prille burgerbeweging de stedelijke overheid en politici dienden te overtuigen van hun bestaansrecht. Ook op dit vlak werden vroeg in het verhaal bepaalde stappen richting de uiteindelijke experimenten gezet (zie hoofdstuk 5.5).

Met het – bewuste en onvoorspelbare - kantelmoment van overheidsinitiatief naar burgerbeweging was de poort naar Troje dus nog niet geopend. Een kleine groep burgers en experts kan niet meteen

gezien worden als een legitieme representatie van de bevolking. Dat net zij verantwoordelijk zouden zijn voor het opstarten van experimenten rond de toekomstige mobiliteit in Gent – en zodoende de bestaande institutionele verhoudingen, regels en praktijk zouden uitdagen (infra) – was niet vanzelfsprekend. Er was meer nodig: *“We hebben moeten vechten voor ons bestaansrecht”*, herinnert Dries Gysels zich. Tim Scheirs erkent in dit opzicht dat *“7 november nodig [was] om de representatieve democratie te overtuigen dat we een legitieme bende waren. [...] We zorgden voor enige grandeur met de receptie, om te overtuigen dat het niet niets was”*. En reeds vroeg in het verhaal werden politici betrokken bij het gevoel van eigenaarschap. Vanaf de eerste arena op 7 mei 2012 was de toenmalige Schepen van Milieu en Klimaat Tom Balthazar gekoppeld aan het transitietraject. Met de uitspraak *“iedereen is mobiliteitsexpert”* (Mobiliteitsarena Gent, 2012), wist hij een legitimiteit te verbinden aan het initiatief, al was het maar aan de vrijheid om over een alternatieve toekomst na te denken.

Maar behelsde dit dan een nieuwe manier om naar stedelijke (mobiliteits)kwesties te kijken, waar de overheid haar macht overdraagt naar *“complex networks of new state, quasi-state, and non-state institutions”* (Purcell, 2002, p. 101)? En wat zou het ons opleveren⁷⁶? Hoewel Alfasi (2003, p. 194) schrijft dat *“ideally civil society must be separate from the state. This is a necessary condition for the existence of a vital civil society that is free and able to oppose the state if necessary”*, wordt eveneens erkend dat *“[a]t the same time, effective civil society organizations cannot be fully independent of the state.”* (Ibid., p. 194). Hoewel we later zullen aantonen dat dit vaak resulteerde in de berenknuffel welke de tweede Januskop is, waarbij een spanningsveld ontstaat tussen voldoende vrijheid geven aan innovatieve experimenten en de noodzaak om deze te beperken vanuit een institutioneel of ideologisch kader, kunnen we alvast stellen dat dit een nieuwe tijd inluidde waarbij een stedelijk overheidsbeleid concepten zoals *governance* en co-creatie (her)ontdekt⁷⁷. En daarvoor was de steun van politici nodig. Voor Stefaan Claeys, trekker van het icoonproject ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’, was er voor Stad Gent geen weg terug:

“Er nestelde zich een nieuwe wind in ‘t stad. Eerst ging het enkel over klimaatneutraliteit – waarbij het duidelijk werd dat er een enorme vraag was uit het middenveld, ambtenarij en politiek dat Gent richting klimaatneutraliteit moest gaan – en dat is nu, jaren erna, uitgemond in een nieuw beleid en een nieuwe coalitie, enzovoort. En hetzelfde kan je vertellen bij het sluitstuk, het paradepaardje, van de Fiets van Troje. Het [Fiets van Troje-boekje] betekende een keerpunt voor de toenmalige legislatuur. Schepenen Balthazar en De Regge waren gevat, en zij kunnen het nu moeilijk maken om stokken in de wielen te steken – of toch niet al te zichtbaar. Waarop zouden ze zich beroepen?”

Hopkins (2008) schrijft dat idealiter een lid van de lokale overheid deelneemt aan ‘De Grote Lancering’ van het gedeelde verhaal, zoals 7 november 2012 er één was. Met Schepen Balthazar en de uitspraak *‘iedereen is mobiliteitsexpert’* werd enige legitimiteit en een vrijgeleide naar de volgende stap voor de Fiets van Troje – als burgerinitiatief – gegeven. Vincent Meerschaert benadrukt deze gewichtigheid om politieke figuren te koppelen aan de visionaire toekomstbeelden van het transitie-initiatief: *“Je hebt*

⁷⁶ Hier gaan we verder op in binnen deel IV.

⁷⁷ We kunnen spreken van een quasi-herontdekken aangezien de term ‘co-creatie’ slechts impliciet voorkwam in het Gentse bestuursakkoord van 2013-2018 (p. 31) in de vorm van *“rechtstreekse dialoog met bewoners en weggebruikers over de kansen voor een andere mobiliteit”*. Dat dit nu pas opgepikt werd kan, zoals we later zullen zien, voor een deel toegeschreven worden aan het proces van de Fiets van Troje.

iemand nodig van een hoog niveau om het van de grond te krijgen. Iemand die er zijn schouders onder zet. Het feit dat de Schepenen [Balthazar en De Regge] aanwezig waren gaf het een bepaalde 'serieus'. Dat was een heel belangrijke factor".

Maar met de verkiezingen van mei 2012 net achter de rug was het ook van belang de *nieuwe* coalitiepartners warm te maken voor het gebeuren. Nu was het aan de burgers om 'de Stad' enthousiast te maken. Yves De Weerd (VITO) voelt aan dat deze relatie niet vanzelfsprekend zou zijn: *"Het waren net verkiezingen geweest. Dus je merkte dat er een nieuwe verhouding met de stad diende opgebouwd te worden. [...] De verkiezingen hebben toen meer ruimte gecreëerd [...] voor niche-experimenten om zich te kunnen nestelen. Vlak na de verkiezingen heb je een hoop politici die hun weg en plaats moeten vinden".* Dries Gysels en Tim Scheirs begonnen daarom - in de schaduw van de verkiezingen - hun verhaal te verkopen. Tim Scheirs herinnert zich: *"Het was de start van de scheiding van bevoegde diensten. Wij [Dries Gysels en Tim Scheirs] zijn dan op alle diensten, Universiteiten en fracties ons verhaal gaan doen",* al heerste toen nog de idee dat het verhaal weg moest van de stad. Zo kreeg onder andere Roel Vanderbeuren het Fiets van Troje-boekje 'toevallig' in handen:

"Ik heb het boekje van de Fiets van Troje [...] voor de eerste keer onder mijn neus gekregen toen ik nog bij de BBL [Bond Beter Leefmilieu] werkte. Mijn coördinator daar was Stefaan Claeys, die bij het voortraject betrokken was en nu nog altijd bij één van de icoonprojecten [Rol het Fietsnetwerk Uit]. Hij heeft het boekje onder mijn neus geschoven met daarin die verschillende ideeën, icoonprojecten en visie op Leefstraten, Leve(n)de Wijk, enzovoort. Ik ben dan in januari 2013 voor het [Kabinet van Schepenen Watteeuw] komen werken, en dan kwam redelijk snel de vraag van de Fiets van Troje om met hun eerste icoonproject, de Leefstraat, te kunnen starten."

We kunnen dus stellen dat deze twee 'toevalligheden' cruciaal waren om de burgers met 'goesting' een vrijgeleide te geven voor hun vervolgverhaal. Enerzijds was er de eerder genoemde wil van sommigen om hun tijd en energie in een vervolgtraject te steken waar het helemaal niet hoefde. Anderzijds was er de politieke agendasetting en toenmalige coalitievorming, waarbij politici van in den beginne betrokken werden bij het verhaal. Chris Roorda (DRIFT) ziet in deze schijnbare 'toevalligheid' een betekenisvolle positie van de burgerbeweging ten opzichte van de stad: *"Een groot deel van de kracht van dit traject is dat het was afgestemd op de politieke cyclus. Eigenlijk gaat dat een beetje tegen het idee van transitie management in: Dat het niet teveel beleidsvoedend moet zijn. Maar de grap is dat het door die timing wel aan belang gewonnen heeft".* Er was dus sprake van transitie management op Gentse wijze. De Fiets van Troje zou vanaf dan haar eigen weg leiden, en daarmee de lineaire – en veilige – aanpak van de stadsdiensten verlaten. Ook zij wisten niet wat hen te wachten stond, maar er was enthousiasme om de visionaire ideeën om te zetten in realiteit. Er zou geëxperimenteerd worden met de – mogelijke – stad van de toekomst.

De Stad Gent zou later een onmisbare partner blijken te zijn, maar op dit moment kantelde de Fiets van Troje dus van overheidsinitiatief naar burgerinitiatief. Deze breuk met de Stad – zonder een scheiding te zijn – was nodig om het experimentele karakter van de Fiets van Troje duidelijk te krijgen. We zagen een opkomst van de geëngageerde burger waar de overheid de zelf geïnstalleerde complexiteit niet (in eerste instantie) toeliet. En daarvoor hadden deze burgers de stadsdiensten en politici nodig, zoals we ook verder zullen zien. Maar volgens Roel Vanderbeuren, kabinetsmedewerker

van Schepen Watteeuw, was dit geen euvel. Hij ziet ook dat de overwinning van de huidige Gentse coalitie geen toevallige coïncidentie kende met de opkomst van de Fiets van Troje:

“Ik durf niet zeggen dat de Fiets van Troje er gekomen is dankzij Groen. Of omdat Groen in de meerderheid zat. Maar ik maak mij sterk dat het wel het verschil gemaakt heeft. En je kan ook zeggen dat het feit dat zoiets als Fiets van Troje bestaat – iets dat apolitiek is – wel een weerspiegeling is van een maatschappelijke stroming en wat er binnen de samenleving gebeurt. En dat Groen binnen zo’n samenleving in Gent wordt verkozen, dat hangt niet los van elkaar. [...] Het is een dankbaar huwelijk.”

Ook Chris Roorda erkent dat de opkomst van de Fiets van Troje binnen de Gentse politieke coalitie loutere toevalligheid noch voorspelbaar gegeven is: *“We weten nooit hoe het [beleid] was geworden zonder de arena’s. Maar het is ook niet toevallig dat Groen daar in de coalitie zit”*. Maar uit wat volgt zullen we merken dat in elk huwelijk iemand de broek draagt. En zowel in goede als slechte tijden kunnen beide partners moeilijk zonder elkaar, of het zal in een echtscheiding eindigen. Om los te komen van deze – flauwe – metaforen bekijken we in wat volgt hoe de Fiets van Troje erin slaagde om enkele van hun icoonprojecten om te zetten in *real life* experimenten en welke mogelijkheden en moeilijkheden daarmee gepaard gingen.

4.8. Tussentijdse conclusie Deel II

We kunnen stellen dat de opkomst van de Fiets van Troje als *grassroots* burgerinitiatief noch evidentie kunnen beschouwen. De opstart lag aan de kant van de stadsdiensten, waardoor dit meteen voor een wrijving zorgde tussen de bedoeling van het regime en deze van militante transitie-initiatieven. Het was de uiting en verloochening van de complexe onvoorspelbaarheid van een transitie (de eerste Januskop) en lag aan de basis van wat later een experimenteel stadslabo zou worden (met als implicatie de tweede januskop). Dat deze stap niet evident – en daardoor moeilijk theoretisch te voorspellen – was blijkt uit de periodes van ‘falen’ welke aan het vervolgverhaal vooraf gingen. Het eerste falen kunnen we als noodzakelijk beschouwen. Tijdens de eerste arenasessies was het voor de aanwezigen niet duidelijk wat de bedoeling was en waar het hen zou brengen. Er was een spanningsveld tussen een formeel initiatief en een informele ruimte. Daarenboven was er, doorheen deze moeilijkheid, geen eenduidige aanvaarding van een *‘sense of urgency’*. De toon was gezet dat hier ‘iets anders’ gaande was. De eerste ‘gefaalde’ arena creëerde een desillusie bij de initiatiefnemers en een onbehagen bij de arenaleden, waardoor een bezinningsmoment zich opdrong waarbij de bouwstenen werden gelegd voor het vervolgtraject. Het tweede falen kunnen we als structureel beschouwen: hoewel de notie van een ‘probleem’ nadrukkelijker werd, was de ‘oplossing’ hiervoor nog steeds vanuit de systeemwereld gestuurd. Het eindpunt was, net zoals bij de Klimaatarena, een Memorandum. De verloochening van de complexiteit eigen aan transitie(management) werd echter stilaan voelbaar door de arenaleden. De overheid had het proces op lineaire wijze duidelijk afgebakend en voorzag een eindpunt in het Memorandum.

Het derde falen zien we als kantelmoment. De voorstelling van ‘het boekje’ Fiets van Troje werd als finaliteit voorgesteld. De overheid miste de kans om zelf verder te gaan met het proces. De aanwezige arenaleden voelden echter wél dat er meer op til was. De teleurstelling van het netwerk bij de afsluitende sisser op 7 november 2012 zorgde voor druk bij de systeemwereld. Tim Scheirs stelt het

als volgt: *“Op dat moment werd het moeilijk voor de stad. Er waren nu ideeën voor experimenten en de aanwezigen vroegen aan de stad: ‘Wat ga je er nu mee doen?’ De bal werd teruggekaatst”*. Op deze wijze werd een overheidsinitiatief een burgerbeweging, waarbij we – in wat volgt – zien dat de spelregels en stedelijke conventie ter discussie werden gesteld. Maar ondertussen waren wel reeds ambtenaren en politici *“gecompromiteerd”*.

Met de erkenning – op een afstand - van de idee dat *“es auch anders sein könnte”* merken we meteen op dat de op complexiteitstheorieën steunende transitie-ideeën hun lineaire schema in de praktijk dienen te verlaten. Maar daar zit meteen een herontdekking van de complexiteit in, een soort circulaire ‘terugkeer van het verdrongene’ (Freud, 2006 [1915]). De praktijk brengt ons terug naar een ondraaglijke illusie, waarbij er controle noch sturing valt op te maken uit het voorgaande verhaal. En toch waren individuen *verantwoordelijk* voor wat er plaatsgevonden heeft, al was het van onvoorspelbare makelij. Doorheen het noodzakelijke falen en het bewustzijn van de verloochening der complexiteit door de systeemwereld trad een vorm van zelforganisatie (Gershenson & Fernández, 2013) op binnen het prille transitieverhaal. Hoewel de term zelforganisatie bekend in de oren klinkt (Zubillaga *et al.*, 2014), is het een van de vele concepten waarbij de betekenis ruim te lezen valt. Wij vertalen het als de samenkomst van onvoorspelbare en voorspelbare gebeurtenissen waardoor een netwerk van individuen gevormd werd, met dien verstande dat dit netwerk samenkwam vanuit een bepaald doel: *“For those who believe in the fairytale of unrestricted choice, self-government and self-management are the pre-eminent political messages, especially if they appear to promise freedom.”* (Verhaeghe, 2014).

Dat er opnieuw onvoorspelbare gebeurtenissen dit vervolgverhaal vergezelden wordt verderop duidelijk. Voorlopig besluiten we dat de burger het overnam waar de Stad – initieel – geen complexiteit toeliet met de opmerking van Meadowcroft (2009, p. 338): *“[...] ultimately citizens do matter, and through markets and politics they can help to shape the landscape in which the reproduction and transformation of sociotechnical systems takes place”*. Maar ook rond wat deze transitiepogingen dan opleveren zweeft een vlaag van onzekerheid. De Fiets van Troje zou, zoals verderop blijkt, een bredere uitwerking hebben dan het herdefiniëren van de stedelijke ruimte. Mobiliteitsgerichte experimenten maakten plaats voor een verhaal van structurele reorganisatie van stadsdiensten, nieuwe participatiemethodes en vernieuwende *governance-arrangementen*.

5. Deel III: *Things fall apart?* Over ‘structurele uitwerking’ en wat het oplevert

“Let us not reason like cowards,’ said Okonkwo. ‘If a man comes into my hut and defaecates [sic] on the floor, what do I do? Do I shut my eyes? No! I take a stick and break his head. That is what a man does. These people are daily pouring filth over us, and Okeke says we should pretend not to see.’ Okonkwo made a sound full of disgust. This was a womanly clan, he thought.” (Chinua Achebe, 2000 [1958], p. 113).

Binnen wat volgt verlaten we voor een stuk de eerder chronologische opbouw van de vorige hoofdstukken. We bekijken niet zozeer de opkomst van de transitie-experimenten, dan wel de structurele uitwerking en tegenkanting vanuit verschillende hoeken. We zullen doorheen dit verhaal kunnen stellen dat zowel de systeemwereld als de Fiets van Troje – als bindweefsel tussen systeemwereld en leefwereld - zich op een slappe koord begeven. Enerzijds wordt ruimte gegeven aan vrij denken en handelen, waarbij co-creatie een nieuwe dialoog opent tussen burgers en overheid. Anderzijds roepen stemmen op tot behoud van de status quo, vanuit een bepaalde overtuiging of – organisatorische - cultuur. De tweede Januskop laat zich voelen: Maakt de Fiets van Troje nieuwe samenwerkingsverbanden en ideeën mogelijk of worden deze openingen meteen gesloten vanuit een schreeuw om instandhouding? Deze dynamiek dienen we te begrijpen vooraleer we ons wagen aan de vraag wat transitie-management nu precies heeft opgeleverd in deze specifieke context.

5.1. Pintjes en de sprong in het diepe

“After the first glass, you see things as you wish they were. After the second, you see things as they are not. Finally, you see things as they really are, and that is the most horrible thing in the world.” (Oscar Wilde)

We zagen in deel II dat een noodzakelijke meerwaarde van de transitiearena’s de informele ruimte was. Er werd een nieuwe setting gecreëerd waarbinnen meteen duidelijk werd dat het geen typische overheidsgestuurde bijeenkomst was. Hoewel onvoorspelbaarheid en bewuste sturing hand in hand gingen met contextuele (toevalligheid’, is duidelijk dat degelijke procesbegeleiding op zijn minst bepalend was voor het vervolgtraject van de Fiets van Troje. We vallen met de deur in huis en stellen dat deze vorm van *governance* (Jessop, 2002) een opening creëerde tussen de aanwezige arenaleden. Philippe Van Wesenbeeck is directeur van de Gentse dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Vanuit de stadsdiensten zag hij de Mobiliteitsarena’s als alternatief voor de eerder formele vergaderingen zoals georganiseerd door ‘de Stad’: *“Iedereen mocht zijn gedacht zeggen, en we zagen wel wat er mee gebeurde. Het hoefde niet te leiden tot beleidsplannen. In die zin was het uniek”*. Deze mogelijkheid om ‘je gedacht te zeggen’ was eigen aan de innovatieve aanpak van de arena’s en – later – de Fiets van Troje. Daarenboven wakkerde dit enig eigenaarschap aan, waarbij de groep al ‘scharrelend’ (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012) voorbij het voorgestelde eindpunt kon treden. Dit zorgde ervoor dat er tijdens de arena’s verder werd gedacht dan de gebruikelijke lineaire

probleem-oplossing relatie (Lietaer, 2014). Ook de discussies bevonden zich op een ander niveau, vanwege de vaak botsende meningen en het opgeven van bepaalde rollen (hoofdstuk 5.2). Indra Van Sande, ambtenaar bij de Gentse Milieudienst, erkent dat deze vrije denkoefening bij de Mobiliteitsarena's voornamelijk te danken was aan de gemeenschappelijke achtergrond van de deelnemers als 'mobiliteitsexperten', al was de toon meteen gezet:

“De confrontatie was eigenlijk wel leuk: ‘Ah, bekijken jullie dat zo?’. [De Klimaatsarena] had een meer diverse groep dan de Mobiliteitsarena, en dan had je wel interessantere discussies omdat ze echt wel héél verschillend waren. [...] Er kwam meer kennis aan bod waar de mensen vooraf nog nooit mee geconfronteerd waren. In de Mobiliteitsarena was dat anders, de kennis was daar meer gelinkt. Het was dus positief, maar terzelfder tijd ook een moeilijkheidsgraad. Bij de Mobiliteitsarena hebben ze elkaar misschien daardoor iets vlugger gevonden.”

Roorda en collega's (2012, p. 12) zien als de sterkte van de transitiearena's dan ook *“looking beyond their own expertise, questioning their beliefs and value frameworks, making different perceptions explicit”*. Toch leek het niet meteen evident voor de aanwezige arenaleden om in dit vernieuwend *governance-arrangement* te stappen. We durven te stellen dat hier een soort van – politieke - actie plaatsvond binnen een 'institutionele leegte' (Hajer, 2003b) waarbij bestaande normen en wetten uitgedaagd worden. Deze 'leegte'⁷⁸ bepaalt de wijze waarop bestaande en nieuwe *governance-arrangementen* in interactie treden. Zo zijn er *“[...] no clear rules and norms according to which politics is to be conducted and policy measures are to be agreed upon”* (Hajer, 2003a, p. 175). Wij lezen dit concept eerder als 'institutionele leemte', waarbij een beleid wordt gevoerd of interactie plaatsvindt over en doorheen grenzen van bestaande instituties.⁷⁹ Onze betekenaar 'leemte' duidt beter aan dat nieuwe *governance-arrangementen* niet binnen een 'leegte' worden 'gespeeld' (Voß, Smith & Grin, 2009). Elke actor brengt eigen ideeën, kennis, vooroordelen, belangen, representaties, rollen en interesses binnen het transitieproces.

Transitiemanagement geeft echter geen instrumenten aan welke hulp kunnen bieden bij het installeren van een 'open' transitiearena waarbij argumenten het halen van deze gevestigde waarden en normen (Fischer & Forester, 1993). De praktijk brengt ons wederom de eerste Januskop. Transitiemanagement biedt geen *“[...] specific ideas about which concrete institutional design elements might create the condition for a transition arena to actually fulfill the functional expectations”* (Voß & Bornemann, 2011, p. 9). We zagen eerder dat onvoorspelbare en contextuele aspecten bijdroegen tot het succes en noodzakelijk falen van de eerste arena's. Er werd 'goesting' en een *'sense of urgency'* gecreëerd. Inderdaad, de idee van een maatschappelijke transitie is pas 'aantrekkelijk' voor wie overtuigd is van de graad van problemen binnen de huidige praktijken (Meadowcroft, 2009, p. 326). Maar kon er ook meteen innovatief nagedacht worden over complexe systemen zoals mobiliteit? Hoe laat de eerste Januskop zich hier gevoelen?

⁷⁸ Hajer (2003b) ziet als bepalende kenmerken van een institutionele leegte dat *'the new order of decision making is dispersed, there is a new spatiality of policy making and politics, the standard view of participation and democratic governance might have to be rethought, the authority of classical (scientific) expertise has been undermined'*, en *'the context of policy making is expansive'*.

⁷⁹ 'Leemte' wordt door de Dikke van Dale (1996, p. 547) beschreven als 'tekortkoming, lacune, hiaat, gaping'. Een 'leegte', daarentegen, duidt op een 'niet gevuld zijn, een onge vulde ruimte of plaats, een inhoudloosheid'. Onze leemte bevat een tekortkoming, een 'opening', maar is in geen geval inhoudsloos. Integendeel.

‘Vrij denken’ – voorbij conventionele oplossingen of te verwachten hindernissen - was niet meteen de moeilijkheid voor de arenaleden, zo blijkt⁸⁰. Wel dat deze leemte een sprong nodig had waarbij de leden elkaar aftasten. Inderdaad, “[v]oor een vruchtbare samenwerking en onderlinge versterking is een ‘veilige omgeving’ nodig, met een omgangsvorm en gezamenlijk begrippenkader waardoor alle deelnemers hun perspectief in kunnen brengen.” (Roorda et al., 2011, p. 41). Maar niemand wist wat er tijdens de eerste arena’s gezegd mocht worden. En het was niet duidelijk of de ruimte voldoende ‘veilig’ was om nadien niet te worden afgerekend omwille van die uitspraken. *“De mensen hadden het niet meteen moeilijk om vrij te denken”*, erkent Jeroen Mercy als toenmalige organisator,

“het was vooral moeilijk om de sprong te nemen. [...] Er was geen gedefinieerd eindproduct, wat het voor veel mensen moeilijk maakt om te kunnen zeggen wat ze denken. Iets durven zeggen is misschien belangrijker dan iets willen zeggen. Als je iemand om een reactie vraagt, dan kon iedereen daar iets zeggen. Het waren allemaal experts. Maar enkel de mensen die iets durfden zeggen, gingen iets zeggen. [...] Er was op dat moment nog geen evenwaardige groep waarbij iedereen elkaar kan inschatten én waarbij je een beeld hebt van waar het naartoe moest.”

Deze ‘leemte’ werd door sommigen, zoals we eerder zagen, als bevreemdend ervaren. Maar van zodra de eerste twijfel overbrugd werd waren de mogelijkheden legio. Er zaten bekende gezichten rond de tafel, maar ook personen die normalerwijze niet meteen met elkaar in contact kwamen. Deze hoorden elkaars verhaal en (h)erkenden gemeenschappelijke punten. Er was eveneens ruimte voor discussie en descensus, ondanks de gedeelde overtuiging dat het *anders* moest. De bestaande denkpatronen werden opzij gezet en de instituties – als normen, waarden en regels – zweefden in een vrije ruimte. Ze verdwenen niet, maar tijdelijk werd een vrij(buiters)ruimte gecreëerd (infra), waarbij bepaalde belangen en rollen opzij werden gezet. *“These meetings provide an informal but well-structured space, in a ‘safe space’ that is in as far as possible protected from current stakes and daily routines. The transition arena is a multi-actor governance instrument, intended to tap into the transformative capacity of change agents and create new future-oriented networks.”* (Roorda et al., 2012, p. 12). Een nadrukkelijke meerwaarde van de transitie-arena’s lag dus in de informele en veilige ruimte waarbinnen nieuwe contacten werden gelegd. Dat bepaalde individuen elkaar in deze ruimte konden ontmoeten werd ook door Stefaan Claeys (arenalid vanuit het Gents Milieu front) opgemerkt:

“Voor enkele ambtenaren bleek dat het belangrijkste van het hele proces was dat ze voor het eerst met collega’s in contact waren gekomen, een gezamenlijk oefening gemaakt hadden en tot gezamenlijke standpunten gekomen waren. Dat waren deuren die open gingen die daarvoor gesloten bleven. Ge kent dat waarschijnlijk wel, zo’n fenomeen binnen de ambtenarij waarin elk zijn territorium heeft. [...] Dus dat is ook een verwezenlijking geweest van het hele proces, dat dit euvel voor sommige diensten uit de wereld geholpen werd. Dat bijvoorbeeld de Milieudienst en de Dienst Stedenbouw, toch niet de eerste de beste staddiensten, zich rond een gemeenschappelijke visie konden scharen. Dat valt niet te onderschatten, denk ik.”

⁸⁰ Ter illustratie van de moeilijkheid om ‘vrij te denken’: Op maandag 29 juli volg ik een fietstocht georganiseerd door de Fiets van Troje. Zowel ‘regimespelers’ als toekomstdenkers uit Kortrijk bezoeken enkele Leefstraten en stellen overvloedig vragen. Wat echter het vaakst terugkomt is dat dit innovatief handelen *“toch wel echt niet zou lukken in Kortrijk. Daar zijn ze nog niet klaar voor”*.

Ook Yves De Weerd (VITO) erkent dat de meerwaarde van de arena's lag in het overschrijden van ambtelijke territoria en beleidsdomeinen: *“Er moet een verbinding zijn tussen alle elementen, en geen losstaande dingen. Alles moet... Als er iets rond mobiliteit gebeurt, moet het ook rond de gebouwen gebeuren. Dingen moeten bij elkaar gehouden worden. Daar maken we het verschil tussen transitie en klassieke stadsontwikkelingsprojecten: Er wordt niet op één ding gefocust. Je probeert een verbinding te maken en het op een integrale manier aan te pakken. En dat is niet evident”*. Maar daarnaast waren er ook andere enthousiastelingen aanwezig, waardoor meteen tegemoetgekomen werd aan de kritiek van Indra Van Sande op de voorafgaande Klimaatarena waarbij *“enkel ambtenaren is ook niet goed was”*. Opnieuw kunnen we stellen dat er een bewust ‘managen’ van transitie aan de orde was, deze maal door bepaalde mensen (voor het eerst) samen te brengen in een vrije ruimte. Opnieuw wordt de specificiteit van de constellatie zichtbaar. Vincent Meerschaert was erbij en zag dit als één van de grootste verwezenlijkingen van de Mobiliteitsarena's:

“Ik ben niet zeker of je aan veel knopjes kan draaien. Misschien – en dat is toch iets dat de Fiets van Troje geprobeerd heeft – is het belangrijkste van zoveel mogelijk partijen en ideeën bij elkaar te brengen. Op die manier konden ze toch alles een beetje forceren. [...] Dat is misschien het voornaamste, dat ze op zoek gingen naar alle puzzelstukjes – of lichtjes die aangaan – waarmee je ruimte scheidt. [...] En ik vond het ook heel sterk dat je in eigen naam mocht spreken en dat het binnen de kamers bleef. Want ja, een ambtenaar van de Stad Gent die het mobiliteitsbeleid van de stad keihard onderuit mag halen... [...] En er zaten een paar studiebureaus die kennis deelden. [...] Ik vond het geweldig dat zo iets kon.”

Dat bepaalde sleutelfiguren met elkaar in contact kwamen zorgde voor een laag van burgerinitiatief in een tussenruimte, tussen systeemwereld en leefwereld (zie hoofdstuk 6.6). De informele en vrije ruimte zorgde er bovendien voor dat er, volgens diezelfde Vincent Meerschaert, ‘outside-the-box’ gedacht mocht worden. De nieuwe laag, over- en doorheen de stedelijke administratie vanwege de aanwezige ambtenaren uit verschillende beleidsdomeinen en voorbij de overheid vanwege de aanwezigheid van ‘burgers’, zorgde voor een soort van vrijbuitersruimte. Er mocht vrij gedacht worden, maar met een grondige – zij het nooit complete (Hajer, 2003a) - kennis van de complexe situatie waarrond de deelnemers verzameld werden. De rollen van de arenaleden en de functie van de organiserende overheid waren gekend, maar deze werden tijdelijk opzij gezet vanuit de context en de overtuiging dat dit *“iets anders was”*. Het gaf een soort van Yin Yang-gevoel (Lietaer, 2014) van gestructureerde vrijheid en informele formaliteit. Vincent Meerschaert vervolgt:

“Dat was het mooie aan het hele verhaal. Ik zat daar niet namens Traject. Wim zat daar niet namens Securex. Vic zat daar niet namens Colruyt. Het was een vrije ruimte. Een vrijbuitersruimte waar met expertise en kennis van zake werd gediscussieerd, maar waar niet werd gezegd: ‘Colruyt heeft gezegd dat... En Securex heeft gezegd dat...’. Dat was het vrije aan het hele gegeven. Maar het was ook niet op een eiland gaan zitten en een beetje wild doen.”

Dat de informele context hiertoe bijgedragen heeft hebben we reeds beargumenteerd. Dit kan ons lessen leren rond de structurele meerwaarde van transitie management. Hoewel het initiatief bij de overheid lag, is deze laatste erin geslaagd om mensen op een vernieuwende wijze samen te brengen.

Dit waren soms de ‘usual suspects’ (Sherlock, Kirk & Reeves, 2004) maar de setting verschilde opmerkelijk van het gekende overheidsgebeuren. Chris Roorda (DRIFT) stelt dat deze informele vrije ruimte een grote troef was voor het welslagen van de Gentse historie: *“Het belangrijkste van een arena is enerzijds het open denken. Breder en opener kunnen denken, zodat je beter begrip krijgt van de context van een maatschappelijk vraagstuk. [...] Een tweede aspect is dat het eigenaarschap krijgt door een bredere groep mensen, en dat het dus niet door een bepaalde ambtelijke kring wordt opgesteld. Zo wordt het een heel kleurig verhaal”*. De transitiearena’s creëerden daarbij de informele formaliteit die nodig was om een institutionele leemte te verkrijgen waar mensen hun eigen belangen, regels en routines erkennen maar hiervan afstappen vanuit de overtuiging dat hier meer aan de hand is. De kracht van het hele gebeuren was dat verschillende ‘experten’ en stadsdiensten met elkaar in contact kwamen. En dat op een andere manier. Ook voor zij die het gewend waren om met de stad in dialoog te treden erkenden deze ‘leemte’ als vernieuwend *governance-arrangement*. Kristof Devriendt vat dit mooi samen:

“Bij mij was het extra speciaal omdat ik het mobiliteitsplan mee had geschreven. Dus wat leuk was is dat je het [tijdens de arena’s] eens op een andere manier hoorde vertellen. Zeker voor het lange termijn-denken, want je hebt veel verschillende mensen die verschillende ideeën lanceren waar je zelf misschien niet op zou komen. [...] De meerwaarde lag er net in dat we mensen rond de tafel kregen die er normaal gezien niet direct zouden zitten. Absoluut. We kregen niet enkel andere mensen rond de tafel, maar ook dezelfde mensen – bijvoorbeeld vertegenwoordiging van De Lijn – uit de klassieke hokjes die zich op een andere manier gedroegen. Meestal is het een klassieke setting waarbij je rond een tafel zit in een bepaalde vergadering en heeft iedereen een petje op. En dan mag je bepaalde dingen niet zeggen en andere moet je zeggen omwille van je achtergrond of overste. Meestal denk je vanuit je job, terwijl je op dat soort avonden [arena’s] in principe geen petje draagt. Je kon ongedwongen je gedacht zeggen als persoon.”

Dat daarbij een pintje werd gedronken tijdens en na de bijeenkomst bevorderde niet enkel het creatieve brein van de deelnemers. Het was een bevestiging van de informele formaliteit waarbij bevestigd was dat het anders was en toch serieus. Roorda en collega’s (2012, p. 15) bevestigen, al hadden ze het waarschijnlijk niet (enkel) over alcoholconsumptie tijdens de arena’s, dat *“[q]uestioning one’s assumptions and practices asks for an inquisitive and open setting”*. Maar dat de setting gestructureerd werd door stadsdiensten koppelde eveneens enige legitimiteit aan deze ‘leemte’. Het was niet enkel zeer plezierig om met een glas bier een toekomstbeeld voor Gent uit te denken. Het enthousiasme kwam er ook omdat er enkele grote namen aanwezig waren. En dat de deelnemers het gevoel kregen dat er meer in zat, wat uiteindelijk tot de ‘muitering’ van 7 november 2012 zou leiden. Stefaan Claeys zag het gebeuren:

“Het was heel belangrijk dat er toen animo was. En ook wie er was. En dat het niet enkel ‘Jan met de pet’ was maar dat er ook bepaalde personen waren met redelijk wat beslissingsmacht, om het zo te zeggen. Maar de mate van succes werd voornamelijk bepaald door wat er achteraf mee gebeurd is. In zo’n bijeenkomst is iedereen enthousiast. Er wordt een glas gedronken, en daarna moet het weer verder. Dan moet je doorwerken op het terrein. De [arena’s] hebben niet noodzakelijk voor meer verandering gezorgd [...]

maar al dat schoon volk was eens bijeen en ze moesten akte nemen van wat allemaal aan het gebeuren is. Ze moesten dan wel allemaal ervaren en zien dat het wel degelijk draagvlak heeft. Het werd een politiek feit, bij manier van spreken. Alles wat erna plaatsgevonden heeft, moet je zien in het licht van die arena's. De [laatste arena] was dus een soort van mijlpaal. Noch de politiek, noch de ambtenaren konden achteraf ontkennen dat het gebeurd was. Ze konden niet meer denken dat alles nog was zoals voorheen."

De - politieke en regelgevende - autoriteit werd dus uitgedaagd en herdacht vanuit een sociale beweging (Pinson, 2002, p. 478) binnen een vernieuwend *governance-arrangement*. De samenstelling van de groep was daarbij bepalend, ook voor wat zou volgen. 'Burgers' proberen de verhouding (samen) met de overheid te vertalen naar een nieuw gemeenschappelijk punt, vanuit een institutionele vrij(buiters)ruimte. Echter zonder daarbij op zoek te gaan naar autonomie en eigen beslissingsrecht (Verhaeghe, 2015). Maar daarbij gaan we misschien al te gemakkelijk voorbij aan dit laatste cruciale punt. Transitie management geeft geen concrete aanwijzingen om met macht, rollen en autoriteit om te gaan. De eerste Januskop draait evenzeer rond deze gewichtige thema's. Hoewel de 'leemte' als dusdanig werd ervaren door de deelnemers, weten we nog niet hoe zij erin slaagden hun rollen opzij te zetten.

5.2. Van ambtenaar tot burger en terug

"Throughout history, the city has not only been the stage where many utopians have dreamt up alternative futures and concurrent built environments, but it has also been the place where dystopian imaginations would unfold and take shape." (Baeten, 2007)

We veronderstellen dat een in de praktijk toegepaste transitiedynamiek – als deze al scherp onderscheiden kan worden – minstens gedeeltelijk bepaald zal worden door de houding van deelnemers aan het transitie-initiatief. Er dient een 'scharrelruimte' te ontstaan waar nieuwe 'oplossingen' en gedachten kunnen rijpen (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012, p. 36). De gecreëerde 'leemte' zit daarbij vol van betekenis, en het is niet duidelijk hoe transitie managementtheorie deze moeilijkheid in de praktijk kan benaderen. Specifiek stellen we dat de bestaande invulling van een bepaalde rol – als ambtenaar, ouder, 'behoeder van het algemeen belang', politicus, student, ondernemer – zal bepalen hoe 'open' de uitgewerkte ontwikkelingspaden zullen zijn.

Transitie management in de praktijk vindt plaats binnen bestaande democratische settings en institutionele landschappen. Binnen deze schijnbare onwrikbaarheid creëert het een anderssoortige beweging waarbij niemand echt weet wie verantwoordelijk is voor wat. Deze 'state of flux' draagt, zo zullen we beargumenteren, bij tot het herdenken van de bestaande rolverdeling. Maar zoals aangegeven lijkt de ondefinieerbare 'leemte' alles behalve ledig. Naast de twijfel of de ruimte werkelijk 'veilig' is, zijn deelnemers aan de arena's steeds gebonden aan bepaalde regels, routines en afspraken binnen de eigen organisatie. Ryfe (2005, p. 55) stelt dat het loslaten van de eigen rollen gepaard zal gaan met enige moeilijkheid: *"Deliberation represents a disturbance of everyday reasoning*

habits. People prefer to rely on routine scripts to navigate through their social world. Being jolted out of these scripts is, generally speaking, a disconcerting experience". Rollen en strategieën van particuliere actoren zijn daarom van wezenlijk belang (Smith, Voß & Grin, 2010, p. 445), aangezien ze voor een stuk zullen bepalen in welke mate een transitiearena werkelijk een 'open' context schept waarin innovatie mogelijk is.

Hoewel het initiatief bijvoorbeeld aan de zijde van de Gentse Milieudienst lag, was Tim Scheirs – vanuit het Mobiliteitsbedrijf – er volgens Jeroen Mercy *"direct bij betrokken, van de eerste dag"*. Blijkbaar was het Mobiliteitsbedrijf, begrijpelijk, geëngageerd om mee te werken aan de Mobiliteitsarena's. Tim Scheirs stelt:

"Er was engagement en tijd vanuit het Mobiliteitsbedrijf om mee te werken [...] We gingen eigenlijk een beetje meedenken op de Milieudienst om onze expertise te delen. We wisten niet wat ze aan het doen waren, maar het was wel intens."

Dit toont aan dat Tim Scheirs zelf, en breder het Mobiliteitsbedrijf, de transitiearena's benaderden vanuit een formele en geïnstitutionaliseerde aanpak. Er werd vertrokken vanuit een bepaalde positie binnen het stadsorgaan en de aangemeten rol was deze van 'expert'. We herkennen daarin de bestaande werking van het intrastedelijk overleg waarbij diensten elkaar van 'advies' bij een bepaalde dossier voorzien.⁸¹ En als vernieuwend initiatief is het niet eenvoudig om bepaalde figuren in die *"grijze regelzone"* te krijgen. Loesje Van Damme, transitie-ambtenaar bij de Stad Gent, bevestigt dat individuen daarbij vasthouden aan de eigen regels en methoden: *"[De Fiets van Troje krijgt] misschien niet de ruimte die ze zouden willen. Maar het is heel moeilijk om die regels los te laten. Ik heb ook gemerkt stadsintern: dat is sterk afhankelijk van personen. Bij de politie merk je, als het gaat over signalisatieplannen, dat ze daar sterk aan vasthangen. En elke keer een aanvraag voor een Leefstraat bij iemand anders terecht komt, bots je weer op die muur van regelgeving. Je moet al personen kennen of verschillende personen warm maken om die ruimte te creëren"*.

Er is dus zowel sprake van organisatorische eigenzinnigheid als persoonlijke bereidwilligheid wat betreft het omgaan met de gecreëerde 'leemte'. Inderdaad, *"[n]ew governance structures are never created in a void, nor can it be presumed that the required governance capacities will be attained easily"* (Voß, Smith & Grin, 2009). We kunnen niet meteen stellen dat er een onwilligheid was bij de arenaleden om in een vernieuwend *governance-arrangement* te stappen. Het ging eerder om een routine waarbij het voor stadsdiensten voorspelbaar was hoe een bepaald overleg zou verlopen en wat het zou opleveren. Volgens Meadowcroft (2009) was er een vorm van *'creative destruction'* nodig om hiervan los te komen. En inderdaad, Tim Scheirs stelt dat de eerste stap binnen de arena's erin bestond *"iedereen uit zijn rol te krijgen"*. Maar volgens Kristof Devriendt was het eerder onduidelijk welke rollen er opgenomen moesten worden vanwege de innovatieve setting:

⁸¹ We zullen in wat volgt aantonen dat de meerwaarde van de Fiets van Troje was dat deze een ruimte creëerde waarin stadsdiensten onderling en met de bewoner anders in dialoog gingen. Het zal eveneens blijken dat de formeel-geïnstitutionaliseerde houding van de ambtenaren binnen de nieuwe ruimte vlug terug kon vallen op oude routines.

“Ik zat daar niet met een rol. Allez, ik denk dat niemand goed wist welke rol ze daar hadden. Ik denk dat Tim [Scheirs] het mij ook nog gezegd had dat ze wel gingen zien wat het zou worden. Het was een beetje aftasten wat het zou geven.”

Die onduidelijkheid – als onderdeel van de eerste Januskop - is niet onbelangrijk qua eventuele weerslag op het doorlopen proces. We bevinden ons binnen deze vraagstelling eveneens op het terrein van macht en autoriteit, waar bij onduidelijkheid teruggevallen kan worden op de eigen belangen en gekende denkpatronen. Deze belangen kunnen het ‘open’ denkproces dan belemmeren, of met de woorden van Fung en Wright (2003, p. 34): *“One set of questions that must be answered, then, concerns whether deliberative arenas enable the powerful to dominate the weak”*. Transitie managementtheorie dient te reflecteren over de wijze waarop conflicterende maatschappelijke perspectieven geïntegreerd kunnen worden binnen radicale doelstellingen op lange termijn. Conflict en macht worden nu echter genegeerd, terwijl reflectie hieromtrent cruciaal is om experimenteren mogelijk te maken binnen een sfeer van – positieve - ambivalentie en onzekerheid (Voß en Bornemann, 2011). Want, zo stellen Fung & Wright (2003, p. 18) verder, *“[o]ne danger of participatory and discussion-based decision-making is that some participants will use their power to manipulate and enhance positions motivated by particularistic interests”*. Transitie management gaat dan eveneens voorbij aan neoliberale uitspattingen van de bestaande hegemonie binnen het laatkapitalisme (Debruyne & De Bisschop, 2013; Gunder, 2010). Dit was voor Indra Van Sande in de praktijk echter niet aan de orde. Zij ziet gelijkenissen met de Klimaatarena’s, waarbij belangen niet belemmerend waren voor het denkproces:

“Er waren weinig aanwezigen die [in de Klimaatarena] zaten voor hun belangen. We hebben daar chance mee gehad. Het waren eigenlijk vooral idealisten. En ik vond dat wel plezant [...] want zij met belangen vielen al vlug af.”

Desalniettemin vraagt Avelino (2009) zich af of er binnen de transitiearena’s dan geen asymmetrische machtsrelaties bestonden. Aangezien er enkele grote namen aanwezig waren binnen de Mobiliteitsarena’s was het risico groot dat dit, inderdaad, het geval was. Hajer (2003a, p. 187) stelt dat het daarom van belang is dat de aanwezigen – en meer bepaald de gezanten van de stadsdiensten – het creatieve denkproces niet belemmerden: *“Key is that governmental agencies participate but do not dominate the deliberation”*. Maar het is in dit licht interessant om de getuigenis van Philippe Van Wesenbeeck, directeur van de dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Gent, te horen:

“We hebben [voor de arena’s] afgesproken dat we zagezegd niet van de Dienst Stedenbouw waren omdat dat voor ons het gemakkelijkste zou zijn. Want als we vanuit onze dienst kwamen moesten we alles steeds terugkoppelen. We gingen ons gedacht zeggen, want we wonen ook in Gent [...] en we deden alsof we enkel burgers waren [...] zodat we niets steeds hoefden te zeggen: ‘Dit kan niet, of dat kan niet’. Ik heb het er ook met onze Schepen [Balthazar] over gehad: Wij gingen ernaar toe als ‘burgers’, maar uiteraard namen we het materiaal wel mee [...]”

Alvast enkele aanwezige gezagsdragers kwamen dus met een open geest naar de transitiearena’s. Dit droeg ertoe bij dat de eerder vernoemde ‘institutionele leemte zonder leegte’ een kans kreeg. Bestaande rollen, regels en routines werden aan de kant geschoven ten voordele van een innovatieve

denkcoëfening omtrent het Gentse mobiliteitssysteem. We kunnen hierbij niet verduidelijken *wat* precies gewerkt heeft. Maar de Gentse context zorgde voor zoveel weldoordachte en onvoorspelbare situaties dat een vrije en veilige dynamiek tot stand kwam. En voor ambtenaren, zoals Tim Scheirs, die aanvankelijk wél vanuit hun gekende denkpatronen naar de arena kwamen en een bepaald ‘falen’ installeerde⁸², werd al gauw duidelijk dat het anders kon. De arenaleden ontdekten een open basishouding, waarbij ze zich eerder als ‘burger’ profileerden dan als systeemspeler. Voor wie zichzelf de vrijheid kon geven om buiten de gekende paden te treden zat er een vervolghet verhaal aan te komen. Tim Scheirs erkent deze omslag in het eigen proces:

“Dat is gaandeweg veranderd. Ik ben gevraagd geweest als ambtenaar, maar heb beslist – na twee of drie keer – om mijn rol als persoon daarin te nemen. [...] De personen die dat niet konden haakten volgens mij ook af na twee of drie keer omdat ze steeds moesten terugkoppelen [naar hun dienst].”

Er vond, voor en door de transitiearena’s, een continue herdefiniëring plaats. De informele formaliteit, een soort van gestructureerde vrijheid, zorgde voor een ambiguïteit onder de arenaleden. Het was niet duidelijk wat gezegd mocht worden, wie dit diende te zeggen en, cruciaal, wat het zou opleveren. Hendriks (2009, p. 362) verwoordt het als volgt: *“[...] actors are dealing with considerable ambiguity as they reconsider their roles, new rules of the game, and how power is distributed. In this dynamic and fractured context, democratic concepts such as legitimacy and accountability are not givens but have to be constantly renegotiated”*. Maar een machtsstrijd werd het in Gent niet. De gecreëerde constellatie was hierbij zo particulier dat de Mobiliteitsarena’s duidelijk meer waren dan een zoveelste stadsoverleg. Ook Yves De Weerd (VITO) zag het verdwijnen van (grenzen tussen) rollen als een logische stap binnen het transitieverhaal: *“Wat we zien is dat de rollen van mensen die ermee bezig zijn, zoals Dries [Gysels] en Tim [Scheirs] beginnen te vervagen op den duur. Ge kunt niet met transitie bezig zijn en zeggen: ‘Op de ene moment ben ik huisvader en dan ben ik onderzoeker en dan ben ik weer iets anders...’. Dat gaat niet. Dat is een soort van dieper engagement dat je opneemt. En dan moet je dezelfde taal spreken [als je collega arenaleden]”*. De ambtenaren werden, zo goed en kwaad als mogelijk, gecompromitteerd en tot ‘burger’ gedoopt. Maar daarmee was het transitiegebeuren in Gent niet voorbij, integendeel. Nu was het zaak om die ‘vrije ruimte’ in het denken ook te verkrijgen in het doen. In wat volgt bespreken we deze tweede Januskop als slappe koord voor zowel de stadsdiensten, de daaraan gekoppelde politieke keuzes en het niet aflatende burgerengagement.

⁸² Tim Scheirs: *“Ik heb de eerste arena als een falen ervaren. Dat moest ook. We moesten komen tot een ‘sense of urgency’. [...] Mijn attitude was toen nog dat ik er naartoe ging als elke andere bewonersavond”*.

5.3. Vrije ruimte en uitgestelde legitimiteit

“Ik vind dat ze genoeg ruimte krijgen. Misschien vinden zij het onvoldoende... Maar als je ziet hoeveel tijd wij nu al bezig zijn met de Fiets van Troje...”
(Loesje Van Damme, Mobiliteitsbedrijf Gent)

Met het creëren van een ‘open veilige ruimte’ binnen de transitiearena’s hebben we de stap naar Fiets van Troje als invloedrijke nichespeler nog niet gemaakt. Jeroen Mercy, ondertussen geëngageerde burger, stelt het duidelijk: *“De Fiets van Troje is begonnen vanuit een visie, maar op een bepaald moment ging het over naar actie”*. Deze actie was er in de vorm van ‘icoonprojecten’ zoals uitgewerkt in de ‘Leefstraten’ en ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’. De Fiets van Troje wou experimenteren in de realiteit en botste daarbij op bestaande conventies, ideologieën en instituties (Žižek, 2007). Dus we kunnen ons dezelfde vraag stellen als hierboven: Wat maakt van een niche een ‘beschermde omgeving’ (Smith, Voß & Grin, 2010), waardoor experimenten de ruimte kregen om een andere realiteit voor te stellen?

We hebben beargumenteerd dat de Fiets van Troje, doorheen een tussenruimte (infra), de overgang maakte van overheidsinitiatief naar burgerbeweging. Na de arenesprekken was het tijd voor actie, maar op dat moment werd de Fiets van Troje geconfronteerd met een terugtrekkende overheid. Dit legde de tweede Januskop van transitie management pijnlijk bloot. Boonstra en Boelens (2011, p. 99, eigen cursivering) stellen dat burgerinitiatieven, zonder overheidsinmenging, hun eigen stedelijke realiteit kunnen voorstellen: *“[...] initiatives that originate in civil society itself, via autonomous community-based networks of citizens outside government control which participate in developing the ‘urban fabric’ too”*. We zullen later echter beoordelen dat deze autistische vorm van autonomie een onmogelijkheid inhoudt wanneer we het hebben over een nieuwe vorm van productie en consumptie van publieke ruimte en mobiliteit. We dienen dit, zoals arenalid Philippe Van Wesenbeeck het stelt, te zien als een constante uitwisseling tussen overheid en burgers doorheen het experimenteren:

“Dat is eigenlijk een heel interessante manier van werken. De stad steekt iets in gang en krijgt kwaliteitsvolle projecten terug in ruil. Het krijgt concrete cases op zijn bord, en moet er dan terug mee aan de slag. Zo kan je het Fietsnetwerk ook beschouwen als één case.”

Maar hij erkent meteen dat hier een bepaalde moeilijkheid mee gepaard gaat. De overheid heeft niet steeds de mogelijkheden om op een open manier deze experimenten toe te laten. Dit vanwege een bestendigde overtuiging, het gebrek aan tijd en middelen, een doorgedreven verantwoordelijkheidsgevoel, een gebrek aan politiek engagement of vanuit de schrik de bestaande conventie en consensus te verliezen. Of zoals Debruyne en De Bisschop (2013, p. 48) het stellen: *“Omwille van pragmatiek in het handelen kiest men voor een consensuspraktijk. Intussen worden ideologische motivaties en belangen van verschillende actoren secundair en weinig voorwerp van debat”*. En ook de eerder besproken lineaire en productgerichte probleem-oplossingslogica gooit roet in het eten, zoals Philippe Van Wesenbeeck vervolgt:

“Het experiment is belangrijk. Testen, doen. [...] Binnen een overheid is dat altijd zeer moeilijk. [...] Onze hele organisatie is productgericht. Wij moeten producten afleveren.”

Terwijl innovatief zijn in se procesgericht is. [...] Dat is een heel andere manier van denken.”

Maar denken en doen zijn nog steeds twee. De ‘leefwereld’ (De Rynck, 2014) bestaat uit myriade gevestigde waarden, normen en belangen (Gunder, 2010) welke bepalen hoe we leven en ons gedragen ten opzichte van de ander (Verhaeghe, 2012). Deze verhouding wordt algemeen als onze ‘cultuur’ beschouwd. *“In effect policy making then becomes a site of cultural politics, at which people reflect on who they are, what they want [...]”* (Hajer, 2003a, p. 183). Het beleid, en bijhorende ‘cultuur’, lijkt onder druk te staan wanneer een stadsbewoner de eigen leefwereld vorm wil geven. Dan bevinden we ons, zoals gezegd, op het terrein van burgerschap. Daarbij kan het beleid niet blind blijven voor het gemorrel binnen de samenleving. *“Het individu wordt ‘een burger’ voor zover hij of zij samen met die anderen belangrijke aspecten van de omgeving kan organiseren of beïnvloeden”* (Blondeel, 2012, p. 176, eigen cursivering). Hoewel de Fiets van Troje in wezen als marginaal beschouwd kan worden – want buiten de conventionele verhouding met de stad en de Ander fungerend – hebben deze ‘burgers’ geenszins het recht om alleen handelen. Het recht tot de stad (Harvey, 2008) kan niet de slogan zijn ter installatie van een privatopia, gericht op het eigen genot ten koste van het gemene⁸³. Daarbij heeft de Fiets van Troje, om de eigen legitimiteit te verhogen en het risico op een elitair-ideeël toekomstbeeld te verkleinen, de input en steun van de overheid nodig.

Stefaan Claeys, werkende aan icoonproject ‘Rol het Fietsnetwerk uit’, onderkent: *“De icoonprojecten zijn nodig om draagvlak te creëren, bij de overheid én bij de bevolking. En bij de ambtenarij”*. De stadsdiensten dienden de visie van de Fiets van Troje dus te onderschrijven om mee te stappen in het verhaal. De manier waarop de Fiets van Troje de eerste arena’s overleefde zorgde ervoor dat iets nieuws geïnstalleerd werd. De constellatie was alvast vernieuwend, maar daarmee was het nog niet structureel ingebed. Voor Philippe Van Wesenbeeck (dienst Stedenbouw) haalt de Fiets van Troje, door de innovatieve en actieve houding gericht op het experiment, enige legitimiteit om het alternatief voor te stellen. Daarbij doorbreekt het de bestaande conventionele kijk op mobiliteit en publieke ruimte, zoals hij het stelt: *“Ofwel ben je een actiegroep, [...] in het defensief, en kom je heel moeilijk uit je eigen legitimiteit [...]. Ofwel ben je actiever en innovatiever [...] Als Fiets van Troje ben je de perfecte katalysator om het debat [...] vandaag al te voeren. [Het is] een van de weinige platformen [...] dat breed en prikkelend genoeg is [...] op een zeer constructieve manier. Een beetje op een naïeve, maar tegelijkertijd ook innovatieve manier. [...] Er zit iets in met constructieve, haalbare en zichtbare zaken en dat maakt dat je een zeer legitiem platform bent.”*

Er heersen opnieuw – met de Januskoppen in gedachten – vertaalproblemen tussen transitie managementtheorie en -praktijk. Of radicale verandering in Gent werkelijk mogelijk was kunnen we slechts afleiden uit de persoonlijke narratieven van de betrokken burgers en ambtenaren over twee icoonprojecten: ‘Rol het Fietsnetwerk uit’ en de ‘Leefstraten’. Andere experimenten kwamen (nog) niet (overtuigend) van de grond. We gaan dus even dieper in op de particulariteit van beide projecten, om daarna uit te zoeken wat beide – qua structurele impact – gemeen hebben.

⁸³ Deze privatopia bleek geen ongegronde vrees, aangezien er bij sommige toevallige passanten in de Leefstraten de drempelvrees ontstond om zelf de hernieuwde straten te ‘belevén’ (Lab van Troje, 2015) of gewoon gezellig plaats te nemen.

5.3.1. Rol het Fietsnetwerk Uit

Voor de arenaleden mocht er zo vlug mogelijk geëxperimenteerd worden, de rest zou volgen. De arena werd onderverdeeld in specifieke groepjes om na te denken over concrete experimenten. Stefaan Claeys stond, als lid van het Gents Milieu Front, op als trekker van één van die projecten:

“Dan heb ik met enkele andere betrokkenen beslist om die groep enkele keren bijeen te roepen en zijn we beginnen nadenken over het icoonproject. [...] Het idee was om alternatieve fietsroutes te bedenken van en naar Gent. Alternatief in die zin dat het niet een fietspad wordt naast een steenweg of ringweg, maar wel een verkeersluwe route die loopt over bestaande infrastructuur maar die vandaag nog niet bewegwijzerd wordt of niet gevonden wordt omdat het eigenlijk een informele route is zogezegd. Dus ons plan was om tot een bewegwijzerd fietsnetwerk in Gent te komen, dat bestaat uit snelle en rechtstreekse verbindingen en dat smalle straatjes en ‘achterdoorgangen’ gebruikt om op die manier, bij wijze van spreken, in elke deelgemeente te geraken met de fiets⁸⁴. En op een veilige manier. [...] De verkoopsargumenten zouden zijn: wegwijzers – dus dat de route mooi uitgestippeld is op het terrein – en dat het comfortabel en rechtsreeks zou zijn.”

Maar met deze ideeën aan de slag gaan zorgde voor een nood aan enig enthousiasme en bereidwilligheid om – samen met de overheid – aan de slag te gaan. Vincent Meerschaert maakte deel uit van het groepje en is duidelijk: *“Ik heb ook direct gezegd: ‘Kijk jongens, ik wil mee nadenken en een deel van mijn vrije tijd opofferen, maar er moet wel iets mee gebeuren’”*. En inderdaad, de trekkers waren aanvankelijk zeer enthousiast en bleven niet bij de pakken zitten. Er werden enkele theoretische oefeningen gemaakt rond het karakter van ‘fietsnetwerken’ en rondom Gent werden prioritaire routes aangeduid. Op papier lag een duidelijke en haalbare visie, netjes uitgewerkt en op een dienblaadje gepresenteerd⁸⁵. Edoch, *“[d]e volgende stap was de eigenlijke bewegwijzering, bekendmaking, inhuldiging, inrijden en veel lawaai daarrond maken. Maar om het eerste plakkaat te mogen zetten moet je via de officiële weg gaan”*, aldus Stefaan Claeys. En inderdaad, de stad bleek een onmisbare partner binnen het verhaal.

Op dit punt merken we de tweede Januskop in al haar groteske varianten op. Hoewel het voorstel een kinderlijke eenvoud bezat, bleek het moeilijk om tot actie over te gaan. De dynamische stabiliteit van het regime bleek niet te versmaden. Niet dat er uitgesproken onwilligheid was om, vanuit de stadsdiensten, mee te werken aan het voorstel. Wel was er een organisatorische en administratieve moeilijkheid om tot toestemming te komen. Hoewel de stadsdiensten niet alleen staan in deze

⁸⁴ Stefaan Claeys: *“De bedoeling was om ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’ in de praktijk uit te werken en aan te tonen dat zo’n aanpak snel en veel mensen op de fiets en uit de auto kan krijgen. Dat is eigenlijk een snelle en goedkope manier om een transitie op gang te brengen. Veel routes liggen er al, we moeten ze gewoon zien en ontdekken. [...] Maar naast een snelle oplossing hadden we ook een trage oplossing: Er moest overal fietsinfrastructuur komen, niet enkel fietspaden die veilig zijn, enzovoort. Maar dat is een kwestie van één generatie voor we al het geld bijeen hebben om dat allemaal te doen. Dat doe je dus niet op één legislatuur tijd, en ons plan was om het op een jaar of twee te bewerkstelligen.”*

⁸⁵ Stefaan Claeys: *“Na eerst theoretisch uit te werken wat zo’n fietsnetwerk moet bevatten, gingen we over tot [...] een aantal prioritaire routes. We hebben er vier uitgekozen, één in elke windrichting. [...] We zijn dat dan, met mensen uit het groepje die mee wilden, gaan uittesten. We keken of de routes alle theoretische elementen [...] bezaten, we hebben alle knelpunten in kaart gebracht, en we hebben verbeteringsuggesties gedaan. We hebben dat dan allemaal op papier gezet [...] en daarmee zij we naar het stadsbestuur getrokken.”*

“kafkaëske papiermolen [...] waaraan niemand nog ontsnapt”, met haar “nooit geziene wildgroei” van regels en overlegmomenten (Verhaeghe, 2012, p. 44), was het wel een realiteit waar transitie management in theorie te licht over gaat. Het groepje gemotiveerde Trojanen trok in 2013 naar de bevoegde diensten en Schepenen met een rapport vol aanbevelingen en onderzoeksgegevens. Maar de “administratieve molen” binnen de reguliere overlegmomenten zorgde voor een uitdoven van het aanvankelijke enthousiasme⁸⁶.

Hoewel ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’ misschien weinig radicaal was in haar voorstellen, merken we toch enig onvermogen binnen het reguliere systeem om met verandering om te gaan. Het maakt de tweede Januskop niet eenvoudiger te hanteren. De stap van idee naar ruimtelijke uitwerking was klaarblijkelijk te groot. En de logge administratieve rompslomp heeft daar op zijn minst toe bijgedragen. Maar elk burgerinitiatief dient enige zelfreflectie aan de dag te kunnen leggen en de oorzaak voor het ‘falen’ in eigen boezem kunnen vinden. Hoewel de stadsdiensten noodzakelijke partners zijn, is de samenwerking als voorwaarde niet voldoende. Voor Vincent Meerschaert lag het probleem vooral intern, zoals ook aangegeven door Stefaan Claeys, en slaagde de Fiets van Troje er niet in om binnen dit icoonproject voorbij de denkoefening te komen:

“Dat idee is, bij mijn weten, nooit geïmplementeerd geweest. Maar dan komen we terug bij de rol van de stad uit. We zijn er niet uitgeraakt of we het met verf gingen doen, of plakaten ophangen. Plakaten ophangen lag al wat moeilijker. [...] Terwijl het op zich minder ingrijpend was dan de Leefstraten.”

Hoe dan ook: de goede voornemens en ideeën ten spijt stopte de fiets hier. Stefaan Claeys geeft aan dat er af en toe een acute opstoot van ‘goesting’ plaatsvindt, maar dat dit niet voldoende is om door te werken binnen de eigen en stadsorganisatie. Het project is *“op zijn gat gevallen”⁸⁷*. Maar misschien

⁸⁶ Stefaan Claeys: *“Dat heeft ook de Leefstraat meegemaakt: Veel plannen maar je moet langs de administratieve molen passeren. Maar zij zijn daar, anders dan bij ons, met veel voortvarendheid en energie en ambitie tegenaan gegaan. Zij zijn erin geslaagd om binnen het jaar de eerste Leefstraat te kunnen uitproberen. Bij ons is dat veel extensiever gebeurd. Wij zijn eens met heel onze bundel rapporten – van de fietsassen – naar de Schepen [Watteeuw] en de Mobiliteitsdienst getrokken. Wij hebben daar onze hele theorie en praktijk en onderbouwing en validatie op het terrein voorgelegd. Met [Schepen Watteeuw] hebben we afgesproken wat de volgende stap was dat moest gebeuren. En zij gingen eerst intern ons werk nog eens controleren. [...] Wij mochten dan voorstellen doen rond het pijltje [de bewegwijzering] enzovoort. En suggesties rond de locatie van die pijltjes. We hadden ook afgesproken om één van de assen, die naar Evergem, als test uit te werken. De stad [Gent] ging zorgen voor de verdere administratieve molen en om goedkeuring te krijgen van de Verkeerstechnische Afdeling, de Politie, enzovoort. [...] Wij hebben dan eigenlijk vrij veel tijd verloren binnen ons groepje om tot een voorstel van pijltjes te komen. Er was intern vrij veel dispuut over wat nu op zo’n pijltje moet staan. [...] Maar we zijn dan op het terrein gaan kijken waar de pijltjes moeten komen en hebben daar foto’s van getrokken. We hebben dat overgedragen aan de stad [Gent] maar het had maanden geduurd eer we het rond hadden. En de stad, van zijn kant, heeft het ook laten liggen in die zin dat in al die maanden blijkbaar nog niets van dossier was toegekomen op het kabinet [van Schepen Watteeuw]. Dan is het verzand...”*

⁸⁷ Stefaan Claeys: *“Het project is dan op zijn gat gevallen. [...] Maar wat we wel eens hebben gedaan vorig jaar was een fietstelling. Zo hadden we een nultelling van de hoeveelheid fietsers die onze as gebruiken tussen Evergem en Gent in plaats van de klassieke parallel as. [...] En dat was nog eens een opflakking van veel enthousiasme omdat we toen met een oproep via Facebook [...] opeens 30 mensen hadden die wilden meetellen. We hebben dan zelfs de hele ring kunnen tellen, een ochtendspits lang. En dat is dan op de radio geweest en in alle kranten, enzovoort. Dat was wel plezant. En daarvoor moet je niet wachten op [goedkeuring van de Stad Gent]. En we zijn van plan om dat dit jaar opnieuw te organiseren. Werkgroep of geen werkgroep.”* *“We zitten nu in een soort van diffuse zone, in die zin dat Dries [Gysels] een tijdje geleden gezegd heeft dat hij overneemt en*

is de uitwerking niet zonder gevolg gebleven. De zaadjes zijn geplant en wachten om te ontkiemen. En daarvoor zijn er opnieuw enkele verlichte geesten nodig. Of zoals Vincent Meerschaert het stelt: *“Het zal niet van één persoon afhangen of de chemie in de groep er komt, maar het zal wel van één iemand, of een beperkte groep personen, afhangen om een visie in de praktijk te brengen. De basis mag borrelen en goede ideeën hebben, maar als niemand die klep open doet blijf je ermee zitten. Ik denk dus wel dat het succes van dergelijke transitieconcepten daarmee staat of valt”*. Zowel bij de overheid als bij haar burgers zal er dus een leerproces (moeten) plaatsvinden (Jacobs 1961). Dat dit geen evidentie blijkt te zijn, leren we uit de volgende hoofdstukken en een tweede project.

5.3.2. Leefstraten

“Als overheid worden wij gedwongen om te gaan met wat in de straat gebeurt, en wij proberen daar een kader voor te maken. Er komt heel weinig vanuit [de stadsdiensten] bij beleidsvoering terecht. [...] Mensen hebben altijd het beeld dat een overheid zaken van bovenaf opgelegd [...] maar je ziet dat dat eigenlijk maar het topje van de ijsberg is. Onderaan zit er beweging in dat toch een aantal zaken laat gebeuren. Wat je eigenlijk doet: Op een bepaald moment is die ijsberg zo groot dat je je wel moet engageren om dingen te doen. [Burgers en overheid] vinden elkaar. En dan moet je als overheid kunnen zeggen: ‘We gaan dat doen’. En dat komt niet van bovenaf, dat komt van onderuit.”

Philippe Van Wesenbeeck voelt duidelijk aan dat er een brede beweging gaande is waarbij burgers in dialoog treden met de overheid om méér mogelijk te maken dan nu het geval is. De lineaire probleemoplossing, waarvan verondersteld wordt dat deze typerend is voor de overheid, is daarbij slechts ‘het topje van de ijsberg’ op een steeds warmer wordende stroming. Er worden, in de Gentse context, continu innovatieve ideeën geopperd door Gentenaren die buiten de bestaande conventie rond publieke ruimte en mobiliteit staan. Experimenteren met alternatieve mogelijkheden hoort daarbij tot een andere beweging dan participatierondes uit voorbije decennia (Pratchett, 1999). Of er een hercollectivering van de stedelijkheid optreedt valt af nog te wachten, maar er komt alvast een andere kijk op de verhouding rond diegene die produceert en diegene die consumeert. Dat de stad daarbij een onmiskenbare partner is, wordt door arenalid Vincent Meerschaert bevestigd:

“De Leefstraten en de andere projecten hadden de stad wel nodig. Zonder de stad zou het nooit gelukt zijn om met Ivago, Politie en De Lijn te gaan babbelen. De rol van de stad was echt heel cruciaal.”

En daarmee diende de Stad – en haar diensten - enige vrijheid toe te staan aan het heruitgevonden transitie-initiatief. Dit privilege botste echter meteen tegen enkele grenzen aan, naast de kafkaëske toestanden zoals hierboven kort aangehaald. Met de concretisering van enkele eerste Leefstraten in 2013 werd al gauw duidelijk dat ‘goesting’ en straatoverleg niet voldoende opgewassen waren tegen de rigiditeit van heersende ideologieën. Oorspronkelijk zouden in mei 2013 drie Leefstraten ingericht worden. In de Frans Uyttenhovestraat echter, gelegen in een rustige 20^{de} eeuwse wijk met suburbaan karakter, reageerden niet alle burgers positief op de uitnodiging van hun burens om de bestaande visie

zich fulltime zal wijden aan het Lab van Troje. Hij ging de groep opnieuw bijeen roepen en zorgen dat het dossier binnen de stad [Gent] opnieuw vlot afgehandeld wordt.”

op mobiliteit en publiek domein te herbekijken. Tim Scheirs verduidelijkt: *“Het draagvlak [...] en democratisch gehalte van de Fiets van Troje werd in vraag gesteld”*. Er was een botsing tussen toekomstdenkers en stemmen ter behoud. Lee (2015) gaat ervan uit dat nieuwe ‘sociale realiteiten’ een *‘site of conflict’* nodig hebben. Legitimiteit is daar het sleutelwoord om een zijde te kiezen. De eerste editie kende, met de Frans Uyttenhovestraat, meteen zo’n conflict en we merken dat dit vooral de Stad – als administratie en politieke instantie – in een moeilijke positie plaatste. Hoe bewoog zij zich doorheen deze tweede Januskop? Koos ze de kant van enkele toekomstdenkers – al bleek uit vorige hoofdstukken dat het *‘niet zomaar halve hippies waren’* – of zou ze het recht op de stad van de ‘burgers van het behoud’ blijven verzekeren?

Volgens Roel Vanderbeuren koos Stad Gent - op papier - resoluut voor het eerste, maar meteen werd duidelijk dat op het terrein de legitimiteitskwestie gekoppeld was aan democratische aspecten. Als sommige burgers zich het recht toe-eigenden om het stedelijk beleid te beïnvloeden, en daarmee de deliberatieve democratie (Dryzek, 2001) praktiserend, dan hadden anderen – steunend op hetzelfde argument – het recht om *niet* mee te doen. Meer nog, de positie van het behoud was vanuit een bestaande conventie en meerderheidspositie gemakkelijker te verdedigen. Er diende tijdens de eerste Leefstraat-editie dus meteen rekening te worden gehouden met de behoeders van het status quo. En de Januskop zou schrikwekkender lijken dan ooit. Het verzet tegen de Leefstraat was hevig, en tijdens een overlegmoment tussen de straatbewoners en Schepen Balthazar werd voor de Frans Uyttenhovestraat een oplossing gezocht. Daarbij haalde het behoud de strijd thuis. *“Er werd een halfslachtig compromis voorgesteld.”*, weet Tim Scheirs te vertellen.

Dat de Schepen hier een bemiddelende rol innam is, zoals we verder zullen zien, op zijn minst de bevestiging van een bepaalde keuze voor een andere dialoog tussen stad en bewoners. Maar op dit moment werd duidelijk dat elk initiatief de grillen der representatieve democratie diende te eerbiedigen. Schepen Balthazar besliste zich terug te trekken uit de discussie, waardoor ook de legitimiteit van de bereidwillige burgers op zwakke benen kwam te staan. Tim Scheirs geeft toe: *“[Schepen] Balthazar heeft zich teruggetrokken, maar ook [de Fiets van Troje wilde haar] vingers hier niet aan verbranden”*. De Trojanen trokken zich terug maar niet, zoals Roorda en collega’s (2012, p. 22) waarschuwen, vanwege het uitgeholde compromis.⁸⁸ Wel was er een gebrek aan politieke steun en daadkracht om werkelijk te kiezen voor het alternatief waarbij de Fiets van Troje zich gesteund voelde door de stadsdiensten en politieke fracties. De Fiets van Troje wou haar wil niet doordrukken uit vrees dat ze hun steun voor de andere experimenten zou verliezen.

We komen daarbij tot het idee van ‘uitgestelde legitimiteit’, waarbij leerprocessen en verandering op lange termijn⁸⁹ via ‘hands-on’ inspraak voorbij de twee Januskoppen aan het werk zijn.⁹⁰ Leefstraten

⁸⁸ Roorda, Frantzeskaki, Loorbach, Van Steenbergen & Wittmayer (2012, p. 22): *“The key is to search for a consensus, but here lies a danger of a vision eroding to an amalgamation of hollow and popular phrases that are hardly visionary”*.

⁸⁹ Jacobs (1961, p. 363) geeft het voorbeeld van het minder toegankelijk maken van gemotoriseerde voertuigen als realistische katalysator voor het verminderen van autoverkeer in steden.

⁹⁰ Chris Roorda geeft een voorbeeld aan van deze – wederzijdse – leerprocessen, directe inspraak en uitgestelde legitimiteit: *“Een van de voorbeelden is van het oudere koppel in de straat waar de school in het midden was. Zij waren niet echt voorstander van de Leefstraat, maar het gebeurde wel in hun straat. En omdat de discussie ging over de inrichting van de straat, hebben ze kunnen agenderen dat ze last hadden van los slingerende fietsen overal. En dat het voor hen lastig was om over het trottoir te lopen. Daar is dan de simpele oplossing voor*

zijn geen uitgeholde consensus, doch eerder legitieme vormen van discours herdenkingen. Legitiem, want *“object of a free and reasoned agreement among equals”* (Dryzek, 2001, p. 652). Geen consensus, aangezien er opnieuw eerder een vorm van ‘leemte’ gecreëerd wordt (Hajer, 2003a). De idee dat een consensus überhaupt mogelijk is werd reeds verlaten door de meeste theoretici (zie Dryzek, 2001). De Leefstraten zijn eerder ‘werkovereenkomsten’, *“in which assent can be secured for courses of action for different reasons”* (Ibid., p. 661). Deze overeenkomst komt er onder straatbewoners. Er is geen consensus rond het verwerpen van de bestaande (stedelijke) conventie. Wel wordt het uitproberen van nieuwe constellaties mogelijk via dialoog en coöperatie (Peeters, 2011). Er wordt samen gezocht naar alternatieven voor de bestaande mobiliteitsopties en ruimtelijke invulling. Bij gerieven wordt een gemeenschappelijke oplossing gezocht. En pas in tweede instantie, na uitvoerig uittesten en doorleven, worden uitspraken gemaakt rond het legitieme karakter van het alternatief. ‘Learning-by-doing’ en ‘doing-by-learning’ (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006, p. 18), weet u nog? Dat deze manier van werken wel degelijk slaagt, kunnen we opmaken uit de twee Leefstraten welke wel plaatsvonden (infra).

Tijdens deze werkovereenkomst wordt een oordeel – voor of tegen een andere levenswijze – dus uitgesteld. Er wordt samen gezocht naar een haalbare manier van samenleven. Na verloop van tijd kan een keuze gemaakt worden. Uit onderzoek, door de Fiets van Troje zelf uitgevoerd, blijkt dat 79% van de bewoners na een ronde ‘Leefstraten’ gevonden blijkt voor de naar voor geschoven ideeën (Lab van Troje, 2015)⁹¹. Bewoners onderling kennen dus hun eigen leerprocessen⁹², waardoor het legitimiteitsdebat verzinkt in singuliere leercurves en ervaringen. Van zodra het experiment van start gaat kan een ‘vraagvlak’ ontstaan (Lab van Troje, 2015), eerder dan vertrekken vanuit het welgekende ‘draagvlak’.

Maar uit het voorgaande blijkt dat ruimte geven aan het experiment – alleszins letterlijk – niet evident bleek. Daarvoor was een duidelijke keuze van de overheid nodig welke tegenin de stemmen der behoud ging, opborrelend uit de Leefstraten. De toenmalige Schepen van Milieu en Klimaat Tom Balthazar had, net als de Fiets van Troje zelf, de kracht der ‘verankering’ en de tweede Januskop onderschat. Hiervoor zijn, zoals we verder zullen zien, verschillende redenen aan te geven. Maar Roel Vanderbeuren van het huidige kabinet voor Mobiliteit en Openbare Werken, ziet het voor de volgende edities alvast anders. Volgens hem is met de nieuwe coalitie – en daarmee de niet toevallige toevalligheid uit de voorgaande hoofdstukken bevestigend – meer ruimte tot experimenteren mogelijk:

gekomen dat er een fietsenstalling werd gezet. En ook voor anderen was het belangrijk dat die fietsstalling er kwam. Dus dat is iets heel klein, maar het zorgt er we voor dat de straten leefbaarder worden voor de bewoners dankzij dat gesprek. En dat mensen [...] überhaupt nadenken: ‘Tja, moet ik wel met de auto?’. [...] Het is patroondoorbekend.”

⁹¹ Na een evaluatie blijkt bijvoorbeeld dat 84% opnieuw zou participeren, 86% het idee zou aanraden aan andere straten, en 79% vond dat de straat heringericht mag worden zoals ze tijdens de Leefstraat erbij lag (Lab van Troje, 2015, p. 7). Het zou interessant zijn deze resultaten te betrekken in verder onderzoek. We kunnen er, bijvoorbeeld, reeds op wijzen dat vooral ‘zachte’ veranderingen op bijval konden rekenen (zoals meer planten in de straat) terwijl radicalere ideeën (zoals buurtparkeren) minder geliefd waren.

⁹² Zoals Chris Roorda (DRIFT) het ziet: *“Als je mensen vraagt of ze hun auto voor de deur willen, dan zeggen ze ‘ja’. Als je hen vraagt of ze een Leefstraat willen, dan zeggen ze ‘nee’. [...] Maar het voordeel van zo’n tijdelijk experiment is dat je mensen laat kennismaken met denkkaders die niet dezelfde zijn als die van hen. En een andere manier om de straat in te richten. [...] Het gaat om de mogelijkheid om anders te denken dan dat het vandaag is”.*

“In grotere straten blijf je wel altijd met enkele rabiante tegenstanders zitten. [...] Je wil eigenlijk dat mensen door en via de experimenten inspraak hebben in hoe hun straat eruit kan zien. Dan wil je als Stad de experimenten gewoon laten doorgaan. [...] Eigenlijk zou de stad moeten kunnen zeggen: ‘Je krijgt experimenteerruimte van deze hoek van de straat tot deze hoek van de straat. En hoe je het doet maakt niet uit. Gewoon: ‘fix it’. Bel zelf een aannemer voor verkeersborden, en zo... Wij trekken het ons allemaal niet aan’. Maar dat kunnen we gewoon niet, hé. Gewoon door de positie waarin je als stad zit, met een burgemeester als verantwoordelijke voor het openbaar domein, enzovoort. Die burgerlijke aansprakelijkheid.

Interviewer: *‘Willen we wel dat de stad die onvoorwaardelijke vrijheid schenkt?’*

“Het volledig loslaten willen we ook niet. We willen dat er een dialoog blijft ontstaan waar je als stad jaar na jaar de discussie aangaat met mensen die aan de deur staan en zeggend dat ze het eigenlijk zo of zo willen. En dan altijd de diensten die zeggen ‘Nee, dat gaat niet’ en mensen die zeggen ‘Ja, maar we willen dat en je moet er maar voor zorgen dat het gaat’. Dat moeten we blijven doen. Maar die dialoog blijven organiseren is zo belastend voor een regime, met stadsdiensten die het niet gewoon zijn, er niet op georganiseerd zijn, er de mensen niet voor hebben, enzovoort. [...] Dat is de uitdaging, en waar het Lab van Troje ook kan bijdragen... Dat de stadsdiensten gedwongen worden om zich daar wel op te organiseren.”

Het potentieel van experimentele niches – zoals voorgesteld binnen transitiepaden – lijkt hier zowel beperkt als mogelijk gemaakt door de machtige structuren binnen het regime (Smith, Voß, & Grin, 2010). Voor vernieuwende arrangementen zoals de Fiets van Troje was - en is - het uitwerken van niches in samenwerking met de bestaande instituties steeds dansen op een slappe koord. Enerzijds willen de stadsdiensten aan de slag met innovatieve ideeën welke door haar burgers worden aangereikt⁹³. Anderzijds zijn er de bestaande regels – al dan niet door andere beleidsniveaus bepaald – waar een stadbestuur niet onderuit kan. En dan was er rond politieke moed, routines en harde keuzes nog niets gezegd (infra). Het evenwicht tussen autonomie en rejectie is hierbij cruciaal. Hoewel Hajer (2003b, p.47) aangeeft dat de topografie van politiek verandert waarbij er *“geen vooraf gegeven regels die bepalen wie verantwoordelijk is, wie autoriteit heeft over wie, of welk soort verantwoordelijkheid te verwachten is”*, merken we op dat bestaande instituties niet zomaar opzij gezet werden.

Het is duidelijk dat we opnieuw een spanningsveld – of zelfs volwaardige breuklijn – bereikt hebben binnen het transitieverhaal. De tweede Januskop in volle glorie. Er heerste een discrepantie tussen de reële experimentele ruimte, nodig om voorbij conventionele systeemverbeteringen te komen, en de theoretische – beleidsmatige – ruimte waarin co-creatie en ‘basisdemocratie’ de nieuwe modewoorden zijn (Beleidsverklaring 2013-2018). Bij deze laatste zijn de heersende instituties – als normen, waarden en regels – als het ware een keurslijf waarbinnen een werkelijk ‘open experimenteerruimte’ een vorm van *foreclosure* meemaakt. De ‘vrije ruimte’ wordt kennelijk gegeven, maar regels en routines sluiten deze al te gauw vanuit een regressie naar het vertrouwde en de – zij

⁹³ Verder zullen we echter zien dat de keuze voor ‘inspraak’ niet altijd de gewenste resultaten teweeg brengt. De discussie rond de ruimtelijke uitwerking van Drongenplein heeft, bijvoorbeeld, het stadbestuur – met een hele voorgeschiedenis van misnoegde burgers en burgerlijk protest ten voordele van het behoud – laten kiezen voor participatie boven duurzame visie en innovatie.

het niet meteen gewenste - 'status quo'. Niet dat Stad Gent, als administratief en politiek orgaan, deze ruimte niet wou geven. Het bleek voorlopig echter te moeilijk om de experimenten mogelijk te maken vanuit een rigide organisatie, een vertrouwde veilige lezing van bestaande regelgeving, en het aanvaarden van een notie rond 'algemeen belang'. Roel Vanderbeuren bekijkt het, vanuit het kabinet van Schepen Watteeuw, als volgt:

“Wat ik eigenlijk het liefst zou willen is dat we carte blanche kunnen geven. Dat we een regelvrije zone creëren waarin je kan doen en laten wat je wil. Maar wij worden gedwongen in een keurslijf van regelgeving dat dit niet toelaat. We hebben naar een creatieve manier gezocht om de Leefstraten toch te vergunnen als een soort van kraan of container, maar een kraan en een container kan je niet omver rijden. Een kind wel. Over dat soort aansprakelijk gaat deze kwestie. En de stadsdiensten geven dan uiteraard negatieve adviezen. Bij de 1^{ste} editie waren de adviezen unaniem negatief. Unaniem. [Het kabinet van Schepen Watteeuw] moest het ene na het andere advies overrulen met de boodschap aan de stadsdiensten dat ze een beetje creatiever moesten zijn. En nu zijn we al zover dat je al eens en positief advies kan krijgen. Maar dat is de uitdaging waarin we zitten. En wat we kunnen doen als Stad, samen met de Fiets van Troje, is zoeken naar manieren om het mogelijk te maken. Maar voor sommige initiatiefnemers zal het teleurstellend zijn om te zien wat er maar kan”.

De tweede Januskop liet zich om verschillende redenen reeds binnen de eerste Leefstraat-editie gevoelen. Verderop zullen we zien dat deze inherente tegenspraak en moeilijkheid een schaduw over het transitie-gebeuren zal werpen⁹⁴. De Rynck (2014, p. 31) stelt daarom dat “[d]oen alsof en de juiste woorden produceren nog vaak domineert op echte verandering”. Meadowcroft (2009, p. 336) laat zich daarbij kritisch uit over de meerwaarde van transitie management, wanneer gesteld wordt dat: “[...] transition-management-in-practice looks a bit more like policy-as-usual than would be recommended by transition-management-in-theory”. We merken uit deze getuigenissen dat de wil tot werkelijke 'co-creatie' er wel was, maar dat het toch moeilijk bleek voor Stad Gent om een degelijke vrij(buiters)ruimte te creëren. Beleidsmakers hadden zich geëngageerd om het onmogelijke op zijn minst 'niet langer onmogelijk te maken' (infra), maar de tegenreacties op het vernieuwende proces en de daaruit voortvloeiende experimenten bleven niet uit.

5.4. Vaste culturen en het “dictaat van de stad”

“Het organiseren van een Leefstraat in de Maurice Verdoncklaan resulteerde in een onleefbare Jules Persynstraat.” (Misnoegde straatbewoner)

Met de perikelen rond de eerste Leefstraat-editie hebben we reeds een tipje van de sluier – welke ons betoog omvat - gelicht. De roep om meer participatie en 'co-creatie' vanuit de stadsdiensten en politici was een nobel doel. Maar met de muiterij door Gentenaren allerhande na de verloochening van de transitiebeweging werd duidelijk dat Stad Gent de daad bij het woord diende te voegen. Dit

⁹⁴ Al merken we eveneens op dat de meerwaarde van het transitie-verhaal misschien wel elders te rapen viel, voorbij de tweede Januskop.

verliep niet steeds van een leien dakje. Dries Gysels herinnert zich de eerste strubbelingen: *“De eerste Leefstraten waren geen speeltijd. De grasmat uitrollen... dat was iets zwaar”*. Tussen de lijnen valt te lezen dat het transitieverhaal tot dit punt krijgen niet enkel fysiek zwaar was. Het was eveneens een moeilijk parcours geweest om de Leefstraat er - met haar grasmat - te krijgen. Zo bleek het bijvoorbeeld zeer ingewikkeld om de juiste vergunningen te laten afleveren. De officiële goedkeuring voor de eerste Leefstraat kwam er, bijvoorbeeld, pas één dag voor de Leefstraten van start zouden gaan. Tim Scheirs zag het als een heuse strijd met het nodige armgeworstel, maar erkent dat de Stad simpelweg geen andere kant op kon: *“We hebben moeten vechten voor ons bestaansrecht. Dat was geen bewuste tegenkanting, maar iedereen was padafhankelijk aan het denken. [...] Ze hadden gewoon geen andere tools ter beschikking”*.

De Fiets van Troje is, als vernieuwend *governance-arrangement*, dan ook een ambigu gegeven. Het creëert een leemte waar deze er niet is en probeert met geëngageerde toekomstdenkers aan de slag te gaan binnen deze ruimte. De overheidsdiensten – als Moloch – weten niet goed hoe dit benaderd kan worden vanuit de oer-organisatie waarin ze zich bewegen. Net zoals Okonkwo (Achebe, 2000 [1958]) niet weet hoe te reageren op wat hij als provocaties door de Ander beschouwt, reageerde de overheid op haar eigen manier op wat zich voltrok binnen de muren der stad Gent. En daarbij was de roep om behoud vanuit verschillende hoeken meer dan aanwezig.

5.4.1. Tegenreacties ter behoud

Met de iconprojecten in een eerste fase werden zowel de stadsdiensten als de politici en straatbewoners geconfronteerd met een moeilijkheid. De Stad had, net zoals de Fiets van Troje overigens, nooit verwacht dat het zo'n vaart zou lopen. De reeds genoemde overgang van 'veilig' Memorandum naar *'hands-on'* experimenten bracht met zich mee dat innovatieve kaders botsten met de discursieve institutionele gebruiken, routines en bepalingen. Dit creëerde, bijvoorbeeld, een spanningsveld tussen de druk zettende initiatieven zoals Fiets van Troje en de rigide structuur van de stadsdiensten. Daarenboven bleek wat mogelijk was in de praktijk minder radicaal dan voorgesteld binnen de 'visionaire' toekomstbeelden. 'Het regime' was immers gewend om op een inert stabiele wijze enkel systeemverbeteringen toe te laten (Coppens *et al.*, 2014) zonder radicale keuzes voor verandering te maken: de tweede Januskop. Belangrijk was het acute karakter van de situatie, waarbij de stadsdiensten amper ruimte kregen om beslissingen binnenskamers gelijk te stellen. Indra Van Sande (Milieudienst) bevestigt dat de stad verrast werd:

“Hadden we geweten dat het ging over experimenten installeren... We zijn erin gestapt zonder dat 100% te beseffen. Maar ik denk nog altijd dat dat het beste was, want hadden we het op voorhand geweten, dan had het er waarschijnlijk nooit geweest.”

Maar de experimenten lagen dus op het bureau van de stadsdiensten. Het was nu aan deze laatste om hiermee aan de slag te gaan. Het zwarte spook der participatie – waarbij een overheid tegen wil en dank het gemorrel van de burger dient te aanhoren als het enige geloofwaardigheid wil bewaren – was opgestaan (infra). Maar zoals Tim Scheirs (Mobiliteitsbedrijf) het stelt was het helemaal niet evident om als overheid de keuze voor 'co-creatie' en transitie de nodige ademruimte te geven: *“Geloven in transitie is nog niet hetzelfde als ideeën kunnen loslaten. [...] Denk maar aan de politiek en onze stadsdiensten”*. Wanneer leefwereld en systeemwereld elkaar ontmoeten (De Rynck, 2014) merken we een overduidelijke spanning op: Hoe gaat een 'stabiel' systeem om met uitdagende

vernieuwing? Doorheen deze tweede Januskop lijkt radicale verandering binnen een stabiel systeem toch niet zo evident. Roel Vanderbeuren erkent, vanuit het kabinet van Schepen Watteeuw, dat het afschudden van het institutionele keurslijf stroef verliep en daardoor een beperking oplegde aan de mogelijkheid om op een innovatieve wijze mobiliteit en publieke ruimte te benaderen:

“Er stonden hier een paar enthousiastelingen aan de deur met de boodschap dat ze [de Leefstraat] gewoon wilden doen. Dan wordt je als Stad geconfronteerd met het feit dat je daar helemaal niet op georganiseerd bent en dat de diensten meteen reageren met ‘Wij kennen het niet, dus het kan niet. Er zijn geen regels en geen procedures, dus het gaat niet’. De stadsorganisatie is er dus niet op georganiseerd om op een flexibele manier met zo’n zaken om te gaan. Dit was nu de Fiets van Troje die een Leefstraat wou organiseren, maar er zijn zoveel buurtcomités of bewoners of kunstenaar die eens iets anders willen doen met de straat. Zelfs studenten die een parkeerticket kopen en op de parkeerplaats een picknickbank zetten in de overtuiging dat ze daarmee wettelijk in orde waren. [...] Je merkt dat je met het keurslijf van de Stad, met procedures, wetten en regels, heel moeilijk flexibel kan omspringen.”

We merken dat met de Leefstraten een herdenking gebeurde van de functionele caleidoscoop welke een stad is. De burger staat op waar het monofunctionele gebruik van de ruimte niet langer strookt met de wensen van al haar gebruikers. Stedelijke basisdemocratie wordt op deze manier een uiting van collectiviteit. Dries Gysels, ondertussen bezieler van de Fiets van Troje, stelt het als volgt: *“Wij vinden waar we mee bezig zijn gigantisch legitiem. Dat is omdat we met het gemeengoed bezig zijn”*. Burgeracties kunnen dan ook enkel bijdragen tot een herdenken van het ‘gemene’ wanneer dit vanuit een collectiviteit wordt bekeken, of zoals Pinson (2002, p. 478) het verwoordt: *“[...] the very concept of ‘governance’ refers to a new way of understanding public policy as collective action [...]”*. Maar wanneer dat niet gebeurt bevinden we ons op het vlak van het individuele (Verhaeghe, 2015) en staan we ogenschijnlijk niet ver van een liberaal gedachtengoed. Zoals gezegd dienen de stadsdiensten - als behouders van het algemeen belang - dus te worden betrokken binnen deze collectieve bewegingen. Daarbij staan we sceptisch tegenover planningstheorieën waarbij de overheid haar macht lijkt te verliezen (zie Boonstra & Boelens, 2011, p. 99). Zonder betrokken overheid krijgen we ofwel een initiatief zonder angel, ofwel een initiatief dat in een machtsstrijd met diezelfde overheid vervalft omtrent ‘het grote gelijk’. De slappe koord der tweede Januskop.

Desalniettemin, of bijgevolg, verloopt dit huwelijk in de praktijk soms stroef. We kunnen stellen dat de opkomst van burgerinitiatieven welke de lineaire strategische beleidsvorming van de (stedelijke) overheid uitdagen – en voor zoverre deze initiatieven opgepikt worden door de overheid – een vorm van complexiteit binnen de institutionele setting – normen, waarden, administraties – brengen. De eerste Januskop met de neus op de feiten gedrukt. Ze dagen de ‘*command and control*’-beleidsvorming door experts, technocraten en managers uit (Fung & Wright, 2003; van Berlo, 2010) door het collectieve te herbekijken vanuit het alternatief. Maar deze betrokkenheid wordt duur betaald, aangezien de tweede Januskop van transitie management boven het initiatief blijft hangen als een zwaard van Damocles (zie hoofdstuk 5.4.4). Nochtans niet onbelangrijk, aangezien hoe een overheid handelt en zich openstelt het ontstaan en succes van een (transitie)initiatief kan bepalen (van Berlo, 2012). Indra Van Sande zag dat binnen de stadsdiensten niet steeds met evenveel enthousiasme werd gereageerd op de uitdagende houding der Trojanen:

“Bij [de Mobiliteitsarena] was het proces mooi afgebakend. Er kwamen verschillende mensen bij kijken, want anders had je gewoon een vergadering van ambtenaren. Maar de Mobiliteitsarena heeft op één punt niets geleerd van de Klimaatarena. DRIFT had gesteld dat je niet teveel ambtenaren mocht betrekken in het transitieproces, omdat die teveel komen aandraven met regeltjes enzovoort. En eigenlijk vind ik dat een onderschatting van de creativiteit van sommige ambtenaren. Sommige van de oorspronkelijke criticasters [binnen de ambtenarij] hebben uiteindelijk zelf de Mobiliteitsarena mee opgericht. DRIFT slaat daar de bal mis. Maar Dries en Elke hebben het advies gevolgd. Zij hebben hun grootste criticasters niet meegenomen, en dat is zeer spijtig. Daar is het voor een stuk vastgelopen. Sommigen zijn meegegaan, maar anderen niet. [...] Dat was een majeure strategische fout.”

Er was dus een soort van institutionele strijd (Souza, 2010), of op zijn minst onverenigbaarheid, gaande tussen klassiek-modernistische opvattingen over stedelijk beleid en ‘*new political spaces*’ waarbinnen de Trojanen ageerden. De Fiets van Troje ging met haar Leefstraten verder dan participatie en ‘deliberatie’ (zie Conover & Searing, 2005). De bestaande regels, instituties en instrumenten werden uitgedaagd (infra), en niet alle ambtenaren zagen potenties in deze aanpak. De tweede Januskop werd dus aanvankelijk vooral gevoeld binnen de houding van de stadsdiensten⁹⁵. Volgens Roorda en collega’s (2012, p. 9) is de valentie door ambtenaren hier van belang: *“It matters whether [the civil servants] feel attacked (“mind your own business”) or perceive the approach as contributing to their work (“there is something in for me” or “it contributes to my daily work”)*. Maar de typerende reactie van de stadsdiensten op de gecreëerde leemte binnen het nieuwe *governance-arrangement* binnen de Gentse context was deze van *foreclosure*⁹⁶. Waar aanvankelijk een figuurlijke en creatieve vrije ruimte ontstond, werd deze vanuit een noodzaak aan regels, overleg en afspraken meteen gesloten. ‘*Filling the void*’ waar er een leemte was ontstaan. Op de vraag of deze regels rond het gebruik van het openbaar domein niet flexibeler gehanteerd kunnen worden reageert Loesje Van Damme, transitie-ambtenaar binnen het Gentse Mobiliteitsbedrijf, als volgt:

“We zitten natuurlijk met andere stadsdiensten die ook hun regels hebben. En wij kunnen wel zeggen dat je met een straat mag doen wat je wil, maar daarmee ga je de visie van andere stadsdiensten ondermijnen. De Pekelfabriek, bijvoorbeeld, wou een straat schilderen. Allemaal heel leuk en mooi, maar we hebben dat niet goedgekeurd. [...] We moeten dat onderling afstemmen. Je kan niet overal straten beschilderen en in het wilde weg bloembakken gaan zetten. Maar ik vind ook dat ze daar té streng op zijn. Dat je voor

⁹⁵ We merken op dat de voorgaande Klimaatarena’s dezelfde moeilijkheden kenden, zoals Indra Van Sande getuigt: *“Wij hebben zo’n tegenwind gekregen. Het meest van al door de mensen die achteraf met de Mobiliteitsarena zouden starten. [...] Wij zijn dan namelijk mensen uit de eigen dienst beginnen meepakken naar de arena’s. [...] We wilden tonen dat arena’s iets kunnen betekenen, ook voor mobiliteit. Er zijn dan werkgroepen ontstaan [...] en door hen mee te trekken in bad kon je het enthousiasme overbrengen. Je moet mensen meesleuren in de methodiek, want anders snap je het mechanisme en de energie niet. De Dienst heeft [het transitie-idee] dan ook opgepikt, want ze zagen in dat er iets mee kon gedaan worden op vlak van mobiliteit. Er is dan beslist om een Mobiliteitsarena op te richten”*.

⁹⁶ Uiteraard waren er eveneens ambtenaren die de uitdaging wel aangingen. Zij lieten de teugels vieren om het onmogelijke niet langer onmogelijk te maken. Jeroen Mercy bevestigt: *“Bij het organiseren van Leefstraten krijg je wel tegenwind van je collega-ambtenaren, maar de [stadsdiensten] zijn voldoende groot dat je dat niet merkt. De collega’s van de Cel Verkeerstechiek, bijvoorbeeld, ken ik niet. Ik ken zijn naam, maar ik weet niet wie dat is. De mensen van Ivago, ik weet niet wie dat zijn. [...] Maar het zijn allemaal wel redelijke mensen.”*

een bankje voor de deur of een bloembak alles moet aangeven of ervoor moet betalen. Dat is allemaal overdreven, maar bepaalde regels zijn wel nodig.”⁹⁷

Hendriks (2009, p. 355- 357) geeft aan dat aan de bovenstaande Januskop tegemoet kan worden gekomen wanneer we transitie management in de praktijk lezen als ‘network-governance’. Hierbij wordt een ‘collaboratief arrangement’ aangegaan tussen publieke, private en maatschappelijke actoren met als doel het ontwikkelen en implementeren van een publiek beleid (*Ibid.*, p. 355). De (lokale) overheid is verantwoordelijk voor het faciliteren van en deelnemen aan deze samenwerking. Hierbij wordt ogenschijnlijk tegemoet gekomen aan het gebrek aan legitimiteit vanuit een herdenking van het concept ‘democratie’, zoals reeds geopperd in het vorige onderdeel (Dryzek, 2009), en komt ruimte vrij voor pluraliteit en dialoog (Hendriks, 2009). De scheidingslijn tussen leefwereld en systeemwereld, niche en regime, valt dan minder duidelijk te trekken. Met idealiter wederzijdse – coërcieve – leerprocessen tot gevolg. Vincent Meerschaert is, als arenalid, overtuigd van de meerwaarde van een experimentele blik aan de kant van de overheid:

“Een stad moet de vrije ruimte geven aan zulke experimenten. Het kan aan zo’n vrijbuitersgroep enorme voordelen hebben. Een instantie die vrije voorstellen kan doen, op een positieve manier geformuleerd, is een enorme meerwaarde. [...] Maar de stad moet de teugels durven lossen, en voldoende bewegingsvrijheid geven aan zo’n initiatieven zodat er toch iets kan gebeuren.”

We kunnen beargumenteren dat de Fiets van Troje een andere dynamiek kent - waarbij de ruimte tussen overheid en burger letterlijk én figuurlijk anders wordt ingevuld⁹⁸ - maar dat deze vorm van collaboratie eveneens niet vanzelfsprekend de weg opent naar een legitiem en verantwoordelijk beleid. De rigide overheidsstructuur – met haar regels en routines - behoedt de samenleving eveneens van een ongecontroleerde chaos en zorgt voor enige voorspelbaarheid binnen de dialoog overheid-burger. De houding van de Gentse Stadsdiensten kwam er dus, volgens Vincent Meerschaert niet onterecht, vanuit een bepaalde verantwoordelijkheidszin: *“Wat zeker niet mag gebeuren is dat er ergens een serieuze calamiteit is in één van de Leefstraten. Bijvoorbeeld als de brandweer ergens niet op tijd aanwezig is”*.⁹⁹ De tweede Januskop bestaat dus op zijn minst gedeeltelijk vanuit een beschermende houding, waarbij openbare veiligheid gewaarborgd blijft. Tim Scheirs bevestigt, vanuit de ambtenarij, deze aanpak maar met de nodige nuancering: *“[De stadsdiensten] dragen verantwoordelijkheid. We slagen er, als organisatie, niet in om gewoon iets toe te staan. [...] We zeggen niet: ‘Hier, een paar hectare, doe maar eens’. Maar we gaan wel met z’n allen naar Vauban*

⁹⁷ Loesje Van Damme ziet wel dat vernieuwende bewegingen de regels kunnen beïnvloeden: *“Die kentering zal wel komen. Kijk maar naar de geveltuintjes”*.

⁹⁸ Zie Deel IV.

⁹⁹ Tijdens een fietstocht doorheen de Leefstraten met enkele Gentse ambtenaren beslist de groep in de Wasstraat een korte pauze te nemen. Terwijl er gekeuveld wordt onder een boom breekt één van de zwaardere takken af. Deze blijft haperen aan enkele onderste takken, en er wordt beslist om de brandweer te bellen. Bij aankomst wil de brandweer de straat inrijden, maar hun ladder blijft haperen aan enkele doorgesakte slingers met daaraan kleurrijke vlagjes. De slingers worden doorgeknipt en de brandweer kan zijn algauw werk verderzetten. Bij het weggrijden knopen de brandweeralieden de slinger echter doodleuk opnieuw aan elkaar. Dries vraagt hen of ze geen bewaren hebben tegen de vlagjes (en de Leefstraat). Helemaal niet, zo blijkt. De vaak gehaaste brandweermannen verliezen meer tijd in de file (aan de Dampoort) dan door enkele vlagjes in de Leefstraten, stellen ze zelf. En bij het afscheid nemen wensen de brandweeralui de Trojanen nog veel succes met het experiment.

gaan kijken in Freiburg alsof het een andere wereld is". Ook Stefaan Claeys kan de reactie vanuit de stadsdiensten begrijpen:

"Mocht ik van [de stadsdiensten] zijn, ik zou het misschien ook doen. Uiteindelijk is de stad ervoor verantwoordelijk dat het hier allemaal een beetje blijft marcheren. Dus in die zin vind ik het niet helemaal abnormaal dat ze dat doen. Maar de krachtmeting zal natuurlijk zijn: Hoe sterk kan [de Fiets van Troje] experimenteren - en haar zin doordrijven - en hoe sterk zal de stad haar duizend en één randvoorwaarden hard maken. Misschien kunnen ze die toch tijdelijk wat aan de kant zetten. Dat is het spanningsveld dat er altijd zal zijn en een wezenlijk onderdeel is van zo'n transitie-oefening."

De 'dynamische stabiliteit' van het bestaande regime wordt vanuit de arenaleden en overheid gecounterd met het 'verantwoordelijkheidsargument'. Loesje Van Damme reageert, als ambtenaar, eveneens vanuit deze behoedzaamheid: *"Tja... Hoe zou ik dat zeggen... Dat is een moeilijke... Op zich... Je moet als stad natuurlijk altijd rekening houden met verantwoordelijkheid. Als er iets gebeurt: naar wie kijken ze dan? Wie is er dan verantwoordelijk? [...] Bij elk evenement, zoals de Gentse Feesten, worden regels opgeheven via een burgemeestersbesluit. Maar zo iets als de brandweer die moet passeren... Je kan een straat gewoonweg niet afsluiten..."*. Op dat moment wordt duidelijk dat transitie management in theorie perspectieven mist om de eigen radicale ideeën om te zetten in de praktijk. *"Op die manier"*, zo stellen Debruyne & De Bisschop (2013, p. 46), *"blijven de radicale doelstellingen paradoxaal genoeg steken in een business-as-usualscenario dat geenszins bedreigend is voor onduurzame maatschappelijke tendensen en dynamieken"*. Vincent Meerschaert pleit daarom voor een overheid met meer zin voor experimenteren, maar met terzelfdertijd het nodige verantwoordelijkheidsgevoel:

"De stad is nog steeds een democratische instantie dat de openbare ruimte moet beheren en controleren. [...] De vrije ruimte om te experimenteren verdwijnt dan... Maar ik weet niet goed hoe je daarmee moet omgaan. Als je gewoon drie straten mag kiezen en daarmee iets mag doen, dan denk ik dat je de kracht van Fiets van Troje kwijt bent. Anderzijds mag je als burgerinitiatief niet verwachten dat je carte blanche krijgt. De stad speelt zowel de rol van partner als controleur. Dat is een moeilijkheid, maar ik weet niet meteen wat het alternatief daarvoor is... Want anders heb je anarchie."

De stadsdiensten probeerden het hele gebeuren dus naar waarde te schatten, en zochten de balans tussen anarchie en verantwoordelijkheid. Een interne worsteling met de tweede Januskop. Maar ze werden ook geconfronteerd met de limieten van hun eigen *governance*-structuur. Roorda en collega's (2012) zoeken de oorzaak daarvoor bij falende beleidsinstrumenten.¹⁰⁰ Avelino (2009) stelt daarenboven dat overheidsdiensten lineair op zoek gaan naar duidelijke resultaten en zekerheden. Cathy De Bruyne voelde deze moeilijkheid, als ambtenaar binnen de Milieudienst, vanop de eerste rij: *"Je botst op een bepaald moment op de grenzen van de eigen organisatie. Je moet hiermee kunnen omgaan. De groep waarmee je het experiment doet wil vooruit, maar die groep botst regeltjes die de eigen organisatie oplegt. Dan moet je voor een stukje de luis in de pels van je eigen organisatie spelen."*

¹⁰⁰ "City officers who take on and assume the leadership of these ambitions are confronted with the limitations of the policy instruments that are available to them, leaving a room for manoeuvre that is apparently insufficient to deal with the complexity of the unsustainability issues." (Roorda et al., 2012, p. 4).

Maar je mag dat ook niet te bruusk doen, want dan heb je het verkorven binnen de eigen werking". Het onvermogen om in de praktijk een radicaal vernieuwende ruimte mogelijk te maken werd in Gent voelbaar. Daarbij waren zowel de beschikbare instrumenten als de bestaande denkpatronen en routines binnen de ambtenarij voor een stuk bepalend. Jeroen Mercy, ondertussen enthousiaste Trojaan, stelt dat enkele Gentse ambtenaren niet klaar waren om de vernieuwende samenwerking vlot te laten verlopen:

"Ik denk dat de diensten, die de straten beoordelen op circulatie, enzovoort, normaal gezien adviezen geven voor wegwerkzaamheden en evenementen die iets minder lang duren. Dus ze geven een advies bij een rommelmarkt, of zo. Maar een Leefstraat is een speciaal geval. Het is een beetje een kruising tussen een wegwerkzaamheid en een rommelmarkt. Daarom denk ik niet dat het gemakkelijk is om dat goed te kunnen beoordelen. [...] Maar ik denk niet dat ze de visie van de Fiets van Troje kennen. Dat zou misschien helpen. [...] Ze doen dat nu als een soort administratieve dossierafhandeling, met een stapel papieren langs de ene kant en een stapel papieren langs de andere kant."

De Rynck en Verschuere (2014) stellen dat de hiërarchische relaties binnen de (stads)administratie niet langer zullen gelden vanwege de 'horizontale basisrelaties' binnen nieuwe arrangementen zoals het Fiets van Troje-netwerk. We kunnen dit echter weerleggen, vanwege de druk om toch binnen de pas te lopen. De tweede januskop is op zich, als verdieping van de eerste, dus een complex gegeven. Philippe Van Wesenbeeck ziet dit, als diensthoofd, eveneens gebeuren: *"Als overheid loop je er de hele tijd achter, en hier is het eigenlijk heel duidelijk dat je erachter loopt. [...] [Bij de Fiets van Troje] zijn het de burgers die het doen. Het is zelforganisatie. Wat doe je als overheid: dat is gewoonweg structureren. In se is dat bij ons ook zo"*. De 'leefwereld' verliest het hier van te strak gereguleerde bureaucratische managementpraktijken (De Rynck, 2014). De idee dat, met de opkomst van radicaal vernieuwende voorstellen, een 'urban struggle' ontstaat om het grote gelijk -waarbij descensus hoogtij viert en een institutionele strijd sluimert onder de experimentele neo-stedelijkheid – dient dus op zijn minst genuanceerd te worden. Dat de 'burger' producent wordt en de overheid niet langer alleenrecht heeft wordt in de praktijk een gematigder verhaal waarbij stadsdiensten vertrekken van bestaande routines, regels en afspraken.¹⁰¹ Het betreft hier niet louter een strijd tussen niche en regime, burger en stad. Ook intern worstelt het regime - net als de niche, overigens - met haar beperkingen. Roel Vanderbeuren, kabinetsmedewerker, stelt het als volgt:

"Je hebt als ambtenaar uiteraard ook niet alles te zeggen. [...] Maar het proces waar we nu in zitten is dat de Stad wordt uitgedaagd om na te denken over alle procedures en ideeën waar we inzitten. Maar vandaag... We hebben die procedures nog niet overboord gegooid, hé. We zitten daar nog altijd in. Je hebt nog altijd ambtenaren die verplicht zijn om hun job te doen en neerschrijven wat ze al jaren gewoon zijn en waarvan ze overtuigd

¹⁰¹ Arenalid Vincent Meerschaert: *"De stad was, zeker na een tijdje, een hele tijd aan het worstelen met de positie die ze moest innemen. Ze hadden het initiatief genomen, gefaciliteerd en – denk ik – er ook zeer veel uitgehaald. Maar anderzijds wilden ze ook niet het hele eigenaarschap gaan krijgen. [...] Dat zorgt voor een moeilijkheid. Is het iets van de stad? Nee. Maar de stad heeft met Ivago en de brandweer afspraken gemaakt, en zij moeten wel toelaten dat je de straat afsluit. En de stad heeft nog altijd het vetorecht. Maar ik zie niet in hoe je daaraan kan ontsnappen. [...] Je blijft altijd met het dictaat van de stad zitten."*

zijn dat het juridisch juist is en technisch klopt. Maar dat is dus niet de ultieme vrije experimenteerruimte waarvan je droomt.”

Met de vernieuwende ideeën uit de voorgaande arena's en de steun van ambtenaren uit verschillende diensten en beleidsdomeinen was de stap naar experimenteren dus nog niet zomaar gezet. Onder meer Dries Gysels voelde dat er meer nodig was: *“De overheid koos voor veiligheid binnen bestaande structuren, en daarom was er geen engagement”*. De Trojanen zouden niet bij de pakken blijven zitten. Er was voldoende goesting en engagement om toch door te gaan met de icoonprojecten. Binnen een opmerkelijk korte tijd (zie bijlage II) werd de stap van droombeeld naar experiment gemaakt. De Gentse Leefstraten moesten en zouden er komen. Voor Yves De Weerd (VITO) was dit een belangrijke stap binnen het verhaal: *“Een visie uitdenken is iets lineairs. [...] Maar dat vond ik zo fascinerend aan de Leefstraten. Het was een experiment uitwerken in de realiteit. Het opzoeken van de grenzen van het heersende regime en te proberen zoeken naar alternatieve handelingspaden om uit de impasse van ‘onduurzame’ ontwikkeling te geraken binnen een stedelijke context”*. En voorlopig bevonden we ons daarbij nog steeds, zoals Dries Gysels het noemt, in een *“grijze zone van de regelgeving”*.

Regelvrije zones waren uit den boze, en ook een samenwerkingsovereenkomst rond wat wel en niet mocht binnen de Leefstraten zou moeilijk blijken. Maar daar was niet enkel het overheidsapparaat verantwoordelijk voor. Er was wel degelijk eveneens veel steun voor het transitiegebeuren te vinden.¹⁰² In wat volgt bekijken we in hoeverre het binnen de Gentse Leefstraten mogelijk was om innovatie te rijmen met een gevoel van ‘verantwoordelijkheid’. Primeerde een particuliere visie op ‘algemeen belang’ en daarmee het risico op behouden van de status quo (Voß, Smith & Grin, 2009)? Of was het mogelijk om te experimenteren met de ingrediënten van een (radicale) systeemverandering (Blok & Paredis, 2012, p. 102)?

5.4.2. Die eerste keer

De eerste Leefstraat-editie verliep nog voor het eigenlijke straatgebeuren niet zonder problemen, zoals we reeds zagen (hoofdstuk 5.3.2). Voor zowel initiatiefnemers, bewoners als de faciliterende overheid was het een allereerste onderdompeling in wat een ‘leemte’ binnen het institutionele kader kon inhouden. Transitie management in de praktijk en de twee Januskoppen, kunnen we wel stellen. Daarbij is het van belang te erkennen dat er voor de Trojanen weinig ruimte was om te manoeuvreren. Het Fiets van Troje boekje werd voorgesteld op 7 november 2012, en in mei 2013 gingen de eerste twee Gentse Leefstraten van start (zie bijlage III). Dit gaf ongeveer 6 maanden van intensieve dialoog tussen het burgerinitiatief, de overheid, en de ambtenaren tussenin. Dit was, zo weet Roel Vanderbeuren (kabinetsmedewerker van Schepen Watteeuw), geen eenvoudige klus:

¹⁰² Roel Vanderbeuren: *“We hebben ons op het kabinet meteen gebogen over hoe we [de Fiets van Troje] verkocht zouden krijgen. [...] We hebben dan politie, brandweer, enzovoort uitgenodigd, maar buiten de formele setting. We hebben daar toen bewust voor gekozen om het buiten het formele te houden omdat die momenten meestal niet op dialoog en discussie gericht zijn maar eerder op het geven van adviezen over plannen die al gemaakt zijn. Zo konden we meer met elkaar spreken, al had ik het gevoel dat dit niet bij iedereen goed lukte. Er zaten een paar mensen aan tafel die zeiden: ‘Goed, we hebben het nu gehoord. We gaan dat intern bekijken en dan terugkoppelen’. Op het moment zelf gingen ze dus niet de dialoog aan, maar achteraf kwamen ze wel met een negatief advies zwaaien. Maar goed, het was een poging om een paar mensen bij elkaar te brengen en aan de initiatiefnemers te tonen dat er mogelijke pijnpunten waren. [...] Het voornaamste was dat we ruimte wilden creëren en aan de diensten wilden duidelijk maken dat het niet ging om een gewone verkeerstechnische vergadering.”*

“De eerste editie was een grote uitdaging. Want een straat tijdelijk inrichten als Leefstraat: dat brengt een hoop juridische zaken met zich mee. Je doet iets met de straat die er eigenlijk niet voor gemaakt is. En er is dus geen enkele wetgeving die zegt dat je zomaar zaken op straat mag zetten. En als er al zo’n wetgeving bestaat, dan is die meestal gericht op heel specifieke toepassingen zoals een container op een parkeerplaats te zetten – of een kraan in het midden van de straat – om te werken aan een huis en omleidend verkeer aan te vragen. Daar is wel allemaal een vergunning voor te krijgen. Maar een groen tapijt in het midden van de straat...”

Dit sluit aan bij wat Dries Gysels eerder reeds stelde: het kunstgrastapijt in de straat krijgen was een zware klus. Maar uiteindelijk is deze er toch gekomen. Dit is de verdienste van de drie betrokken partijen – Fiets van Troje, ambtenaren en politici – in hun zoektocht naar het alternatief. Roel Vanderbeuren gaat verder: *“Het was bij de eerste editie de bedoeling om met een vijftal straten te kunnen starten. Daar zijn er maar twee van doorgegaan. De anderen zijn gesneuveld in het voortraject. Maar de vraag van Fiets van Troje was toen vooral om het icoonproject mogelijk te maken, of beter gezegd: niet onmogelijk te maken”*. Tim Scheirs vertoont enige dankbaarheid naar de stad Gent toe voor deze houding, maar nuanceert meteen: *“De grote verdienste van de Stad is dat ze de Leefstraten niet onmogelijk gemaakt hebben. Maar dat kon elk moment in elkaar stuiken, en er moesten toegevingen gedaan worden”*.

In het voorgaande zagen we dat het experimentele karakter van de icoonprojecten dus een gebonden vrijheid kenden. Er was ruimte om te experimenteren, maar binnen bepaalde door de stadsdiensten opgelegde regels en voorwaarden. De tweede Januskop liet zich gevoelen in de balans tussen experimenteerruimte en bestaande wetgeving. We zullen verderop zien of en hoe het alsnog mogelijk was om hiermee om te gaan als transitie-initiatief. Maar er kwam daarenboven een tweede vlag van tegenreacties. Deze maal kwamen de roep om behoud uit de straten zelf. Waar legitimiteit aan de zijde van de overheid gekoppeld werd aan een verantwoordelijkheidsgevoel, was deze bij de Gentenaren aan de zijde van het behoud verbonden aan een gevoel van onrecht. Niet iedereen was te vinden voor bomen, bankjes, gras, kruidentuintjes en andere alternatieven voor de wagen. Roel Vanderbeuren zag het gebeuren en zoekt hiervoor een verklaring:

“Ik kan je verzekeren: In dat eerste jaar stonden de mensen op hun achterste poten. Van de lijst straten zijn er uiteindelijk maar twee doorgegaan. Dat heeft er mede mee te maken dat de Fiets van Troje er niet in geslaagd was om een concept uit te werken dat voor iedereen in de straat aanvaardbaar was. We hebben in het begin heel lang nagedacht over hoe we moesten testen of het draagvlak in die straat groot genoeg was om het te laten doorgaan. Dan komen er snel antwoorden uit bepaalde administraties die willen werken zoals bij Speelstraten, waar 66% akkoord moet gaan door een handtekening te zetten. Maar dat wilden we niet, want dat gaat in tegen de uitdaging van de Leefstraat om met elkaar in dialoog te gaan en te onderzoeken in welk concept iedereen zich kan vinden. Het is een soort Utopie, maar je streeft naar een consensus. En dat lukt meestal enkel in de hele kleine straatjes waar iedereen ervoor wil gaan.”

Voor de Stad Gent was het, ondanks de restricties verbonden aan bepaalde regels en routines, belangrijk om de ‘rommel’ te laten plaatsvinden waarbij bewoners zélf het publiek domein mogen inrichten (Lab van Troje, 2015). Maar het zou niet evident blijken om de tegenstanders en voorstanders op dezelfde lijn te krijgen. Of liever: op een lijn welke toch nog enige vernieuwing en speelruimte toeliet. Dat er een dialoog diende te ontstaan tussen de straatbewoners onderling was van wezenlijk belang. Voor een Leefstraat van start gaat vinden er verschillende - behoorlijk informele - gesprekken plaats, zowel tussen straatbewoners onderling als tussen het Fiets van Troje-netwerk en de stadsdiensten. Vincent Meerschaert ziet de grote sterkte van de pogingen door de Stad en de Fiets van Troje in het gezamenlijk zoeken naar oplossingen:

“Belangrijk is dat we niet zomaar zeggen tegen de mensen: ‘Dit wordt een Leefstraat en je mag hier niet meer parkeren, maar dat we een oplossing gaan aanreiken. Zoals een buurtparking. Het is geen verschuiving van het probleem, het is een situatie proberen oplossen rekening houdend met de neveneffecten.”

Binnen deze dialoog worden bestaande denkpatronen reeds uitgedaagd. De bewoners worden gevraagd om een degelijk argument te bedenken voor hun negatieve reacties. Het mocht geen “*protesteren om te protesteren*” zijn. We herkennen enigszins een Habermasiaanse ratio, waarbij onderhandelingen gevoerd worden op basis van degelijke argumenten en niet op basis van macht (Fischer & Forester, 1993), interesse en (enkel) private belangen (Habermas, 2006). Dit toont aan dat de Fiets van Troje en Stad Gent samen resoluut kozen voor een basisdemocratische positie steunend op deliberatie. *“To qualify as deliberative decision processes, however, earnest arguments and justifications must constitute the central kind of reasoning through which problem-solving actually takes place.”* (Fung & Wright, 2003, p. 18). Het doel is het bereiken van een gedragen consensus omtrent de visie op het probleem en de oplossing (Voß & Bornemann, 2011, p. 9): *“A participant defends a view by providing reasons; others probe the usefulness of this view through criticism; by reflecting together on the evidence for and against various views, free and independent participants come to accept what Habermas calls “the force of the better argument.”* (Ryfe, 2005, p. 54).

Hoewel critici benadrukken dat Habermas steunt op een ‘perfecte’ vorm van communicatie (voor een interessante lezing, zie Hillier, 2003) wat op zich inherent problematisch is, kunnen we stellen dat hier en daar wél een gezamenlijke oplossing werd gevonden. Dat was echter niet steeds een evidentie. En deze uiting van basisdemocratie faalde enkele malen vanwege de onderschatting van de stemmen ter behoud. Voor de Frans Uyttenhovestraat tijdens de eerste editie werd geen oplossing gevonden (hoofdstuk 5.3.2). Tijdens de tweede editie was Stad Gent – en vooral haar politici – iets standvastiger (hoofdstuk 5.4.3). Dat dit eveneens niet steeds het gewenste resultaat opleverde zullen we zo dadelijk opmerken. Roel Vanderbeuren benadrukt alvast de slappe koord en de ambigue rol van de Stad Gent. Ze dient haar burgers aan te sporen tot kritische reflectie om zelf oplossingen te bedenken. Maar daarenboven worstelt ze zélf met inherente moeilijkheden vanwege bestaande regels en structuren. Ook de tweede Januskop kent daarom een meervoudige en complexe gelaagdheid. We mogen de opgave voor de Stad – als geheel – niet onderschatten tijdens deze eerste editie, stelt Roel Vanderbeuren:

“We hebben daar als [Stadsbestuur] een persoonlijke uitdaging van gemaakt. Maar dat was een lastige opdracht, want het was helemaal niet duidelijk hoe we dat moesten doen.”

Het krachtige was dat Schepen Watteeuw, en bij uitbreiding Schepen Balthazar en de rest van het Schepencollege, gezegd hebben dat ze het een kans wilden geven en wilden zoeken naar een manier om het mogelijk te maken. Dat heeft wel wat voeten in de aarde gehad... [...] We zijn erin geslaagd om een creatieve oplossing voor de Leefstraten te vinden. Maar ook: het was een hele hoop negatieve adviezen overrulen. De administratie zei: 'Dit bestaat niet, dus we kunnen het niet vergunnen of goedkeuren'. Maar dan is beslist door de burgemeester [Termont], die eigenlijk de finale beslissing moet nemen of het al dan niet kan doorgaan, om het te vergunnen."

5.4.3. Leefstraat 2.0

Uiteindelijk konden twee Gentse straten in mei 2013 voor één maand experimenteren met een andere levenswijze. Met de kennis van de eerste Leefstraten in het achterhoofd begon de Fiets van Troje in januari 2014 aan de voorbereiding van de tweede editie met een bijeenkomst voor geïnteresseerde Gentenaren in de gebouwen van de Artevelde Hogeschool Gent op de Campus Kantienberg. Op deze avond werden trekkers van verschillende straten geïnformeerd over het te doorlopen traject. En de hele inkleding van de avond zorgde – opnieuw – voor een bijzondere dynamiek. De Gentenaren werden ontvangen in de ondergrondse parking, alwaar een droombeeld van Gent in 2050 werd opgehangen. Er werd aan de aanwezigen gevraagd om na te denken over zulke ruimtes in het tijdperk na de auto. Van zodra de denkoefening goed en wel op gang was gekomen, werden planten, tafels, stoelen en een bar aangevoerd. Er werd, in mediterrane sferen, eveneens een drankje voorzien. De informele aanpak benadrukte dat de Fiets van Troje vooral een burgerinitiatief was. Maar het creëerde opnieuw (supra), samen met het ongebreidelde 'toekomstdenken', voor een bepaalde 'goesting' onder de deelnemers. Vincent Meerschaert bevestigt dat deze sfeer bepalend was voor de tweede editie:

"Ook in de parking van de Hogeschool was het goed georganiseerd, met die Ricard... Het is niet omdat je Ricard kreeg dat je meedeed, maar het zorgde wel voor een bepaalde sfeer. Je had iets meegemaakt. De inkleding en omkadering van de Fiets van Troje waren voor mij cruciaal."

Er werden dan ook 10 straten warm gemaakt voor twee maanden Leefstraat (zie bijlage III). Daarenboven vond in september 2014 het eerste Leefplein plaats. Ter voorbereiding van de gebeurtenissen werden verschillende 'Tupperware'-avonden georganiseerd. Hierbij gingen initiatiefnemers van de Fiets van Troje, met ieder enkele straten toegewezen als ter begeleiding, op bezoek bij de trekkers van de straat. Deze trekkers waren, als vragende partij, zelf verantwoordelijk voor het goede verloop en de organisatie van de Leefstraat. Ze gingen langs bij hun burens, nodigden hen uit voor de bewonersvergaderingen en traden in dialoog met twijfelaars en tegenstanders. Daarbij was het voornaamste dat straatbewoners terug in contact kwamen met hun burens. Deze dynamiek, welke ook doorwerkte tijdens de Leefstraat, was voor de bewoners zelf misschien de meest bepalende meerwaarde van de Leefstraat als proces.¹⁰³ Jeroen Mercy legt, als trekker, uit hoe het in zijn straat lukte om iedereen voor dezelfde kar te spannen:

¹⁰³ Zie de evaluatie van de tweede Leefstraat-editie door Schepen Watteeuw (Gemeenteraad, 21 oktober 2013).

“De school van mijn kinderen [in de Slokkeboomstraat] heeft een zeer kleine speelplaats. En ik was al langer betrokken bij het ombouwen van die speelplaats tot een groene speelplaats met boomstammen enzovoort. Maar die speelplaats bleef klein. Wij hadden dat al een paar keer aan de gemeente laten weten, en zij zeiden altijd: ‘Goed idee, we breiden die speelplaats een beetje uit en zorgen dat die groen wordt, we ondersteunen jullie, enzovoort’. Maar dat gaat niet allemaal vanzelf. We hebben die speelplaats met een groep ouders helemaal heraangelegd, maar dan kwam het tot de uitbreiding van die speelplaats. Dan was er het probleem dat de schoolpoort op straat uitkwam, en er waren auto’s in een doodlopend straatje. We dachten: ‘Die auto’s moeten eruit’. Tijdens het voortraject van de tweede editie van de Leefstraat hebben we met een groep ouders gezegd: ‘Er is de schoolpoort, maar misschien zijn er nog andere dingen die kinderen vervelend vinden op weg naar school. We gingen kijken naar de knelpunten van de school [...] vanuit de idee dat iedereen iets kent van mobiliteit en iedereen er iets over te zeggen heeft. We hebben een enquête georganiseerd op vijf scholen, waarbij iedereen knelpunten kon aanduiden op weg naar school.”

Sommige straatbewoners, zoals Jeroen Mercy, waren dus al langer geëngageerde burgers en zagen in de Fiets van Troje enige legitimiteit en een hefboom om hun eigen projecten op te schalen. Hiervoor dienden ze echter afspraken te maken met hun burens. Het kwam neer op het zoeken naar gemeenschappelijke doelen en punten van kritiek. *“Alle belangen worden in kaart gebracht en voor alle uitdagingen en problemen wordt een oplossing gezocht”*, zo stellen de Trojanen het zelf (2015, p. 4). Of er overal een oplossing mogelijk was is op zich betwifelbaar. Maar bewoners werden wel aangespoord om (meer) met elkaar te praten. Ze gingen naast de deur iets drinken. Sommigen woonden enkele huizen van elkaar en hadden elkaar nog nooit gezien. Straatbewoners waarvan de trekkers nooit hadden gedacht dat ze zouden opdagen zaten plots koffie te drinken in hun keukens, als een ‘terugkeer van het verdrongene’ waarbij men vroeger de burens kende (zie Lab van Troje, 2015).



Figuur 6: Iepenstraat, 2015



Figuur 7: Kozijntjesstraat, 2015

De bedoeling van deze ontmoetingen tussen burens was om descensus te laten bestaan binnen een procedure met een werkelijk ‘open karakter’, waarbij ook conflicterende meningen deel uitmaken van zowel probleemdefinitie als toekomstvisie. Het was de erkenning van complexiteit voorbij technocratisch-lineaire planvorming, waarbij bewoners zelf – en doorheen tegenstrijdige meningen – het publieke domein vormgeven. Diversiteit haalt het hier voor consensus: “[...] [I]t draws attention to a diversity of perspectives and related interests that are relevant and need to be accommodated, even if they are rationally incommensurable” (Voß & Bornemann, 2011, p. 13). Enkel op deze manier kan de stedelijke conventie uitgedaagd worden. De Leefstraten zijn daarom een vorm van ‘diffuse deliberatie’ (Dryzek, 2001), waarbij het overheersende discours via haar eigen logica herbekeken wordt. Dit lijkt voor sommige auteurs de basis van transitiedenken: “[...] transitions will oppose expectations and visions of regime actors, and in this sense, transition visions are explicitly seeking conflict with vested interests and powers [...]” (Loorbach, 2010, p. 175). Zo kan een fundamenteel debat op gang worden gebracht voorbij de heersende - padafhankelijke – ‘idee-fixe’. Maar terzelfder tijd werd duidelijk dat in de praktijk de descensus tussen bewoners – hoewel zo cruciaal om de pluraliteit van de stedelijke *lived space* (Lefebvre, 1991) aan te duiden – eveneens een coupure aanbracht tussen diezelfde gesprekspartners. In de prille relatie tussen toekomstige gelijkgestemden lijkt het eerder van belang de consensus te laten primeren in een zoektocht naar sociale vrede. Hetzelfde voor het gesprek tussen de Fiets van Troje en de stadsdiensten.¹⁰⁴ Vincent Meerschaert bevestigt:

“De Fiets van Troje moet actief op zoek gaan naar het compromis. Als er ook maar één persoon zegt dat hij in zijn garage wil kunnen, dan is het zijn recht om dat te doen. Maar dan moet je het als burgerinitiatief creatief en innovatief mee kunnen omgaan. Al was het een brug waar je als auto onderdoor kan rijden. Je moet het diene mens gewoon durven vragen. En dat is de sterkte van de Fiets van Troje. Het is geen actiegroep. [...] Het is geen drukkingsgroep binnen de stad. Je kan wel met je expertise, ondanks alle moeilijkheden die werden opgesomd, tot sterke en aanvaardbare oplossingen komen. Die consensus moet, en dat is ook de sterkte van de Fiets van Troje. [...] Maar de overheid moet dit ook toelaten, en zij stellen zich soms eerder conservatief op door te stellen dat ze dit en dat niet toelaten. Je moet dit niet uitdagen, maar kritisch gaan bevragen. Maar ik ben ervan overtuigd dat als je weet dat je 100% gelijk hebt, je soms beter 30% toegeeft en je tevreden stelt met die 70% te krijgen.”

De Leefstraat creëerde dus een vorm van pluralisme binnen de status quo welke stedelijke conventies typeren. Daarbij springen Gentenaren “*creatief om met het heroverde terrein en vullen [ze] het samen op een andere manier in*” (Lab van Troje, 2015, p. 4). Na veelvuldige gesprekken kwamen burens meestal tot een gedragen idee rond ‘hun’ straat van de toekomst (zie de Volkskrant, 2015). Maar ondanks de zoektocht naar een brede consensus binnen de Leefstraten waren er steeds resolute tegenstanders. Zij hadden geen nood aan het uitdagen van ‘hun’ conventie, noch in een dialoog hierrond. Hun ‘recht op de stad’ bestond erin vrede te nemen met de consumptie van haar functies zoals ze vandaag bestaat. Dit toont aan dat ‘het regime’ niet gelijkgesteld kan worden met de (stedelijke) overheid, en dat de tweede Januskop voelbaar was tot in de woonkamer van de

¹⁰⁴ We herhalen in dit licht de opmerking van Tim Scheirs over de Frans Uyttenhovestraat dat de Fiets van Troje haar “*vingers niet wou verbranden*”. Dit om de fragiele bruggen tussen leefwereld (experimenteren) en systeemwereld (structuren) niet op te blazen.

straatbewoners.¹⁰⁵ Vooral het semi-private gebruik van openbaar domein in de vorm van autoparkeerplaatsen en het knippen van straten ter bevordering van verkeersarme straten waren punten van discussie. De Zalmstraat toont aan hoe de zoektocht naar consensus niet steeds een oplossing bracht.

5.4.4. Het is niet al goud wat blinkt

Tijdens de tweede editie in 2014 was het de eerste maal dat ook tegenstanders zich ‘en masse’ lieten horen. We pikken er een interessant voorbeeld uit en bekijken kort hoe transitie management in de praktijk aan het werk gaat met de tweede Januskop. Als één van de langste straten binnen de Leefstraat 2.0-editie vormde de Zalmstraat voor zowel trekkers, Fiets van Troje als stad een heuse uitdaging. Yves De Weerd (VITO) stelt dat bij de Fiets van Troje “[...] de visie opgebouwd [is] in een gemeenschappelijke taal met een gemeenschappelijke visie door mensen die elkaar wel begrepen. De vraag is dan alleen: als zij zoiets uitdenken als een Leefstraat, vanuit een bepaalde visie, kunnen we er dan vanuit gaan dat die visie ook vanzelf zal werken voor de mensen die in die Leefstraat aan de slag gaan?”. Het was dus maar de vraag hoe een grote groep straatbewoners zou reageren op vernieuwende voorstellen die ook hen zouden aanbelangen.

We kunnen stellen dat de Zalmstraat een valse keuze symboliseerde tussen anarchie en status quo.¹⁰⁶ Vals, vanwege de eerder besproken uitgestelde legitimiteit en het ontstaan van een ‘vraagvlak’ na verloop van tijd. Maar enkele straatbewoners zagen het anders. Algauw lieten ze hun onvrede blijken over de door hun burens voorgestelde ideeën. Aan het begin en het einde van de straat wilden sommige straatbewoners – om uiteenlopende redenen - koste wat kost met de auto tot aan de voordeur rijden. Dit betekende evenwel dat de speelruimte voor de vernieuwers beperkt bleef.¹⁰⁷ Opnieuw merken we dat transitie managementtheorie voorbij gaat aan de rigiditeit van de conventie waarmee transitie management in de praktijk op stoot. De tegenstanders daagden de legitimiteit van

¹⁰⁵ Dat sommige bewoners wel heel fervente tegenstanders waren blijkt uit een anekdote binnen de Kozijntjesstraat, waar anonieme tegenstanders een ooit sierlijke gevelplant hebben doorgeknipt. Ook dit is de tweede Januskop in de praktijk.

¹⁰⁶ Volgens Stefaan Claeys gaat het om een evenwicht tussen vernieuwing en anarchie zoeken. Immers, buiten de bestaande conventie treden is niet hetzelfde als een onvoorwaardelijkheid in de samenwerking inbouwen. Maar daarbij moet ze ook kunnen stellen wanneer consensus het vernieuwende karakter van ideeën onderuit haalt. De Fiets van Troje dient de fijne lijn tussen buigen en barsten op te zoeken: “De [Fiets van Troje] moet haar standpunt hard maken en zeggen: ‘Als het zo zit, dan doen we het niet’. Dan heeft het experiment geen enkele waarde. We zijn geen speelstraat aan het organiseren, we zijn een Leefstraat aan het organiseren. We treden buiten de gekende paden. [...] Maar dat is babbelen met de stad, en in vraag stellen waarom ze die en die voorwaarden stellen. [...] En dat is dan ook een politieke keuze door te zeggen hoever ze daarin willen gaan. Maar het is ook niet omdat ze ooit akkoord gingen om in zee te gaan met een transitie-initiatief, dat ze nu met alles akkoord moeten gaan. [...] Als de steun van de stad voor de Fiets van Troje onvoorwaardelijk zou zijn, het zou rap oorlog zijn. Dat is eerder anarchie. Het laagje beschaving dat er bovenop ligt kan soms héél dun zijn.”

¹⁰⁷ Loesje Van Damme, ambtenaar bij het Gentse Mobiliteitsbedrijf, stelt nochtans dat de Leefstraat méér ondersteuning van de stadsdiensten zou krijgen mochten ze resoluut kiezen voor een volledig afgesloten straat: “Voor ons zou het veel gemakkelijker zijn mochten de straten gewoon op het begin en einde afgesloten worden. Dat is hetgene wat het meest voor discussie met andere diensten zorgt.”

Interviewer: Dat is vaak door een compromis die er komt vanwege de stemmen voor behoud. Is het dan een optie om de compromis te laten vallen?

“Euhm... Nee. Ik vind persoonlijk dat het feit dat personen met elkaar in gesprek moeten gaan, en draagvlak te creëren, de sterkte. Dat mensen met elkaar in contact moeten komen. Dat is, naast het mobiliteitsverhaal, het sterkste. [...] Dat zou het einde van de Leefstraat betekenen, want anders lijkt het alsof de stad weer iets oplegt.”

Die slappe koord, weet u nog?

de Fiets van Troje – en hun burens – uit door op hun beurt steun te zoeken bij de Stad. Hoewel de stad Gent “een juridisch kader voor een soort vrije(re) openbare ruimte waarbinnen geëxperimenteerd mag worden” biedt (Lab van Troje, 2015, p. 4), was het maar de vraag of ze bij een confrontatie tussen vernieuwende alternatieven en het status quo deze ruimte zou laten bestaan.

Via formele klachten op verschillende niveaus werd geprobeerd om het experimentele karakter te beknotten. Dit zorgde ervoor dat de oprechte keuze van de Stad om de Leefstraat op zijn minst niet onmogelijk te maken in vraag werd gesteld. Het stadsbestuur diende haar keuze nu formeel te verdedigen.¹⁰⁸ Hiervoor diende de bevoegde Schepen Filip Watteeuw het College van Burgemeester en Schepenen te overtuigen van de noodzaak om deze experimenten te voeren (zie hoofdstuk 5.5). En een keuze werd wel degelijk gemaakt. De ontevreden straatbewoners ontvangen op het stadhuis gaf enig gewicht aan de legitimiteit van de Fiets van Troje, al stelde de lokale overheid zich hier – op een veilige manier – op als bemiddelende derde. Toch valt niet te onderschatten hoe cruciaal deze rol was. Roel Vanderbeuren beschrijft hoe de tegenstanders uitgenodigd werden om alsnog samen naar oplossingen te zoeken en dat dit meteen een keuze voor het compromis bevatte:

“Dan hebben we de bal terug bij de initiatiefnemers gelegd. We hebben het met het Lab van Troje besproken: ‘Hoe gaan we dat nu aanpakken?’. Er waren daar uiteraard initiatiefnemers zeer teleurgesteld en die slechtgezind achterbleven. [...] In hun ogen was dat afzwakken, maar zo werd het dragelijk voor de andere mensen. Dat is heel moeilijk, hé... Als stadsbestuur tegen de initiatiefnemers zeggen dat ze goed bezig zijn en zo verder moeten doen, en terzelfder tijd het niet kunnen maken dat je het door de strot [van tegenstanders] gaat duwen. [...] Maar uiteindelijk hebben ze ervoor gekozen om het toch te laten doorgaan. [...] Uiteindelijk was dat de goede keuze. Je merkte bij sommige initiatiefnemers wel een teleurstelling richting de Stad. Ze zeiden: ‘We dachten dat de Stad een visie had en dat die daar ook achter stond.’”

Op dit moment positioneerde de politieke sleutelfiguren het regime dus in de rol van ‘dynamische stabiliteit’, al was het maar om de vrede onder buurtbewoners te bewaren. Niet iedereen was overtuigd van deze neiging naar het gemiddelde via een consensus. Dat de luidste tegenstanders ervoor zorgden dat het experimentele karakter haar kracht verloor zorgde voor een onderlinge verdeeldheid binnen de Fiets van Troje. Zou de Zalmstraat een tweede Frans Uyttenhovestraat

¹⁰⁸ Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren legt uit dat Schepen Watteeuw voor een dilemma kwam te staan, en dat hij enige politieke ambitie tentoon spreidde om de Zalmstraat toch te laten doorgaan. Hetzelfde, trouwens, voor de Pekelfabriek, de allereerste Leefwijk in 2014. Daar werd een formele klacht ingediend, waardoor het niet meer zomaar mogelijk was om van een ‘vrije ruimte’ te praten. Ook het college van Schepenen en Burgemeester diende nu een oordeel te vellen. En dan, zo stelt Roel Vanderbeuren, maak je als overheid een duidelijke keuze voor het alternatief: “[...] Dat is het probleem van de Stad: Je kan je niet van die administratieve rol onttrekken. Als die mensen formeel klacht indienen bij verschillende instanties, dan kan je als stadsbestuur niet zeggen dat je je er niets van aantrekt. Je dreigt in een procedureslag terecht te komen voor iets dat je gewoon als proefproject van een netwerk wil faciliteren. [...] Maar theoretisch had Schepen Watteeuw dat wel kunnen doen. Hij had kunnen zeggen dat het doorging zoals gepland, op voorwaarde dat hij al zijn collega’s binnen het college van schepenen, en de burgemeester – die toch nog persoonlijk aansprakelijk is voor alles wat verkeerd kan lopen want is hij die uiteindelijk zijn handtekening moet zetten onder elke vergunning om ergens een parklet en een verkeersbord te mogen zetten – mee te krijgen. Bij een officiële klacht wordt alles gecheckt of het wel in orde is met de wegcode enzovoort, dus je moet als Schepen al van goede huizen zijn om al die instanties te kunnen overtuigen. Dus theoretisch, ja... In de praktijk: quasi onmogelijk.”

worden? Voor de meeste Trojanen was het deze maal echter vooral belangrijk dat de Leefstraat in de Zalmstraat doorging. De bewoners zouden, zo was het idee, ervaren dat de veranderingen in de straat minder radicaal waren dan verwacht. Een stap voorbij de tweede Januskop. En het kon het draagvlak – in deze context toepasselijk ‘vraagvlak’ genoemd – vergroten. Misschien zouden de straatbewoners zich tijdens de volgende editie verdraagzamer opstellen? Maar zoals gezegd waren de meningen verdeeld. De kracht van het iconproject verdwijnt vanuit een regressie naar het conventionele, zoals arenalid Stefaan Claeys beargumenteert:

“De Fiets van Troje moet goed nadenken met welke cases ze zoveel mogelijk een punt kunnen maken in functie van leerprocessen en mensen een inzicht geven in een andere mogelijke wereld. Op een bepaald moment, zoals bij de Zalmstraat, moeten ze eigenlijk zeggen: ‘Sorry stad, zo doen we het niet’. Op dat punt kan je een statement maken.”



Figuur 8: Zalmstraat, 2015

Maar binnen deze evenwichtsoefening zat reeds een bepaalde keuze verscholen. Cruciaal was dat de politici deze maal wél een duidelijk standpunt innamen.¹⁰⁹ Ze gingen actief bemiddelen tussen trekkers

¹⁰⁹ Roel Vanderbeuren stelt, als kabinetsmedewerker van Schepen Watteeuw, dat politieke keuzes binnen een conservatief speelveld niet steeds evident zijn: “We weten als stadsbestuur dat we een paar harde keuzes moeten maken. En dat is niet omdat jij dat zegt, of omdat Jefke uit de Molenstraat dat zegt. Het kan gewoon, objectief gezien, zo niet verder. De voorbije 10 jaar zijn er 17.000 nieuwe auto’s in Gent bijgekomen. 40% van het verkeer dat elke morgen Gent binnenrijdt gaat dwars door de stad. [...] Dat zijn feiten waarvan we als stadsbestuur zeggen: ‘Het gaat niet meer’. Dus we maken een mobiliteitsplan met daarin de circulatie voor de binnenstad. En wat krijgen we dan op onze boterham: ‘Ja, je hebt dat niet overlegd’. Maar we hebben tenminste

en tegenstanders, waardoor ze liet uitschijnen te willen inzetten op de Leefstraat als stedelijk alternatief. De Fiets van Troje voelde zich ook gesteund in haar opzet. De Leefstraat was – hoewel niet in al haar facetten - aan de kern dus wel degelijk een politieke verhaal. Deze keuze lag aan de kant van de Stad, zoals Roel Vanderbeuren (Kabinet Schepen Watteeuw) verduidelijkt:

“In de Zalmstraat hebben een paar mensen zich erachter gezet en zij hebben de kritiek wat aangewakkerd. Maar op een gegeven moment zijn zij naar het stadhuis gekomen met een hele hoop tegenstanders. En dat was een groep van 12 man of zo uit die straat. En zij zeiden eigenlijk gewoon dat ze het niet zagen zitten. [...] We zijn er dan mee geconfronteerd dat 12 van de 90 of zo uit die straat zeiden dat ze het niet zagen zitten, en dat waarschijnlijk een groot deel van de straat onverschillig bleef. Je staat daar toch met een onevenwicht. [...] Maar we hebben die mensen ontvangen [op het stadhuis], samen met de initiatiefnemers. We hebben gewoon geluisterd naar wat de grootste bezwaren waren en we hebben dan, op dat moment, samen naar een oplossing gezocht. [...] Dat heeft geresulteerd in minder parkeerplaatsen die verdwenen en een kortere periode waarin het experiment doorging. [...] Als Stad hebben we altijd gezegd dat we bij de experimenten enkel een rol willen spelen als we ze niet onmogelijk kunnen maken. Maar we wilden die zeker niet zelf gaan trekken of bij de bewoners info-avonden gaan organiseren. Maar op dat moment werden we daartoe gedwongen omdat je als Stad aangesproken werd. De bewoners zeiden niet enkel tegen de initiatiefnemers dat ze het niet zagen zitten, maar terzelfder tijd stuurden ze een brief naar de burgemeester, de Schepen, en zelfs de gouverneur in sommige gevallen. Dan werden het officiële klachten en konden we dat niet zomaar naast ons neerleggen.”

Het is interessant om te lezen hoe transitie management er in de praktijk aan toe gaat. Maar de meeste Trojanen erkenden dus dat het toch laten doorgaan van de Leefstraat in de Zalmstraat – ondanks het flauwe afkooksel van de oorspronkelijk radicale ideeën - op zich reeds een statement was. Het gewicht lag aan de kant van de representatieve overheid. De consensus werd gezien als voorwaarde voor de basisdemocratische uitdrukking welke de Leefstraat was, en terzelfder tijd hadden de Gentse politici uit de meerderheid zich achter het proces geschaard. De Januskoppen zorgen hier voor een vreemde wending. Roel Vanderbeuren zag het, vanuit het Kabinet van Schepen Watteeuw, vanop de eerste rij gebeuren:

“Het is gemakkelijk om gewoon tegen te zijn en om te zeggen dat je het niet ziet zitten. Maar op de vergadering met de tegenstanders heeft [Schepen Watteeuw] letterlijk gezegd: ‘Oké, we willen naar jullie luisteren, maar wij vinden het als stadsbestuur belangrijk om de experimenten te laten doorgaan. Wij willen daarom luisteren wat jullie opmerkingen zijn en wat jullie graag willen aangepast zien. Maar jullie moeten zeggen waar jullie precies tegen zijn. En ik aanvaard niet dat je tegen bent om tegen te zijn’. En

op voorhand gezegd dat dit de keuze was die we wilden maken. En dat is een moeilijk evenwicht. Je wil heel graag op een co-creatieve manier met mensen aan de slag, maar terzelfder tijd heb je een visie als stadsbestuur waar je naartoe wilt. [...] Drongenplein is een mooi voorbeeld. In de vorige legislatuur had het stadsbestuur een duidelijke visie. Het plan lag er en ze zijn ermee naar de bewoners gestapt. En ze zeiden: ‘Het is zo en niet anders’. En de bewoners zeiden: ‘Dat gaat niet. Al het parkeren eruit? Dat gaat niet!’. Er was opstand en uiteindelijk moet het stadsbestuur zijn staart terugtrekken en zeggen dat het dan niets was. Het is een moeilijk evenwicht voor de stad om een bepaalde visie die je aanhangt te verdedigen en de wil en inspraak van de bewoners.”

dan zag je dat een paar mensen ongemakkelijk op hun stoel begonnen te schuiven. Want zo zaten ze daar: ‘Ik ben ertegen want ik heb het recht om ertegen te zijn’. Om met die mensen de dialoog aan te gaan en hen zover te krijgen dat ze zeiden waar ze tegen waren en waarom... Dat was heel moeilijk. Dat heeft anderhalf uur geduurd voor ze dat konden uitspreken. Dus dat was een soort therapeutisch gesprek, anderhalf uur lang. Maar om die mensen zover te krijgen... Ik zou bijna zeggen dat het geen uitdaging is voor de Stad, maar voor de hele samenleving: Een openheid en bereidheid hebben om met elkaar te spreken.”

5.5. Representatieve overheid als redder van de deliberatieve democratie?

“[...] the mass of citizens are politically disengaged and ignorant [...]” (Fung & Wright, 2003, p. 37)

In het voorgaande is duidelijk geworden dat de politieke context rond het transitieverhaal een cruciale faciliterende rol heeft gespeeld. Dit nam echter niet weg dat het enkele valkuilen bezat voor het ‘open-ended’ en innoverende karakter van de voorgestelde transitiepaden, zoals het streven naar consensus binnen de Leefstraten. Hoewel het moge duidelijk wezen dat het politieke gebeuren van wezenlijk belang was – en is – binnen transitiepogingen in de praktijk, wordt deze breuklijn binnen transitie-management echter onderbelicht. Het maakt deel uit van die veelbesproken tweede Januskop. Of zoals Voß en Bornemann (2011, p. 9) het schrijven: *“Although the possibility of political power struggles and conflicts, as well as the danger of transition projects being captured by partial interests are mentioned, there is hardly any reflection on how these forms of politics might affect the performance of a transition arena [...]”*.

Volgens Meadowcroft (2005) is transitie-management dan ook hopeloos onrealistisch, aangezien het geen rekening houdt met beleidsmatige stabiliteit – of inertie – en politieke coalities (Voß & Bornemann, 2011). Politici hebben, volgens kritische stemmen, weinig oor naar een beleid op lange termijn. Of toch niet naar voorstellen rond ‘radicale verandering’ die verder reiken dan de ambtstermijn (Majone, 1996) of systeemverbeteringen (Coppens *et al.*, 2014). Daarenboven houdt transitie-management geen rekening met het verdelen van middelen, waarbij Meadowcroft (2009, p. 337) ervan uitgaat dat van zodra grootschalige investeringen en energie nodig zijn, *“issues will be [...] resolved by established political mechanisms”*. Dit geeft de tweede Januskop opnieuw een extra gelaagdheid. Niet enkel de bevolking dient open te staan voor verandering, ook de overheid en haar instituties moeten willen veranderen. Dit zal de uitwerking van een beleid op lange termijn, een ware transitie, teweeg brengen of belemmeren (Hendriks, 2009). We kunnen beargumenteren dat de tweede Januskop der transitie-management op zijn minst gedeeltelijk vormgegeven werd door de politieke keuzes in Gent.

5.5.1. Democratie in zicht

De technocratische klassiek-modernistische politieke theorieën (Hajer, 2003a) kennen een sterke link met de lezing van de ‘representatieve democratie’ (Purcell, 2008). Deze laatste wordt namelijk vaak, vanwege belangen zoals stemgedrag bij verkiezingen en andere (individuele) winsten, als obstakel gezien voor een beleid op lange termijn (Hendriks, 2009; Loorbach, 2010). Een vaak gehoord argument is het temporele aspect gekoppeld aan regelmatige verkiezingen, waardoor sommige

auteurs opperen dat de representatieve democratie een kortetermijndenken behelst (Majone, 1996; Mansbridge, 2003a). Op zich hebben *bestaande governance*-arrangementen, vanwege de inherente onmogelijkheid om een oplossing te formuleren voor elk (maatschappelijk) probleem, hun legitimiteit daarom reeds verloren. Er is nooit voldoende kennis aanwezig voor een allesomvattende beleidsmatige beslissing (Hajer, 2003a), en klassieke pogingen ontkennen de complexiteit van myriade problematieken (zie hoofdstuk 1.1). Zoals reeds aangegeven is de manier waarop we deze onmogelijkheid benaderen van wezenlijk belang.

Binnen transitie management gaat een groep toekomstdenkers aan de haal met wat tegenwoordig als ‘democratisch’ wordt beschouwd. Dit kan echter niet zomaar betekenen dat toekomstbeelden, zoals vooropgesteld door een transitie-initiatief, als illegitiem beschouwd moeten worden (Mansbridge, 2003b, p. 178). Daarvoor is het verschil tussen private en algemene belangen, autoriteit en macht (Verhaeghe, 2015), te troebel: *“a small group of people—even if randomly selected—cannot represent the views of a community of any size.”* (Ryfe, 2005, pp. 52-53). Dit impliceert dat dezelfde bezwaren geuit kunnen worden voor de bestaande representatieve democratie, als resultaat van individueel stemgedrag ten behoeve van ‘algemeen belang’. Hajer (2003a, p. 177) geeft daarom aan dat elke vorm van legitimiteit – behorend tot bestaande institutionele arrangementen - uitgedaagd kan worden door nieuwe ontwikkelingen binnen een inherent dynamische samenleving. Ook de huidige representatieve democratie heeft daarbij zijn legitieme (democratische) basis verloren (Mansbridge, 2003a).

Legitimitetsvraagstukken zijn dus niet uniek verbonden aan de deliberatieve aanpak (Dryzek, 2001) van nieuwsoortige – en ‘anders-democratische’ - *governance-arrangementen* zoals de transitiearena’s en de wijze waarop buurtbewoners in de Leefstraten in gesprek gaan. De breuk tussen de representatie van de samenleving door een (kleine) groep ‘*frontrunners*’ – als ‘transitiemanagers’ - en niet voldoen aan concepten zoals gelijkheid en legitimiteit of de representatie door een groep verkozen politici en hun gevolg houdt dus een valse keuze in: *“[...] there is more than one way to be represented legitimately in a democracy”* (Mansbridge, 2003a, p. 515). Maar hoe sluiten we de theoretische en praktische *coupure* tussen nieuwe *governance-arrangementen* en bestaande politieke contexten (Voß, Smith & Grin, 2009)? We dienen hiervoor uit te pluizen welke houding de bestaande politieke machtshebbers innemen ten opzichte van het transitie-initiatief, en deze peiling is in het licht van de tweede Januskop niet te versmaden.

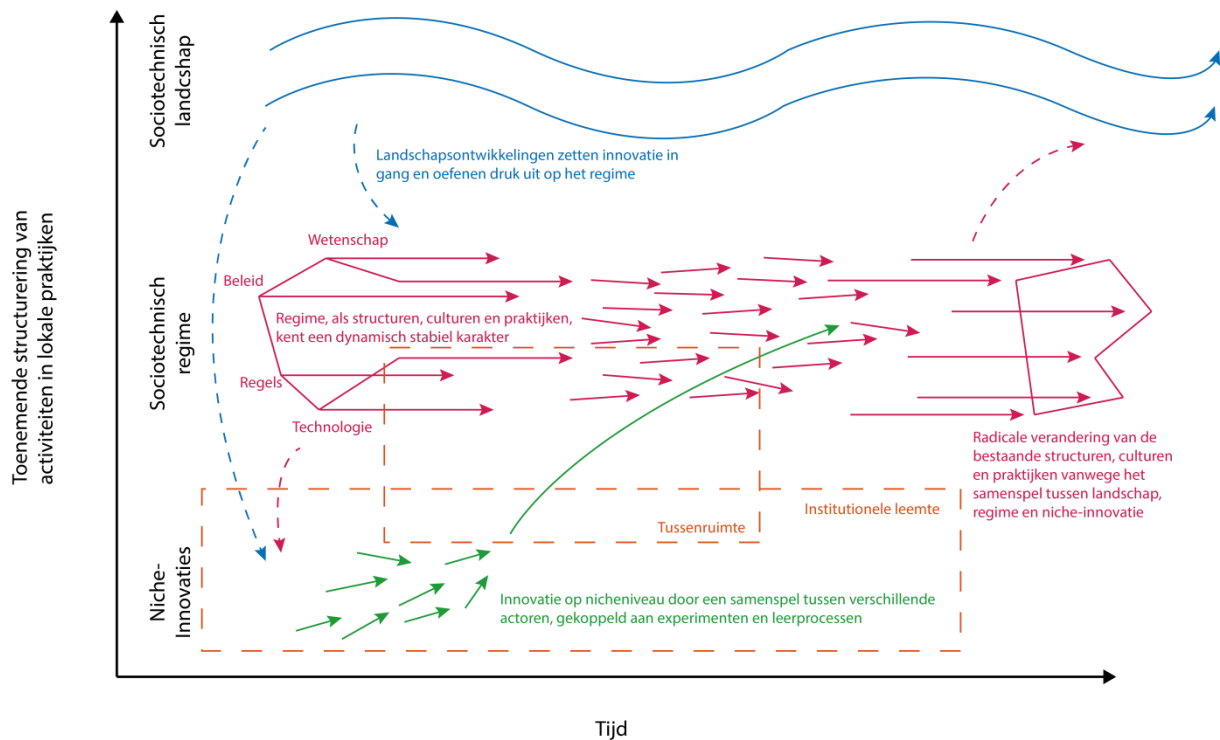
Ondanks de ambities op beleidsmatig institutioneel vlak doet transitie management echter geen uitspraken omtrent de politieke – normerende – invloed op de transitiearena’s en de uitwerking van de ontwikkelingspaden. Trojaan Tim Scheirs stelt dan ook dat de Fiets van Troje op zich apolitiek is wat partijprogramma’s en politieke agenda’s betreft. De hele werking is nochtans wél *“door en door politiek”*, aangezien transitie management als het ware (politieke) beleidsbeïnvloedende ‘schaduwarena’s’ bewerkstelligt waarbij de bestaande machtsstructuren – het regime – uitgedaagd worden (zie Paredis & Block, 2015, p. 12). Wanneer Loorbach (2010) aangeeft dat transitiearena’s min of meer autonoom moeten kunnen handelen, los van bestaande regimes, dient ook te worden stilgestaan bij de factoren welke deze autonomie kunnen bewerkstelligen. Kan een niche wel los gezien worden van het bestaande regime? Transitie management beoogt beleidsmatige verandering, maar de invloeden het bestaande beleidsmatige regime op de transitiearena’s wordt theoretisch te vaak verwaarloosd. Nochtans: *“[...] politics affect, and should affect, the transition project.”* (Voß en

Bornemann, 2011, p. 9). Of zoals Paredis (2014, p. 78) het verwoordt: *“Kortom, duurzaamheidstransities zijn door en door politieke processen, in de zin dat ze gaan over collectieve maatschappelijke keuzes, omgaan met tegenstrijdige visies en belangen, de verdeling van lasten en lusten, afspraken over wie waar beslissingen neemt en volgens welke regels, enzovoort”*. Dan bevinden we ons op het terrein van ‘democratie’ en politieke moed.

Er vindt, volgens Voß, Smith en Grin (2009) weinig (formele) reflectie plaats wat betreft de democratische inhoud van transitiepaden. Een democratie beschouwen we hier als het ideaal van collectief beslissingen nemen (Hendriks, 2009). Er bestaan dus verschillende vormen van ‘democratie’, waarbij de invulling niet altijd gelijk staat met deze geopperd door politici binnen het bestaande discours (zie Nieuwsblad, 2013; De Morgen, 2014b). Elke vorm van democratie kan op zich echter een vorm van legitimiteit en verantwoordelijkheid verbinden aan beleidsbeslissingen en ontwikkelingspaden. Legitimiteit is dan de reden waardoor het bredere publiek beslissingen van regimes, leiders of instituties wil aanvaarden (zie Hendriks, 2009)¹¹⁰. We zagen eerder hoe legitimiteit vanwege pragmatische overwegingen geen plaats had binnen het uitdenken van toekomstbeelden. Maar met de opkomst van de icoonprojecten in de praktijk werden de toekomstdenkers ter verantwoording geroepen. Wie gaf hen de macht om de stad van de toekomst voor te stellen?

We merken op dat transitie managementtheorie niches – en arena’s – als ‘*bottom-up*’ bewegingen beschouwt. De luidste critici van transitie managementtheorie stellen dan ook niet onterecht dat *“[t]ransition arenas struggle to gain the kind of democratic legitimacy and accountability associated with institutions of representative democracy. Its participants are mostly autonomous individuals with no formal connections or accountability to a broader constituency. Similarly, transition processes appear disconnected from institutions and actors of representative democracy.”* (Hendriks, 2009, p. 362). Het lineaire karakter van de theorie gaat voorbij aan de realiteit waarbij gescheiden rolverdeling en loyauteit eerder uitzonderlijk zijn. Leefwereld en systeemwereld vallen niet eenduidig van elkaar te scheiden (zie ook hoofdstuk 6.5.). De Fiets van Troje is opnieuw een voorbeeld waarbij de theorie door de praktijk ontkracht wordt (zie Flyvbjerg, 2006), en de - verloochende - complexiteit binnen transitie managementtheorie wordt herontdekt binnen de praxis. De Fiets van Troje kan dan ook gezien worden als een *“gemengde groep van regime- en nichespelers”* (Block & Paredis, 2012, p. 107).

¹¹⁰ En een breuk qua legitimiteit kan de basis vormen voor een politieke revolutie waarbij het bestaande regime wordt vervangen door een nieuw (Chaohua, 2015, p.7).



Figuur 9: Tussenruimte en 'leemte' als eigen aanvulling op bestaande transitie modellen

De Fiets van Troje kent - met *"niet de minste"* tussen de rangen - een overlap tussen systeemwereld en leefwereld, wat het op zich enige legitimiteit verschafft (zie hoofdstuk 4.5). Maar de bestaande context blijft de liberale - representatieve - democratie (Purcell, 2008). Binnen deze vorm van democratie wordt de overheid – als representatie van de maatschappij – verantwoordelijk geacht voor normen en conventionele praktijken (Hendriks, 2009). Een elite beslist welk beleid gevoerd wordt, handelend vanuit hun notie omtrent 'algemeen belang', en deze beslissingen dienen op hun beurt de interesses van hun kiezers te representeren. Daarbij zijn (harde) infrastructurele ingrepen of lineaire beleidsplannen, vaak gericht op een status quo (Voß, Smith & Grin, 2009; zie hoofdstuk 1.1), gemakkelijker te verdedigen dan de vage *'open-endedness'* zoals vooruitgeschoven door transitie managementtheorie. Maar de Fiets van Troje stelt met haar icoonprojecten een pluralistische kijk op de stad van de toekomst voor. Met haar leerprocessen en overlegmomenten biedt ze een andere kijk op 'democratie', waarbij het falende idee van 'representatie'¹¹¹ vervangen wordt door deliberatie (Purcell, 2008) en beargumentering (Habermas, 2006). Dan is maar de vraag hoe dit in de praktijk te rijmen valt met de bestaande representatieve – partijpolitieke – context.

¹¹¹ Eén van de moeilijkheden omtrent representatieve democratie, waarbij ook de transitiearena's de samenleving dienen te 'representeren', is dat het publiek als consument wordt beschouwd. Zij gebruiken het 'product' van door anderen uitgewerkte visies en strategieën. *"They jam and dam up a multiform desire that might otherwise be making other spaces, other pathays [...] other ways of dreaming the impossible difference between consuming and being consumed"* (MacCannell, 2007, p. 169). De rol van burgers blijft binnen dit post-politieke klimaat tamelijk passief (Swyngedouw, 2007), vanwege hun berustende houding omtrent de 'realiteit': *"De babyboomers [...] zijn de eerste generatie voor wie het bezit van een auto 'de norm' is"* (Knack, 2015a). Want zoals De Rynck (2014, p. 24) stelt: *"Als burgers zich in een democratie alleen als consumenten gedragen, als kiezer en als klant, dan heeft die democratie een groot probleem."*

5.5.2. Politieke keuzes

Was er bij de Leefstraten – en de Fiets van Troje – een mogelijkheid om de bestaande democratische context te betrekken binnen transitie-management als ‘deliberatieve’ democratie (Dryzek, 2001)? Met de twee Januskoppen van transitie-managementtheorie in gedachten lijkt het van belang de Gentse context onder de loep te nemen. Deze (politieke) inbedding in een ruimere context wordt binnen transitie-management namelijk vaak over het hoofd gezien (Block & Paredis, 2012): *“It remains unclear how transition management should work in a democratic context”* (Hendriks, 2009, p. 343). En daarenboven, zo stellen Voß en Bornemann (2011, p. 2), interageren *“[...] reflexive governance designs [...] with real-world political contexts that influence their functioning and impair their effectiveness”*. We kunnen ons bijvoorbeeld afvragen of en hoe de bestaande politieke context een radicaal voorstel zal benaderen.

Binnen transitie-management lijkt het mogelijk dat beleidsspelers de voorgestelde niches gaan ondersteunen, aangezien *“[it] emphasizes the involvement of key stakeholders in a specific sector to define multiple visions of the future [...]”* (Meadowcroft, 2009, p. 325). Deze ‘stakeholders’ kunnen vertegenwoordigers uit de overheid of administratie zijn, ondanks de oproep om ook te kijken voorbij de ‘usual suspects’ (Smith, Voß & Grin, 2010, p. 446). Zoals we zagen is de kans niet onbestaande dat de ‘frontrunners’, vanwege hun expertise en persoonlijke interesses, ambtenaren zullen zijn (hoofdstuk 5.2). Als deze diverse groep arenaleden - met banden binnen de bestaande instituties – tot een beredeneerde en gedelibereerde toekomstvisie komt, dient deze keuze echter eveneens te worden opgenomen binnen het politieke systeem en bijhorende politieke beslissingen (Ryfe, 2005)¹¹². Transitie-management houdt, alleszins op papier, weinig rekening met deze dynamiek (Meadowcroft, 2005). Nochtans zal elke deliberatieve democratie, zoals voorgesteld door het transitie-arrangement, afhankelijk zijn van verkozen vertegenwoordigers, ambtenaren en bureaucraten (Ryfe, 2005, p. 60). Transitie in de praktijk steunt dan op beslissingen door politieke sleutelfiguren, zoals Indra Van Sande betoogt:

“Je hebt een Schepen nodig die [de onvoorspelbaarheid] ondersteunt. We hebben het al eens meegemaakt dat een Schepen tegen ons zegt: ‘Ik ben verkozen, en niet jij’. Zij hebben het laatste woord. Wij kunnen het idee enkel aanvoeren en beargumenteren, maar het is de Schepen die beslist.”

Sørgensen en Torfing (2005) stellen dat politici zich buiten de nieuwe netwerken dienen te houden, waarbij enkel ambtenaren een nieuwe rol dienen op te nemen als ‘verbindingsofficier’ tussen verkozenen en de zelfregulerende *governance-arrangementen*. Het betrekken van politici binnen transitieverhaal houdt echter voordelen voor beide partijen in (zie ook hoofdstuk 4.7). Het transitie-initiatief krijgt (in)formele steun om de toekomstvisies uit te werken: *“Committing public resources to support technological change involves political choices”* (Meadowcroft, 2009, p. 337). De bestaande

¹¹² We zien drie mogelijkheden wanneer dit niet het geval is: 1) Het politieke systeem blijft blind voor het initiatief en omgekeerd, waarbij het transitie-initiatief - revoluties buiten beschouwing gelaten - ogenschijnlijk gedoemd is om te falen; 2) Het politiek systeem consulteert passief de deliberatieve democratische groep, zo typerend voor de eerder besproken ‘inspraakmomenten’ binnen de verschillende ronden participatieve planning; en 3) Beleidsmakers en ambtenaren worden actief betrokken binnen initiatief, er wordt rechtsreeks beroep gedaan op hun moedwilligheid om het proces te faciliteren en het werkt door binnen het beleid (zie ook hoofdstuk 6).

instituties zien eveneens een mogelijkheid om op een andere wijze participatie bij de bevolking mogelijk te maken door zich op meer deliberatieve wijze open te stellen voor diversiteit (Ryfe, 2005, p. 53; Conover & Searing, 2005). Terzelfder tijd is de profileringsdrang niet zonder meer aanwezig binnen deze 'open houding'.¹¹³ Zowel actoren binnen deliberatieve als representatieve democratie gebruiken elkaar om hun doelen te bereiken binnen een bepaald discours (Dryzek, 2001). Wanneer de Fiets van Troje in januari 2015 de 'Thuis in de Stad'-prijs wint, merkt Schepen Watteeuw op: *"Leefstraten zijn een fantastisch voorbeeld van hoe mensen hun stad en straat opnieuw kunnen veroveren. Bewoners nemen zelf het heft in handen. Dit willen we als stad stimuleren zoveel als we kunnen"* (Nieuwsblad, 2015). De 'pathways' - voorgesteld door het transitie-initiatief - kunnen dus eveneens gebruikt worden door gevestigde actoren wanneer zij hun positie te proberen verstevigen (Voß, Smith & Grin, 2009; Meadowcroft, 2009).



Figuur 10: Schepen Balthazar en Schepen Watteeuw profileren zich als 'redders der deliberatieve democratie' (Leefstraat.be, 2015)

Maar na de 'roadshow' ten tijde van de lokale verkiezingen door Tim Scheirs en Dries Gysels (hoofdstuk 4.7) was het nog niet zeker hoe de politieke wereld zou reageren op transitie-experimenten in de praktijk. De eerste Leefstraat-editie kende een bepaald noodzakelijk 'falen', waarbij zowel de Trojanen als de toenmalige Schepen van Milieu en Klimaat Balthazar hun staart introkken. Binnen de tweede (en reeds bij de eerste) editie was Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken Watteeuw directer in het verlenen van steun aan het transitiegebeuren¹¹⁴. *"In other words,*

¹¹³ De Rynck (2014) duidt op het verschil tussen politici onder druk van hun partij, concurrentie, verkiezingen en media, enerzijds, en politici als brug tussen representatieve en deliberatieve democratie, anderzijds.

¹¹⁴ Jeroen Mercy geeft duiding: *"Toen de eerste Leefstraten doorgingen waren er eigenlijk drie straten. Ik denk dat Martine De Regge nog Schepen [van Openbare Werken, Stadswoningen en Rationeel Energiegebruik] was. In elk geval, Schepen Watteeuw had het nog niet ontdekt. Het was nog niet iets dat paste binnen zijn beleid. [...] Maar er was dus ook een straat in Sint-Amansberg die een Leefstraat wou doen. En dat is er uiteindelijk niet*

acute social and political struggles about the character of these transitions seem inevitable” (Meadowcroft, 2009, p. 328). Deze politieke steun - en het noodzakelijk falen van de ‘derde’ Leefstraat in 2013 - waren cruciaal voor het voortbestaan van het Gentse icoonproject. Jeroen Mercy is hier, als toekomstdenker, van overtuigt:

“Het is voor een stuk politieke sturing. Als de politiek zegt ‘Wij willen dat het er komt’, dan komt het er ook. Het is op het einde van de rit altijd een politieke beslissing om iets te laten doorgaan of niet. [...] De diensten geven gewoon advies, en dit advies is vaak ingegeven door een politieke eindbeslissing.”

Transitiemanagementtheorie bekijkt de wisselwerking tussen regime en niche daarom teveel als eenrichtingsverkeer. Elke niche heeft nood aan politieke steun om ideeën van de grond te krijgen. Zonder eindbeslissing door de bevoegde Schepenen was de Leefstraat er misschien niet geweest. De S-curve kent dus een complexer verhaal in de praktijk, waarbij krachten vanuit het regime de opkomende niches ondersteunen of toch *“niet onmogelijk maken”*. Roel Vanderbeuren zat als kabinetsmedewerker van Schepenen Watteeuw op de eerste rij:

“In de transitiecurve wordt iets onderbelicht. De theoretische lijn zet dingen in verandering en na enkele jaren moeten harde keuzes gemaakt worden. Nee: Die harde keuzes moeten al in het begin gemaakt worden. Als stadsbestuur ben je je dan al aan het voorbereiden zodat in 2017 niemand raar opkijkt dat we woonstraten per definitie als Leefstraten gaan inrichten en parkeerruimte vrijmaken en buurtparkings maken. Het regime komt niet pas aan bod na een tijdje, je moet het meteen binnen de transitie betrekken.”

5.5.3. Achterkamergesprekken en de ballen tonen

Maar ook de keuze van bepaalde politici om faciliterend met transitie om te gaan bleek – alvast in Gent – niet evident. Er dienden ‘harde keuzes’ gemaakt te worden nog voor het eerste experiment kon plaatsvinden. Transitiemanagement in de praktijk gaat op twee punten voorbij aan deze moeilijkheid. Ten eerste is een overheid nodig om radicale verandering mogelijk te maken. Ten tweede neemt de overheid harde keuzes reeds bij nicheontwikkeling, en komt ze niet pas achteraf in de curve - bij het institutionaliseren van de vernieuwende alternatieven - aan bod. Een nieuwe laag over onze eerste Januskop en de tweede Januskop ondersteboven. Roel Vanderbeuren is duidelijk:

“In de visie van de Fiets van Troje staat dat er experimenten gebeuren die aanleiding kunnen geven tot harde keuzes door het stadsbestuur in 2017. Dat is de theorie. Maar in de praktijk zien we dat we vanaf dag één harde keuzes moeten maken. Het al dan niet laten doorgaan van de eerste Leefstraat was voor het stadsbestuur écht wel een harde keuze. Dat was geen ‘walk in the park’. [...] En het was op zich al een keuze van het

gekomen omdat één bewoner in die straat, denk ik, een brief had gestuurd naar Schepenen De Regge. En gegeven het feit dat het relatief nieuw was, en dat de Schepenen niet zo goed wist wat het zou geven... En ook gegeven het feit dat diene mens wel echt héél hard tegen was... Maar dat was misschien ook niet zo erg. In de Zalmstraat is het [tijdens de tweede editie] wel doorgegaan, ondanks mensen begonnen klagen en dat [de trekkers van de straat] niets mochten doen. De eerste keer [in de Van Uyttenhovestraat] had de politiek er geen enkel belang bij om het idee door te trekken. Dat was een verschil met de tweede keer. [...] Moest de Van Uyttenhovestraat de tweede editie zijn voorgevallen, dan ging het misschien wel doorgedaan zijn.”

stadsbestuur. En dat proces was uitvoerig toegelicht: Het was duidelijk waar de Fiets van Troje voor stond en waar ze naartoe wou. Iedereen wist dus wat ze in huis haalden. [...] Je wist dat er experimenten gingen komen en dat niet iedereen tevreden zou zijn. [...] En toen we zeiden dat ze toch binnen mochten komen: Dát was een harde keuze.”

Dit impliceerde dat de betrokken politici “hun nek uitstaken” voor wat komen zou.¹¹⁵ “En dan heb ik het niet alleen over de Schepen [Watteeuw]. Maar ook over het hele college van schepenen en de burgemeester, en de gouverneur, en het diensthoofd van de juridische dienst, enzovoort.”, zo stelt Roel Vanderbeuren.¹¹⁶ En daarvoor hebben, zo stellen verschillende participanten, vele achterkamergesprekken plaatsgevonden. Over fracties heen werd de Fiets van Troje besproken binnen het stadsbestuur. Kabinetsmedewerkers en politici zetten zich in om het gebeuren “niet onmogelijk te maken”. Dit impliceert niet enkel de (politieke) keuze voor verandering, maar eveneens dat politieke strekkingen wel degelijk deel uitmaakten van het Fiets van Troje-netwerk. Vooreerst was er enige terughoudendheid, dacht Vincent Meerschaert: “Ik weet nog dat we het Fiets van Troje-boekje gingen voorstellen aan de drie politieke fracties. Daar werd gezegd dat als de Leefstraten doorgaan en er zijn 99 mensen voor en één straatbewoner tegen, dat die het recht heeft om het niet te laten doorgaan”. Maar met de tweede editie, en de expliciete steun door Schepen Watteeuw (zie hoofdstuk 5.4.4) en het stadsbestuur, kreeg het experiment de broodnodige ruimte om verder te gaan. Zo zag Trojaan Jeroen Mercy het alleszins gebeuren:

“De tweede keer was het gemakkelijker om de Leefstraten te organiseren. Je kan dat wijten aan het feit dat er de eerste keer geen problemen waren, maar misschien was het wel omdat er de tweede keer kabinetsmedewerkers [van Schepen Watteeuw] bijzaten. Zij zeiden: ‘Geef die mensen [van de Fiets van Troje] een beetje de ruimte’. Ik denk dat het geholpen heeft.”

Dat het niet toevallig is een ‘groene’ Gentse Schepen¹¹⁷ achter het project te scharen hebben we eerder reeds geïnsinueerd (hoofdstuk 4.7). Maar ondanks alles vergt het toelaten van onvoorspelbare

¹¹⁵ De nek uitsteken was niet zonder risico. Binnen de realiteit der representatieve democratie bestaat steeds de kans dat herverkozen geraken er niet inzit. De keuze van Schepen Watteeuw was dus weloverwogen, zo stelt zijn kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren, maar zal ervoor zorgen dat de Schepen niet altijd de harde lijn zal doortrekken: “De realiteit is dat je als stadsbestuur maar zoveel jaar hebt. En als je zegt tegen je bewoners ‘het is zo en niet anders’, dan zal het ook maar bij een paar jaar blijven.”

Interviewer: Maar dan heb je misschien iets beter geïnstalleerd?

“Dat weet ik niet. Dat is een heel moeilijk politiek verhaal. Dat is bij Groen ook zo. Je kan niet zeggen dat we niet ambitieus zijn: parkeerplan, mobiliteitsplan, klimaatsplan, low-emission-zone, voetgangersgebied uitbreiden, enzovoort. Op het einde van de rit zullen we kunnen terugblikken en zeggen: ‘Niet slecht gewerkt’. We zullen redelijk wat geïnstalleerd hebben van wat we beloofd hadden. [...] We zouden verder kunnen gaan, ongetwijfeld. [...] Maar wat is dan de realiteit? Dan ben je er in 2017 niet meer bij. Punt. Gedaan. [...] Ik begrijp je vraag, en ik begrijp de zorgen van onze achterban en de initiatiefnemers van de Leefstraten die willen dat we onze ballen laten zien. Maar ik vind dat we reeds ballen getoond hebben, en wij zijn ervoor behoed dat we niet al onze ramen en deuren insmijten.”

¹¹⁶ Hij vervolgt: “Die moeten allemaal zeggen: ‘De Zalmstraat als Leefstraat is zo belangrijk voor ons dat we allemaal onze nek uitsteken’. Ik druk het sterk uit, maar je moet beseffen dat voor het overgrote deel van de mensen die ik opsom het maar om een experiment gaat. Over het strategische belang van een Leefstraat kan je drie thesissen schrijven, maar om al die mensen zover te krijgen heb je meer dan één legislatuur nodig.”

¹¹⁷ Een typerende anekdote voor de expliciete – en niet gratuite – positie welke Schepen Watteeuw horen we van zijn kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren. Schepen Watteeuw ondersteunde de Fiets van Troje niet

experimenten binnen een reële stedelijke context enige politieke moed. Stefaan Claeys¹¹⁸ stelt dat de achterkamergesprekken broodnodig waren: *“Schepen Watteeuw is het project wel gunstig gezind, vermoed ik. Dan gaat hij wel zijn best doen – hoop ik... veronderstel ik – om dat intern verkocht te krijgen. En binnen de coalitie en naar zijn administratie toe. [...] Hij heeft daar ook alle belang bij¹¹⁹. Waarvoor hij staat is ook waarvoor de Fiets van Troje het doet. Dat denk ik toch. En hoop ik ook”*. We kunnen alleszins stellen dat de ‘politieke moed’ om het Gentse transitieverhaal te ondersteunen een bepalende factor was voor het verdere verloop van de icoonprojecten. Daarmee wordt de eerste Januskop overduidelijk zichtbaar. De tweede dienen we echter anders te benaderen. We komen tot een cruciaal herdenking van de tweede Januskop binnen dit vertoog. De staat, als behoeder van het collectieve goed, dient niet te worden opgedoekt binnen transitie-management. Wel de manier waarop de huidige democratie – en inherente spanningsveld tussen macht en autoriteit – werkt (Verhaeghe, 2015), binnen een herdenken van de rol van de overheid.

We dienen ons te weerhouden van de sloganeske wijze waarop de overheid – als autoritaire moloch en regimespeler – zogezegd de individuele vrijheid en ‘het alternatief’ beknot. Het collectief kan enkel een legitimiteit bevatten als het haar eigen autoriteit kan vinden, binnen een samenwerking met een vorm van staat (De Rynck, 2014). De terugtrekkende overheid is hierbij gevraagd noch wenselijk. Wel een ‘reorganisatie van de publieke zaak’ (van Berlo, 2012). Zo niet, rest ons enkel de strijd om de macht, als tegenhanger van een gedragen autoriteit (Verhaeghe, 2015). We dienen dus af te stappen van de slogan: *“The state is the problem, not the solution”* (Fung & Wright, 2003, p. 3), aangezien we zonder staat zijn overgeleverd aan grillen van de markt (Burawoy, 2003), privatopia’s en politieke passiviteit (Fung & Wright, 2003; Swyngedouw, 2007) onder de kleurloze vlag der neoliberale ‘voortgang’ (zie Vlaamse Regering, 2014). Het ‘regime’ als politieke context kan het transitie-initiatief er weldegelijk op vooruit helpen, al is de uitwerking hiervan onzeker. Roel Vanderbeuren nuanceert de rol van Schepen Watteeuw hierbinnen, maar de *“therapeutische gesprekken”* achter gesloten deuren vormden de ‘regimegebonden’ stellingen waarop de Gentse niche steunde:

“Zeggen dat Schepen Watteeuw de power heeft om zomaar iets te beslissen... Dat is zeer hard te nuanceren. Op het einde van de rit is het niet Schepen Watteeuw die beslist of het

zonder reden, en klaarblijkelijk gebruikten tegenstanders dit als tegenargument: *“Ik herinner mij bij de tweede editie dat één van de bewoners van de Zalmstraat de Schepen - en het hele college – verweet dat de Leefstraat gewoon een uiting was van een filosofie die we als Groen aanhangen. Dat is een basisdemocratische filosofie, gebaseerd op filosofieën van Steiner. Diene mens had daar hele ideeën over en dat die Leefstraat een uiting was van ideeën waar wij als Groen politiek-filosofisch achter staan. Hij verweet ons dat omdat de Fiets van Troje blijkbaar typisch ‘grassroots’ was en hij wees op de excessen van dat soort basisdemocratische bewegingen. Hij gebruikte het als verwijt, maar eigenlijk zat hij er ook niet veraf. Zo’n experiment is ook een uiting van een bepaalde visie op de samenleving, ook het politieke gebeuren. Hoe je als politicus moet omgaan met burgers.”*

¹¹⁸ Ook voor het icoonproject ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’ was deze steun cruciaal, aldus Stefaan Claeys: *“Op het kabinet van Schepen Watteeuw gingen ze terug wat meer druk geven op de Dienst Mobiliteit om [ons bewegwijzeringsdossier] met hoogdringendheid binnen te brengen. [...] De Schepen – en de stad – wilden er volledig voor gaan”*.

¹¹⁹ Arenlid Stefaan Claeys haalt terecht aan dat er wederzijdse winsten te rapen vallen voor politici en transitienetwerk. Maar had Schepen Watteeuw niet meer te verliezen bij zijn steun aan het transitiegebeuren? Roel Vanderbeuren stelt het als volgt: *“Het is de realiteit dat iedereen binnen het college verkozen is, en dat iedereen binnen dat mandaat probeert zoveel mogelijk te verwezenlijken. Maar ze hopen ook dat ze daarna een nieuw mandaat gaan krijgen. Dus dat speelt wel een rol. Theoretisch. Maar ik zou niet durven zeggen dat dit bij de Leefstraten een rol heeft gespeeld. Meer nog: Ik zou het eerder tegenspreken. In wezen gaat het vooral om heel veel initiatiefnemers en mensen.”*

doorgaat of niet, maar de burgemeester. Het is wel Schepen Watteeuw die zijn kabinet en diensten het voorbereidend werk laat doen en adviezen laat opmaken. [...] Dus daarin is hij wel een cruciale factor. Uiteraard. Maar hij maakt niet die uiteindelijke beslissing. [...] Maar hij is absoluut bereid om pleitbezorger te zijn. Hij heeft lang zelf therapeutische gesprekken gevoerd met andere Schepenen, en met de burgemeester. Want de burgemeester krijgt gewoon enkele dossiers van de Leefstraten voor zijn neus en krijgt daarbij juridische kaders naar zijn hoofd geslingerd die zeggen dat het juridisch kan maar dat je er toch mee moet oppassen. De burgemeester moet al van goeden huize zijn om dat dan te doen. En daar komt Schepen Watteeuw op de proppen”.

Dit houdt natuurlijk een gevaar in. De onvoorspelbaarheid van de eerste Januskop kan de ‘dynamische stabiliteit’ van de tweede inluiden, bijvoorbeeld bij herverkiezingen.¹²⁰ Stefaan Claeys legt de vinger op de wonde wanneer we ervan uitgaan dat politieke steun noodzakelijk was voor de levensvatbaarheid van de Gentse icoonprojecten: *“Het gevaar bestaat dat het hele transitieproces, bij nieuwe verkiezingen, op de helling komt te staan. Als de nieuwe bestuurders er niet enthousiast over zijn, dan kan het uiteraard teruggeschroefd worden. We zien dat vandaag ook op federaal en gewestelijk niveau: veel maatregelen van de vorige ploeg worden ongedaan gemaakt. [...] Voor de Fiets van Troje is er het risico dat het geen ‘beslist beleid’ zal zijn. Den truc is natuurlijk dat het tegen het einde van deze coalitie incontournable is. Dan kan het niet teruggeschroefd worden. Het vraag- en draagvlak moet bij het publiek tegen dan zodanig groot zijn dat het politiek niet meer haalbaar is om dat terug te schroeven. En nu moet het gebeuren, voor we met iemand anders zitten.”*

We herhalen dat het spel nog steeds gespeeld wordt binnen een representatieve democratie, waardoor een spanning ontstaat tussen nieuwe (transitie-)arrangementen en bestaande instituten en haar vertegenwoordigers (zie hoofdstuk 5.4.4). Deze spanning ontstaat wanneer een overheid probeert vernieuwing van onderuit te formaliseren en legitimeren, zonder meteen eigen interesses, belangen en investeringen op te geven. Dit is geen evidentie, waardoor Block en Paredis (2012) aangeven dat ‘frontrunners’ een transitiearena ook als forum kunnen zien om een eigen agenda te realiseren.¹²¹ Met een nieuwe coalitie zou een nieuwe ronde van machtsstrijd om het behoud kunnen losbarsten. Roel Vanderbeuren is het, als kabinetsmedewerker binnen de huidige coalitie, echter niet helemaal eens met de analyse van Stefaan Claeys:

“Tuurlijk kan een volgende coalitie het maken om alles terug in de vuilbak te gooien. Waarom niet? Maar het is de uitdaging, en daar is waar deze transitie om draait... Je mag niet onderschatten wat een administratie in een stad zoals Gent betekent. Dat een administratie apolitiek uitvoerend is en het stadsbestuur politiek, dat is klinkklare nonsens. Wij zitten op het kabinet met een tiental mensen, de stadsdiensten hebben er honderden. Denken dat niemand binnen de administratie voeling heeft met de visie die wij uitdragen is uiteraard onzin. Mocht het zo zijn, we zouden nogal wat werk hebben. Dus als er in

¹²⁰ Kristof De Vriendt uit eveneens zijn bezorgdheid: *“Ik denk dat deze experimenten er niet voor gaan zorgen dat nu een netwerk van Leefstraten zal ontstaan in Gent. Er zullen heel wat meer contextuele factoren een rol spelen. Vooral politiek. [...] Om de zoveel jaar zijn er verkiezingen, en voor hetzelfde geld zeggen de nieuw verkozenen dat het allemaal onzin is. Dat zal zeer bepalend zijn.”*

¹²¹ Deze onderzoekers beschouwen dit als onze tweede Januskop van transitie management, waarbij actoren aan de ene kant gedreven zijn om innovatie in gang te zetten, maar aan de andere kant innovatie ook kunnen remmen uit eigenbelang (*Ibid.*, p. 112).

2019 een nieuwe Schepen van Mobiliteit is, zal hij het niet gemakkelijk hebben om het roer 180 graden om te gooien. [...] Ik wens er hem succes mee. Het is aan initiatieven zoals het lab van Troje om die mindset overal ingebed te krijgen. En de administratie er zo op gericht te krijgen dat de nieuwe manier van werken de standaard wordt. [...] Dus nee, een nieuwe Schepen kan de manier van werken niet op één dag veranderen, maar hij kan wel zeggen dat hij niet in Leefstraten gelooft en die geen ruimte meer geven als experiment.”

Sterke regimespelers zijn dus onontbeerlijk binnen het transitieproces, zoals we later zullen bespreken, en dit op het niveau van de transitiearena of de overheid. Inderdaad, zo stelt Hendriks (2009, p. 358): “[...] *one the one hand successful socio-technical transitions require innovations to break free from the dominant regime, but on the other hand regime structures may be needed to fund, formalise and ultimately legitimise these innovations*”. Daarbij komt uiteindelijk de strijd rond overheidsmiddelen, en het verdelingsvraagstuk: “*who gets what and, more importantly, why?*” (Ibid., p. 358). Maar nog belangrijker is hoe het regime omgaat met deze tweede Januskop, en dan bevinden we ons op het gebied van beleidsplannen, nieuwe vormen van *governance* en overheidsmethodieken. Kortom: of de transitiepoging een geheugen heeft zal de onvoorspelbare richting van de Trojaanse toekomst bepalen.

5.6. Tussentijdse conclusie Deel III

Er is tijdens het derde deel veel aan bod gekomen. We hadden dan ook beloofd de twee Januskoppen in de diepte te bekijken. Maar wat hebben we nu geleerd van dit verhaal. Vooreerst stellen we dat de Gentse transitiearena's een vrije ruimte creëerden om te spreken en denken, gekoppeld aan het loslaten van rollen. Daarbij was onduidelijk wat (niet) mocht gezegd worden, maar deze 'leemte' was een onvoorspelbare noodzaak om tot innovatieve ideeën te komen. Dat de leemte geen leegte inhield blijkt was evident, maar bepalend was de houding waarin ambtenaren en andere experts in dialoog traden. Transitie management gaat te naïef voorbij aan deze contextuele, onvoorspelbare en complexe eerste Januskop. Wat binnen de arena's heeft gewerkt en waarom had op elk moment anders kunnen zijn. Van zodra deze moeilijkheid overbrugd was en een nieuw vrijdenkend *governance-arrangement* ontstond werd het kersverse transitie-initiatief echter geconfronteerd met een tweede euvel: hoe zou het voorbij de ideeën op papier ook werkelijk gaan experimenteren in de praktijk?

Met de tweede Januskop – dat verandering binnen een dynamisch stabiel regime moeilijk in te beelden valt - in gedachten kunnen we stellen dat Stad Gent steeds meer ruimte om te handelen gaf. Desondanks merken we dat twee behoudsgezinde krachten aan het werk waren, waardoor ook hier de stap naar een radicaal andere toekomst niet zozeer vanzelf kon gebeuren. Enerzijds was er de moeilijkheid om voorbij technocratisch-ambtelijke regels en routines te komen. Net zoals Achebes Okonkwo (2000 [1958]) vernieuwing met niet met lede ogen toelaat binnen de bestaande cultuur, werd de prille vrije ruimte wordt vaak gekortwiek door structurele en institutionele regels, routines en praktijken. De eerste Leefstraten waren bijvoorbeeld geen onverdeeld succes, en andere icoonprojecten zijn verdwenen of nooit opgestart. De Trojanen gingen te werk binnen een situatie van gestructureerde vrijheid en informele formaliteit. Dat heeft, anderzijds, ook te maken met de stemmen der behoud uit de Gentse straten zelf. Niet iedereen stond te springen om de stedelijke conventie op te geven. Of zoals Paredis en Block (2015, p. 16) het stellen: “[...] *we moeten vaststellen dat wanneer transitie management beweegt vanuit de schaduw van het beleid naar het volle licht, zo'n*

aanpak vooralsnog moeilijk houdbaar lijkt. De routines [...] nemen de bovenhand". Maar we mogen 'het regime' ook niet te vlug afschrijven, hebben we reeds geleerd. De stadsdiensten maken zich klaar voor meer experimenteer ruimte (zie Deel IV), en vertrouwen op de notie 'vraagvlak' om het kersverse praktijkgebeuren op zijn minst "*niet onmogelijk te maken*".

Bepalend daarbij is dat de representatieve overheid heeft zich in de discussie vastgebeten heeft en eerder faciliterende dan belemmerende agens blijkt te zijn. Zonder regimegebonden steun voor de deliberatieve methode zou het Fiets van Troje-netwerk nooit tot op het huidige punt gekomen zijn. We stellen daarbij dat de Gentse coalitie het alternatief mede mogelijk heeft gemaakt, en herbekijken op deze manier de eerder kritische connotatie van de tweede Januskop. Dit leert ons ook dat de eerste Januskop – waarbij complexiteit op een lineaire manier benaderd wordt – zich opnieuw laat gelden. Transitie management in de praktijk vindt plaats binnen een bredere politieke context (Voß en Bornemann, 2011, p. 9). Deze 'politieke marge' (Kemp & Loorbach, 2006) wordt binnen de transitie managementtheorie echter niet gespecificeerd. Volgens het MLP-model en de S-curve (figuren 3, 4 en 5) zou het mogelijk zijn om de iconprojecten na de 'take-off'-fase hun eigen gang te laten gaan. Maar de institutionele strijd met het regime (Souza, 2010) begint nog maar pas. Het is duidelijk dat de breuk tussen niche en regime, leefwereld en systeemwereld, te scherp afgelijnd wordt binnen transitie managementtheorie (figuur 8). In de praktijk worden harde keuzes gemaakt door beide lagen - en ertussen – en is de één ogenschijnlijk gedoemd om te falen zonder de ander.

"Buurtgenoten organiseren het zelf, de animo groeit.", zo lezen over de Leefstraten we in buitenlandse media (de Volkskrant, 2015). In de praktijk zien we echter een complexere situatie waarbij conventie, politiek en vernieuwing in een onderlinge dynamiek verwikkeld zijn waar een theorie op zich geen raad mee weet. De oncontroleerbare gebeurtenissen, doortastende keuzes en onvoorspelbare processen worden pijnlijk voelbaar binnen de tweede Januskop, waarbij het alternatief steevast in strijd gaat met het gekende. En aangezien dat laatste gemakkelijk te behouden valt, gaat elke keuze voor iets nieuws meteen gepaard met het nodige 'geworstel' op verschillende vlakken. Experimenten zelf zijn vaak "*als de kunst van het mogelijke, maar dan wel binnen de contouren van geijkte belangen*" (Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 52) en het wetgevende keurslijf rond de creatieve vrijheid. Maar dat er meer uit dit transitieverhaal gehaald kan worden is duidelijk. De meerwaarde dienen we dan ook niet zozeer te zoeken binnen de harde keuzes en vernieuwende visie, dan wel in de randvoorwaarden welke een transitie als radicale verandering mogelijk maken. De uitwerking van het Gentse transitiepad valt dus elders te zoeken, zoals we in wat volgt zullen beargumenteren.

6. Deel IV: *Playtime's over?* Over finaliteit en doorwerken

“Er valt op zich niet zoveel te leren uit dingen die mogen. Het is pas als je begint te snappen... Maar ja, dat is ook relatief, hé. Je moet natuurlijk ook systemen proberen veranderen binnen wat mogelijk is... [...] Transitie gaat over fundamentele veranderingen, en niet over optimaliseren.”

(Yves De Weerd, VITO)

We zijn aanbeland bij een centraal vertoog wanneer we nadenken over wat de Fiets van Troje ons deze voorbije drie jaar nu precies heeft opgeleverd. Van zodra we deze tussentijdse conclusie van het prille transitieverhaal achter de kiezen hebben zal ons dit eveneens een antwoord bieden op de vraag hoe het nu verder moet. Immers, de ‘meerwaarde’ van een lokaal transitiegebeuren kan zich op soms onverwachte terreinen profileren, waarmee we meteen bemerken dat er een discrepantie heerst tussen transitie-management in de praktijk en transitie-management in theorie. Daarbij stellen we ons de vraag of het transitiegebeuren een nagalm kent. Heeft het prille transitieproces op Gentse wijze een geheugen?

In wat volgt leggen we de nadruk sterk op bestuurskundige en beleidsmatige *governance*, aangezien de meeste participanten het eens waren dat vooral binnen de wijze waarop de stad georganiseerd is en tewerk gaat de meeste worsteling valt te bespeuren. Op zich niet vreemd, aangezien “[...] *het altijd al zo geweest [is] dat de mensen met de meeste macht om dingen te veranderen er per definitie het meeste belang bij hebben om dingen te houden zoals ze zijn*” (Wijnberg, 2015). En een transitie kan zich enkel voltrekken als het de “*bestaande structuren en machtsevenwichten*” verstoort (Paredis & Block, 2015, p. 11). We komen daarbij echter tot een herbevestiging – of herontdekking – van de rol van de stad binnen stedelijke evoluties.¹²² Is dat Stad Gent het transitiegebeuren tenminste “*niet onmogelijk heeft gemaakt*” wat we van de hele geschiedenis kunnen onthouden? Of zit er meer in? Het is maar de vraag hoe vernieuwende *governance*-arrangementen samenwerken met bestaande instituties aan en omgekeerd. Omgaan met de tweede Januskop in de praktijk, zeg maar.

Uit de voorgaande hoofdstukken is gebleken dat transitie – en transitie-management – in de praktijk een ‘*wicked affair*’ is. Er is geen eenduidige wijze om te sturen, het is onduidelijk wat werkt en wat niet, het is niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor wat, het is gissen naar het waarom van het slagen en falen van samenwerkingsverbanden, enzovoort. Loorbach, Jhagroe en Roorda (2013, p. 70, hun cursivering) stellen dan ook dat “*het in de messy context van transities onvermijdelijk is om uit te gaan van continue verandering als resultante van de meervoudige interactie tussen regimes en niches*”. Voor ons valt de huidige meerwaarde van prille initiatieven zoals de Fiets van Troje dan ook in die nieuwe ruimte te zoeken. Het gaat om anderssoortige *governance*-arrangementen waarbij de rol van burgers en overheid herbekeken wordt.

¹²² De overheid wordt vaak als belemmerende factor gezien wat betreft innovatief beleid. Binnen wat volgt zullen we deze houding op zijn minst nuanceren, zoals ook Vincent Meerschaert stelt: “*Het faciliteren door de stad is voor mij de reden waarom de Fiets van Troje geslaagd is. Er zijn altijd een paar mensen in de maatschappij die hun vrije tijd nuttig – maar onbezoldigd – willen opofferen voor een goede zaak, maar het is het organisatorische dat het verschil gemaakt heeft. Faciliteren is misschien de rol van een overheid in transitie.*”

6.1. Van [participatie] naar participatie?

We stellen dus meteen dat het Gentse transitieverhaal wel degelijk een geheugen heeft, in die zin dat (opnieuw) duidelijk wordt dat de stad een noodzakelijk én gewenste partner is binnen de ontwikkeling en herdenking van stedelijke (consumptie)systemen mits deze bereid is om op een andere manier naar de eigen werking te kijken. De Fiets van Troje houdt de stadsdiensten daarbij onder continue druk om in eigen boezem te kijken, aangezien ze volgens Chris Roorda “*schudden aan de organisatie*” om uit een *lock-in* te komen. Hoewel De Rynck (2014, p. 31) stelt dat “[d]e beste druk om te veranderen deze [is] die van buiten komt” moet de stedelijke overheid – binnen de ogenschijnlijke tweede Januskop – eveneens *willen* veranderen wanneer ze een samenwerking aangaat. Daarbij staat de overheid niet enkel garant voor een bijdrage aan technologische of ‘culturele’ veranderingen, maar ook voor het aanpassen van de eigen regels, instituties, probleemdefinities en toekomstvisies (Block & Paredis, 2012). Dat niches en zelforganiserende burgerinitiatieven zich buiten de politiek-administratieve sfeer houden (Boonstra & Boelens, 2011) is daarbij een fabeltje, grondig aan herziening toe.

Door participanten werd aangegeven dat een eerste ‘meerwaarde’ van de Fiets van Troje zich bevindt in de wijze waarop het concept ‘participatie’ ingevuld wordt. Daarbij bevinden we ons kennelijk op het terrein van aloude debatten rond inspraak en *bottom-up* verhalen. Immers, het gegeven ‘participatie’ is op zich niets nieuws als aanvulling op de representatieve democratie (Ryfe, 2005). Alles draait dan rond de vraag welke participatie we nu eigenlijk willen (Conover & Searing, 2005). Purcell (2002, p. 136) stelt: “*The right to participation means that inhabitants will play a central role in the decisions that produce urban space. What inhabitants will do with that decision-making power remains undetermined*”. Daarbij laten planningstheoretici zich echter kritisch uit over de bestaansreden van deze bewegingen. Hoewel publieke participatie reeds bestaat sinds de opkomst van de moderne ruimtelijke planning (Alfasi, 2003), beperkt inspraak van burgers zich binnen grote projecten namelijk dikwijls tot ‘*window dressing*’ (Boonstra & Boelens, 2011) en ‘opgewarmde inspraak’ (De Rynck, 2014, p. 24). Indra Van Sande geeft deze critici auteurs geen ongelijk wat betreft voorbije decennia:

“Gent werkte al jaren lang rond participatie, maar er is een verschil tussen participatie en empowerment. Je kan een volledig plan of actie maken, daar maanden in steken en met diensten overleggen enzovoort, en dan naar burgers of stakeholders stappen en zeggen: ‘Wat vindt je ervan?’. Of je kan zeggen: ‘We gaan samen met die burgers die plannen maken en acties uitwerken’. Dat is een mijlen breed verschil. Het probleem is dat participatie nog vaak in dat eerste traject zit. Hier en daar zie je in Gent uitzonderingen [...] maar eigenlijk zie je de tweede vorm toch minder gebeuren.”

Het participierend gehalte van deze pogingen wordt een farce wanneer de overheid beleidsprocessen koppelt aan vooraf bepaalde beleidsdoelen. Klankbordgroepen en overlegmomenten worden eerder een ‘communicatiekanaal tussen regering en samenleving’ (Beck, 1974, p. 35). De ‘burgers’ rest aan het einde van de rit enkel het goedkeurend stilzwijgen. De vooropgestelde plannen zijn op die manier een impliciete uitdrukking van de onveranderlijke drang tot hiërarchische besluitvorming. Het draagvlak wordt *top-down* vormgegeven, waarbij ‘participatie’ vaak slechts een doekje voor het bloeden biedt. En waar draagvlak ontbreekt merken we als tegenreactie de komst van burgerprotest

op (Bono, 2014; Loopmans, 2014), in een poging om politieke besluitvorming te blokkeren (De Rynck, 2014).

Deze vorm van participatie, aldus de critici, is daarenboven niet democratisch in de strengste zin van het woord, aangezien het niet iedereen representeert. Ondanks claims die verband houden met het 'recht op de stad' binnen stedelijke ontwikkeling (Harvey, 2008), vinden deze *'top-down'* inspraakpogingen plaats binnen bestaande machtsstructuren (Beck, 1974, p. 41). Burgers worden dan hooguit een *'public support machine'* (Hendriks & Tops, 2001). Meer nog, waar *'bottom-up'* dynamieken spelen komen deze vaak van gevestigde actoren binnen het co-creatieve spel. Opnieuw zijn het de *'usual suspects'* die bepalen hoe het beleid eruit gaat zien (Sherlock, Kirk & Reeves, 2004). Daarenboven merken we geen verandering op van het institutionele kader waarbinnen dit alles plaatsvindt. Het bestaande regime worstelt teveel met de onzekerheden die gepaard gaan met verregaande inspraak en experimenteren (Beck, 1974). Toch is er verandering op komst. *"Meer en meer ziet men nu ook sociale bewegingen als belangrijke actoren in de ruimtelijke constructie van de maatschappij"* (Van Puymbroeck, Bono & Devos, 2014, p.4). 'Echte' participatie gaat *"om het ernstig nemen van expertise, kennis en ideeën van burgers"* (De Rynck, 2014, p. 24). Meer nog: de burgers gaan zélf aan de slag.¹²³ De opkomst van burgerinitiatief, naast burgerprotest.¹²⁴

Maar zijn binnen deze nieuwe poging werkelijk 'burgers aan de macht'? Is het 'recht op de stad' een naïeve droom, en zijn de 'Burger Meesters' (Henneman, Loorbach & Timmerman, 2012) van de toekomst wel de vrije leiders van een *'bottom-up'* revolutie? Volgens deze ideeën worden beslissingen genomen *"away from the state and toward the production of urban space [...] fundamentally shifting control away from capital and the state and toward urban inhabitants."* (Purcell, 2002, p. 101-102). Daarbij gaat de Fiets van Troje, met haar transitie-management in de praktijk, alleszins voorbij de klassiek-technocratische aanpak van weleer, aldus Vincent Meerschaert:

"Fiets van Troje is eigenlijk het tegenovergestelde van de klassieke hoorzitting bij een project waar je vooral klagers hebt. [...] Het [Fiets van Troje]-boekje is veel positiever geformuleerd. [...] Je zit niet te zagen over 'dit moet beter' en 'dat moet beter'. Het is een eerder objectieve vaststelling van zus en zo. [...] Het was duidelijk dat er iets moest veranderen, en het mooie was dat het niet door de typische, technocratische aanpak zou komen."

¹²³ Deze initiatieven richten zich op verschillende systemen, zoals gezondheidszorg, energievoorziening, huisvesting en mobiliteit. Hiervoor is echter maatwerk nodig, wat net vaak ontbreekt binnen geïnstitutionaliseerde bureaucratieën (De Rynck, 2014). *"Als actie-of bewonersgroep mag je enkel kleuren binnen de lijntjes die vooraf zijn uitgezet"* zo stelt Devos (2014, p. 26). Burgerinitiatieven hebben daarbij altijd bestaan, zij het meestal onder de noemer 'gesubsidieerde vrijheid' (De Rynck, 2014, p. 25). De overheid bevindt zich namelijk in een paradox als het op burgerinitiatieven aankomt. Enerzijds wil het bijdragen aan een innovatief herbekijken van de bestaande maatschappelijke context via subsidies, het mogelijk maken van initiatieven, enzovoort. Anderzijds wil het de gevestigde belangen beschermen (De Rynck, 2014) in een conservatieve beweging om behoud. Hier kan de overheid tegenwerken en de eerder gegeven ruimte opnieuw verkleinen, bijvoorbeeld door het vasthouden aan bestaande regels en routines. De tweede Januskop, weet u wel.

¹²⁴ Daarbij vermelden we dat 'de burger' niet bestaat, hoogstens verschillende groepen van verschillende burgers die zich over verschillende problematieken buigen. De nadruk ligt op het verschil. *"Niet alle burgerinitiatieven hebben het begrepen op diversiteit, duurzaamheid en sociale rechtvaardigheid zoals actieve middenklassers dat invullen"* (De Rynck, 2014, p. 26). Daarenboven lijkt de overheid eerder 'toffe' initiatieven te steunen dan deze gericht op protest tegen het bestaande beleid (*Ibid.*, p. 26).

Alhoewel, hoe valt dit dan te rijmen met de pragmatische legitimiteitskwestie uit voorbije hoofdstukken? De uitwerking van transitiepaden door experts en professionals bevat een inherente uitspraak over de legitimiteit van transitie management, zoals we zagen (hoofdstukken 4.5 en 5.3). De focus ligt namelijk op status, geloofwaardigheid en overtuigingskracht van de deelnemers, en minder op de inclusie van zoveel mogelijk burgers en hún visie op de toekomst. Dit is gekoppeld aan de beleidsvormingsprocessen welke de transitiepaden incorporeren binnen de stedelijke politiek. De technocratische wijze waarop het beleid omgaat met innovatieve (in)formele arrangementen zorgt ervoor dat deze laatste groepen op zoek gaan naar deelnemers met de juiste expertise en overtuigingskracht. Tot zover de nieuwe participatiepoging?¹²⁵ En veilige, voorspelbare en daarom ingekapselde poging tot [participatie]?

We kunnen beargumenteren dat de wijze waarop transitie management in de praktijk op experimentele wijze de stedelijke context uitwerkt, herwerkt, en doorwerkt kansen biedt om legitimiteit te koppelen aan een dynamiek van ambigue en pluralistische visies op het systeem in kwestie. Legitimiteit wordt samen opgebouwd, en ondertussen vinden leerprocessen en routinedoorbrekende handelingen plaats. Straatbewoners beginnen in te zien dat het ook anders kan. En uit verschillende getuigenissen blijkt ook dat ná de experimenten de ‘goesting’ aanwezig was om de vernieuwende stratelementen – zoals een picknickbank op een autoparkeerplaats – te behouden. Er is dan – na verloop van tijd - eerder sprake van een ‘vraagvlak’ dan een draagvlak. De Leefstraat kan als voorbeeld kan dienen voor de wijze waarop transitie management in de praktijk op toegankelijke en open wijze sociale en culturele groepen engageert als ‘*everyday makers*’ (Hendriks, 2009) van een – nieuwe – ‘*percieved*’ en ‘*lived*’ space (Lefebvre, 1991). Dáár was het vernieuwende karakter van deze participatie op Gentse wijze te vinden.

Burgers nemen steeds minder genoegen met de door de overheid aangereikte plannen, maar komen steeds vaker zelf op de proppen met ideeën en projecten (van Berlo, 2012). Maar dat is niet louter een naïef *bottom-up* verhaal, aldus ambtenaar Loesje Van Damme (Mobiliteitsbedrijf): “*Waar we nu fel op inzetten is bewonersgroepen in de stad, wijkcomités die nadenken over een andere circulatie en leefbaarheid in de wijk, zelf aan de slag te laten gaan. Wij bekijken dan in hoeverre er iets mogelijk is. [...] Er wordt dus gezegd: jullie zijn de gebruikers: werk zelf een oplossing uit voor jullie wijk.*”¹²⁶ [...] Dat

¹²⁵ We kunnen stellen dat aanvankelijk, binnen de lineaire interpretatie van transitie management en de eerste Januskop, het gevaar dreigde dat het hele gebeuren nooit verder zou gaan dan een veredeld overlegmoment waarbij experts hun visie op de stad van de toekomst kwamen orakelen. *Foreclosure* van innovatief doorgewerkte ideeën is precies wat plaatsvond binnen de eerste pogingen tot participatie. De overheidsinstanties bleven redeneren en werken vanuit hun eigen beeld op de samenleving buiten de samenleving (van Berlo, 2012). Dit resulteerde in [participatie], tussen haakjes, waarbij inspraak eerder als ‘*window dressing*’ (Boonstra & Boelens, 2011) beschouwd kan worden, waarbij de burgers inspraak mochten geven zolang de conventionele blik op maatschappelijke systemen niet in het gedrang kwam te staan. Transitie management loopt misschien niet het gevaar om ‘*end-of-pipe*’-participatie te worden (van Berlo, 2012), maar wel om als [participatie] geen wezenlijke bijdrage te leveren tot structurele veranderingen van het bestaande – technocratische en neoliberale – discours.

¹²⁶ We merken op dat transitie management geen vorm van DIY-stedenbouw mag installeren, waarbij het burgerinitiatief de overheid (maar niet noodzakelijk de markt) vervangt. De nadruk ligt op het samenwerken (Verhaeghe, 2015), waarbij de gevormde arrangementen tussen overheid en burger blijven bestaan binnen een nieuwe constellatie van regels en normen. Het autistisch – want niet naar de Ander gerichte – gehalte van private actorgroepen buiten de overheid brengt geen oplossing voor de collectiviteitsvraagstukken van een burger als producent én consument. We dienen enkel mobiliteit als voorbeeld te nemen om in te zien dat actie zonder overheidsregulatie – en steun – onzinnig is. De neoliberale logica achter dit verhaal houdt een terugkeer

zorgt ook voor meer draagvlak. Er wordt samen naar oplossingen gezocht". Op zich kan gesteld worden dat de Fiets van Troje een directe en deliberatieve vorm van democratie geïnstalleerd heeft: "With most other forms of political participation, the relationship between, say, one's vote or letter to a representative and a public decision is tenuous at best. In these experiments, however, participants exercise influence over state strategies. [...] Experiments [...] attempt to advance the venerable democratic value of engaging ordinary citizens in sustained and meaningful participation." (Fung & Wright, 2003, p. 27). En dat werkt door tot in de organisatie van de stadsdiensten, getuigt Indra Van Sande (Milieudienst):

"We hebben geleerd uit de transitiearena's. [...] Stad [Gent] begint 'participatie' anders in te vullen. [...] Structuurvisie 2030, bijvoorbeeld. DRIFT is daar ook mee bezig. [...] Dat wil zeggen dat ook Stedenbouw brood heeft gezien in transitie management. Nochtans iets dat zo planmatig is. Het gaat nu meer om actoren van in het begin meekrijgen in het verhaal, in plaats van plannen opmaken in gesloten kring. [...] Dat geeft een gans anders resultaat. En wij zijn blij als we dat zien."

Doorheen de verschillende Leefstraat-edities kwamen ambtenaren en burgers met elkaar in contact via het Fiets van Troje-netwerk. Zowel toekomstbeelden als grieven werden op tafel gelegd en onderling besproken. Daarbij lag het initiatief aan beide kanten, en werd afgewogen tot op welk punt geëxperimenteerd mocht worden. Beide partijen wisten niet op voorhand wat dit zou opleveren, waarbij de twee Januskoppen elkaar in bedwang hielden. En belangrijk om voorbij de participatiepogingen van voorbije decennia te gaan, is dat er 'hands-on' werd geprobeerd om de stad van morgen vandaag reeds uit te proberen.¹²⁷ En dat voorbij elke Habermasiaanse logica. Stad en

in naar een Darwiniaans proces waarbij de winnaars een privatopia installeren binnen de ruimte als – wel is waar pluralistische want tijdelijke – conventie. Eén van de uitdagingen is daarbij transitiedenken uit het enge neoliberale discours te halen (Block & Paredis, 2012), maar dat is voer voor een ander vertoog.

¹²⁷ We dienen op te merken dat er wel degelijk vragen werden gesteld bij de grenzen aan deze participatie. Willen we dat zomaar iedereen ideeën begint uit te testen? De meningen waren hierover verdeeld. We willen toch ook niet elke vorm van participatie? Loesje Van Damme (Mobiliteitsbedrijf) bijt de spits af: "We zijn nu een kader uit aan het werken waarbij straten een tijdelijk gebruik van de ruimte kunnen maken. Dat ze daarmee aan de slag kunnen gaan. De stad wil daar dus in meegaan. [...] Daar zijn we nu nog niet, maar de wil is er wel om mensen te laten experimenteren."

Interviewer: Dus als mensen hun volledige straat als parking willen inrichten, dan zou het mogelijk zijn?

Loesje Van Damme: "Ja... Dat is wel de moeilijkheid, vind ik... Om een kader uit te werken, maar daar nog wat regels of voorwaarden aan te hangen en tegelijk voldoende ruimte open te laten."

Interviewer: Dus een afgesloten ruimte? Een ruimte met een keurslijf?

"Voor ons is het vooral belangrijk: Het moet mobiliteitsgerelateerd zijn. Wij gaan wel zorgen dat het kadert binnen duurzame mobiliteit. Dan leg je wel nog altijd regels op. Het moet duurzame mobiliteit zijn, ten voordele van verkeersleefbaarheid. In die mate leggen we regels op... [...] Want anders kan je zeggen dat je een vrije ruimte krijgt om dagelijks feesten en straatbarbecues te organiseren. En dat is ook niet onze bedoeling."

Roel Vanderbeuren, kabinetsmedewerker van Schepen Watteeuw, ziet dat anders: "Wat ik nu zie is dat alle experimenten die in Gent doorgaan allemaal vertrekken vanuit dezelfde visie: Lab van Troje, Velodroom, Sint-Pieters-Buiten... Dat is allemaal gericht op beter verkeer, lagere snelheid, parkeren eruit, enzovoort. Ik wacht eigenlijk op het eerste experiment of icoonproject van iemand die zegt dat het op een andere manier moet gebeuren en autoverkeer in de stad gefaciliteerd moet worden vanwege het economisch belang, enzovoort. En dat er een proefproject wordt georganiseerd waarbij een bepaalde as door de binnenstad uitsluitend voor bezoekend autoverkeer wordt gereserveerd. Zo projecten komen er niet, maar wat zouden we ermee doen als ze aan ons deur staan en dat experiment willen doen?"

burgers maken samen de handen vuil en testen nieuwe ideeën uit in de praktijk. Chris Roorda ziet hierin één van de grootste verwezenlijkingen van de Fiets van Troje:

“Belangrijk was dat de Stad in gesprek ging met de stedelingen. Dus dat de stad niet gemaakt werd voor maar door de bewoners. Participatie was eerst vooral eenrichtingsverkeer, zal ik maar zeggen. [...] Daarbij heb je al een voorgestelde oplossing, of een voorgesteld probleem waarvoor je een oplossing vraagt. [...] En dan is het meer tweerichtingsverkeer geworden. Een meer co-creatieve manier. Dat komt omdat de Mobiliteitsarena’s zijn opgestart. [...] We zien niet wat het effect precies is geweest, maar de arena’s waren wel de start van iets.”

Er wordt geëxperimenteerd, waarbij er rechtstreekse inspraak is in de ruimtelijke vormgeving van de (Leef)straat. Voordeel is de tijdelijkheid, waarbij functionaliteit niet gedefinieerd wordt. Het is een tijdelijk uitproberen van een nieuwe gebruikswaarde in de straat. Want: *“It is impossible to predict precisely what will become of even the most neatly designed policy artefact out in the ‘field’”* (Voß, Smith & Grin, 2009). Maar daarenboven kunnen we stellen dat deze ‘co-creatie’ wel degelijk iets teweeg bracht.¹²⁸ Stadsdiensten gaan rond in de straten om te kijken welke elementen ze kunnen bewaren (De Volkskrant, 2015). Zo is er de anekdote uit de 3^{de} Leefstraat-editie. Met het autovrij maken van de Gentse Ooievaarstraat kon een groene kunstgrasmat niet ontbreken. Deze opstelling bleek echter al gauw aantrekkelijk voor enkele voetballende tieners uit de wijk. Ze kwamen daar geregeld een balletje trappen, wat voor sommige straatbewoners echter overlast veroorzaakte. Met het sneuvelen van een ruit was de maat vol. De jongeren werden aangesproken en er werd naar elkaars verhaal geluisterd. Zo bleek dat het voetbalpleintje waar de jongens meestal spelen een betonnen vlakke is. Kunstgras was veel toffer, waardoor ze hun partijen meteen verhuisd hadden. De Fiets van Troje zocht, vanuit een co-creatieve logica, naar een oplossing en ging samen met enkele bewoners en de jongens een kunstgrasmat uitrollen op het oude pleintje.¹²⁹ Van een moeilijkheid werd een mogelijkheid gemaakt, waar binnen de technocratische aanpak niet steeds een vlotte oplossing voor gevonden zou worden om uiteenlopende redenen.¹³⁰ Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren ziet in deze aanpak de stap van [participatie] naar participatie:

¹²⁸ De Leefstraat kent eveneens een continuïteit in de vorm van andere initiatieven, stelt Trojaan Jeroen Mercy: *“We hebben nu 70 knelpunten gekarteerd, waarvan de helft gemakkelijk valt op te lossen door kleinschalige infrastructuur ingrepen. We hebben dat aan de Stad Gent gegeven met de boodschap: ‘Doe er nu iets mee, we hebben het al allemaal schoon geïnventariseerd’. En ook in de toekomst gaan we iets doen om het draagvlak voor een iets leefbaardere wijk, zoals de actie op de Dampoort op autoloze zondag. [...] Dit zijn acties om de zwakke weggebruiker in beeld te brengen, en op te komen voor hun belangen. [...] Die Leefstraat kan je zien als onderdeel hiervan.”*

¹²⁹ Daarmee is het probleem nog niet van de baan. Enerzijds komen nu voetballende jongeren uit omliggende wijken op het terrein van de ‘locals’ spelen. Een strijd om territorium is losgebarsten, want in de buurt van de Meibloemstraat is nu één van de weinige vrij toegankelijke voetbalpleintjes met kunstgras te vinden. Anderzijds is er de visie van de architect en stadsadministraties. De architect had namelijk een plan ontworpen met grijs-groen contrasten, mooi zichtbaar vanuit de lucht. Maar plots is een grijs vlak (kunstgras) groen geworden. Er is - tussen de Fiets van Troje, Stad Gent en de architect - afgesproken om dit ‘euvel’ na de Leefstraten opnieuw te evalueren.

¹³⁰ Dat burgers hierbij in dialoog gaan is meteen een bevestiging van het democratische karakter van deze nieuwe participatiepoging, aldus Roel Vanderbeuren: *“Want door de experimenten kunnen de mensen misschien wel gemakkelijker bereikt worden. Als we een bepaalde straat heraanleggen en we organiseren een infomoment, dan zie je bepaalde mensen niet. Als ik naar de Leefstraten ga kijken op het moment dat ze plaatsvinden... Dan zie je de mensen wél op de picknickbanken en met hun kinderen van de glijbaan gaan. En de initiatiefnemers van de*

“Ik denk dat je dat kan zeggen. Dat is misschien een nog belangrijkere output geweest van de Fiets van Troje. Dus dat de Stad gedwongen wordt om op een andere manier na te denken, niet enkel over procedures en dat soort dingen, maar in het algemeen: De relatie Stad-Burger. [...] Nu is dat heel klassiek. Bij het Mobiliteitsplan richt je een straat in omdat je ze wil heraanleggen. Dat komt dan in een hele procedure binnen de Stad, die tot een ontwerp komt. Soms duurt dat anderhalf of twee jaar voor dit traject is afgelegd. En op het einde van de rit kom je tot een mooi ontwerp van de straat, met heel wat boompjes erin, en een spelelementje, maar toch ook nog wat parkeerplaatsen want dat is voor de bewoners ‘belangrijk’, enzovoort. Een ontwerp waar iedereen ervan zegt dat ze ervoor willen gaan. Met dat ontwerp gaat de Stad voor de eerste keer naar de bewoners. Maar het ontwerp is dan eigenlijk al klaar. Sommige bewoners vinden het dan goed, andere niet goed. [...] Resultaat: Er gebeuren minimale aanpassingen aan het plan en daarna wordt het uitgevoerd. Maar dat is totaal niet co-creatief. [...] Het is vooral het traject dat de Fiets van Troje bij elke Leefstraat aflegt dat inspirerend is voor het stadsbestuur om het ook op een andere manier te gaan doen. En we hebben dan ook in het bestuursakkoord gezegd dat we meer rond co-creatie willen gaan werken. Dus op een andere manier met burgers in dialoog gaan over de organisatie van de stad. [...] Wat mij betreft was dit de echte meerwaarde van het experiment.”

De meerwaarde van de Leefstraten – en andere icoonprojecten – ligt dus niet meteen in de ruimtelijke uitwerking van de basisideeën op zich, maar kunnen we de effecten überhaupt wel duidelijk afbakenen? De Stad Gent begint stilaan te wennen aan de vernieuwende aanpak van het samengestelde *governance-arrangement*. Ze maakt er dan ook deel van uit, tegen wil en dank de tweede Januskop uitdagend.¹³¹ Die ervaringen worden, binnen de organisatie maar ook door de ambtenaren in kwestie, meegenomen naar andere samenwerkingsverbanden, aldus ambtenaar Loesje Van Damme: *“De Leefstraten hebben wel voor een stuk de weg geopend. In Gent waren er al langer participatietrajecten. Maar de dingen gaan nu eenvoudiger. We zijn bijvoorbeeld bezig met het knippen van de Ledeganckstraat. Omdat de mensen nu weten dat het ons beleid is, gaat dat nu veel vlotter. [...] Vooral onder de stadsdiensten intern, bedoel ik. De burgers nog niet”*. Het proces loopt dus oneindig door, en een bepaald (transitie)traject valt moeilijk af te bakenen. Het is daarbij *“moeilijk om te zien*

straat, die misschien wel tot het hoger opgeleide profiel behoren, gaan wel in dialoog met die mensen. De mensen geven dan wel commentaar over hoe het allemaal is ingericht, en ze uiten bezorgdheden over parkeren enzovoort. Normaal gezien zou je die niet horen.”

¹³¹ Daarom kunnen we stellen dat de hele discussie rond het gebrek aan participatie binnen het opstellen van het nieuwe Gentse Mobiliteitsplan (Knack, 2015b) voorbij gaat aan de wisselwerking tussen systeemwereld en leefwereld, waarbij de Fiets van Troje bewoners een vorm van ‘directe participatiemogelijkheid’ gaf. Roel Vandebeuren legt uit wat er aan de hand is: *“Het is niet zo dat we onder de vlag van Lab van Troje gezegd hebben dat we Pol en Pier gingen samen zetten om te zeggen wat wij – vanuit onze experimenten – vinden wat in het mobiliteitsplan geschreven moet worden. Maar het is wel duidelijk dat er inhoudelijk, met wat er nu ligt, een kruisbestuiving geweest is. Zonder dat dit formeel georganiseerd werd. Een dat wordt duidelijk in de hele discussie rond het participatietraject van het mobiliteitsplan. Er wordt gesteld dat dit sterk onderbelicht is geweest. Er wordt door de oppositie sterk gehamerd op de formele procedures rond participatie en inspraak. En uiteraard mogen ze daar hun mening over hebben en moeten wij met de formele procedures in orde zijn. Maar zeggen dat er geen dialoog geweest is met Gentenaren over hoe het mobiliteitsbeleid vorm moet krijgen? Dat is onzin, want net door zo’n netwerken als het Lab van Troje wordt die dialoog zeer sterk gevoerd. Als Stad pik je dat op, en daar is niet altijd een formeel traject voor nodig.”*

wat eruit is gekomen”, stelt ambtenaar Indra Van Sande¹³², en dat bevestigt dat de praktijk ook de eerste Januskop steevast zal onderkennen. Maar we kunnen dus opperen dat het debat rond ‘participatie’ niet afgelopen is. Mede door de Fiets van Troje is Gent aan een volgende ronde begonnen, zo vervolgt Indra Van Sande:

“De Klimaatarena’s hebben ertoe bijgedragen dat er nu [op de Milieudienst] twee mensen fulltime gaan werken aan het zoeken van voortrekkers en het ondersteunen van bottom-up initiatieven. En er komt een premie van 12.000€ om een project sterker te maken. Dat is dus voortgevloeid uit het feit dat we steeds minder volk en minder middelen krijgen [...] en dat bottom-up initiatieven meer zelfredzaamheid moeten krijgen. [...] We zoeken een leefbare balans tussen onze economische realiteit en wat écht nodig is voor die initiatieven. Maar ik kan niet zeggen dat we die al gevonden hebben. Maar het toont aan dat de Stad [Gent] ‘participatie’ anders begint in te vullen. [...] Wat heeft transitie management dan bijgedragen? Dat de administratie is veranderd. Misschien nog niet 100% en misschien slechts 20%, maar de administratie is wel hier [in de Milieudienst] naar een andere manier van werken gegaan. [...] Participatie wordt anders ingevuld én andere diensten zetten zich, autonoom, achter idee van transitie management.”

6.2. Output-legitimititeit en het gezagsargument

Vragen rond participatie en inspraak maken, zoals we geopperd hebben, reeds decennia deel uit van een academisch debat (Fainstein & Fainstein, 1971). Peter Cabus oppert tijdens een congres in Gent op 11 december 2014 dat het *“niet langer de overheid alleen”* is die het mobiliteitssysteem moet vormgeven. *“Ook diegene die mobiliteitsgedrag veroorzaken moeten meedenken. Nu is de vraag: hoe doen we dat?”*. Uit het voorgaande blijkt dat we echter reeds voorbij de bestaande voorstellen tot ‘participatie’ als kernpunt van de discussie zitten. We zijn op het punt gekomen dat we ons kunnen afvragen of de overheidsdiensten ook bereid zijn om met het verkregen materiaal aan de slag te gaan.¹³³

Binnen het huidige lineaire beleidsmodel worden beslissingen beïnvloed door gevestigde actoren – politici en ambtenaren - doorheen het institutionele spel. Zij bezitten, eigen aan de representatieve democratie, enige wettigheid om tot deze beslissingen te komen: *“Democratic institutions can provide a framework for taking legitimate decisions about what constitutes the public interest, for enforcing rules, and resolving distributional conflicts”* (Meadowcroft, 2009, p. 337). We merkten hier echter meteen twee moeilijkheden op. De legitimiteit van ‘democratische’ beleidsvoorstellen vervalst, ten eerste, vanwege de temporele gebondenheid eigen aan de representatieve democratie (Majone, 1996). Een beslissing, geïnstalleerd door democratisch verkozen vertegenwoordigers, wordt enkele jaren later door opvolgers ongedaan gemaakt. Binnen het Gentse stadsbestuur ligt deze kwestie momenteel in het middelpunt van de belangstelling. Daarbij beroept het zich op ‘beslist beleid’ om de daadkracht van de representatieve democratie te verzekeren (CD&V Gent, 2015; Low Impact Man,

¹³² *“Je kan de hele kettingreactie moeilijk valideren. Je kan er niet de vinger opleggen. [...] Je kan niet bewijzen hoe de pingpong gewerkt heeft. En dat is soms heel pijnlijk.”*

¹³³ Doorheen het hele verhaal sluimert de vraag ‘Welke participatie willen we?’. Dit toont aan dat na de vraag ‘Wat wil de overheid met inspraak aanvangen?’ ook de vraag gesteld kan worden: ‘Willen we dat wel?’. Kunnen harde keuzes voor een leefbare stad gemaakt worden in samenspraak met de hele bevolking?

2015), zonder zich te bekommeren om acute uitdagingen: “[een] beleid dat enkele jaren geleden zonder veel ruchtbaarheid werd beslist en zonder dat de consequenties en vooral de uiteindelijke bedoelingen duidelijk werden gemaakt. Het is blijkbaar moeilijk om terug te komen op beslissingen die in de vorige legislatuur zijn genomen [...]” (Sint-Pieters-Buiten, 2015).

Ten tweede kan een verkozene, als representant van de maatschappij, quasi onmogelijk de héle maatschappij vertegenwoordigen.¹³⁴ Niet enkel is het moeilijk om elke stem te vertegenwoordigen; de liberale democratie gebaseerd op het concept van ‘meerderheid’ – volgend op verkiezingen – impliceert daarenboven dat er eveneens een minderheid bestaat welke de legitimiteit van gemaakte keuzes niet, of op zijn minst in mindere mate, zal aanvaarden (zie hoofdstuk 5.5). Zo ook voor de Fiets van Troje en haar voorstellen. Zoals Stefaan Claeys het stelt:

“De hele legitimiteitskwestie is een slappe koord voor de stad [Gent]. Gewoonweg door het feit dat ze het laten plaatsvinden, verleent de stad legitimiteit aan het experiment. Dan zeggen ze dat het iets officieels is, of semiofficieels, omdat het met hun toestemming gebeurt. Dat wil zeggen dat het mag. En dan is het de inschatting van de stad om te beslissen vanaf wanneer ze toestemming geven. Omdat het tijdelijk is en toch niemand pijn doet? Of als er een volksraadpleging aan vooraf gaat? Of gaan ze zich indekken op duizend en één manieren door, bijvoorbeeld, te zeggen dat het pas mag doorgaan als er zoveel procent van de straat akkoord gaat [zoals bij speelstraten]? [...] Er zullen altijd bewoners zijn die het niet zo tof vinden, maar daar moet de stad durf voor aan de dag leggen. Ze moeten er volop voor gaan, goed wetende dat ze niet iedereen gelukkig gaan maken als ze voor transitie kiezen. Het gaat om het installeren van een nieuw systeem, dus iemand moet het uitproberen.”

Deze twee bevindingen geven een aanvulling op het falen van de klassiek-technocratische beleidsvoering uit eerdere hoofdstukken (zie hoofdstuk 1.1). Centraal daarbinnen staat de onmogelijkheid om een belang te vinden dat ‘algemeen’ genoeg is om in onwrikbare plannen een toekomst voor iedereen uit te denken. Stedelijke consumenten blijven gebonden aan deze passieve positie (Gunder, 2010), en krijgen geen kans om zelf aan de slag te gaan binnen hun eigen leefwereld. Dit zorgt in werkelijkheid voor een moeilijke koppeling tussen functies en gebruiker, met ‘vertaalfouten’ tussen plan en realiteit. Yves De Weerd (VITO) ziet het als volgt: *“Er is toch een probleem tussen taal, de vormtaal die door planners gesproken wordt, en die wordt omgezet in een soort fysieke realiteit waarin mensen moeten leven. Die is niet meer aan te passen. Eens die uitvoering er is – en de dingen staan er en de mensen merken dat iets beter een meter verder had gestaan – ging*

¹³⁴ Roel Vanderbeuren wijdt uit over deze legitimiteitskwesties, en ondersteunt daarbij meteen de ‘claim’ door Fiets van Troje om de stedelijke conventie uit te dagen: *“Je kan niet zeggen dat de GECORO en andere adviesraden een goede afspiegeling zijn van de Gentenaren. En klankbordgroepen die je als Stad organiseert om een bepaald ontwerp van een straat te organiseren: Daar komt ook niet iedereen naartoe. Je bereikt dus sowieso een grote groep mensen niet. En als er al mensen zijn op zo’n vergadering zijn het vaak de mondigste en hoogst opgeleiden die daar een inbreng hebben en het ontwerp bijsturen. Dus daar stoten we op grenzen. Een informeel netwerk, én experimenten zoals de Leefstraten wat dat zijn twee verschillende dingen, zijn echt nodig... [...] Ik geloof dat dit qua structuur beter is en meer kansen geeft om representatief te zijn. Maar daar wil ik niet mee zeggen dat het op dit moment al zo is. Je zal mij niet horen zeggen dat het Lab van Troje zelf een mooie afspiegeling is van de samenleving waarmee we de mening van de Gentenaar eindelijk zullen kennen. Maar de eigenheid van het netwerk, en de structuur of liever het gebrek aan structuur, biedt wel meer kansen dan de logge adviesraden en inspraakprocessen.”*

het niet meer [om iets aan te passen]. Terwijl transitie werkt vanuit het experimentele. Of het nu gaat over sociale verhoudingen of fysieke ruimte. Van zodra je veranderingen aanbrengt binnen de stedelijke ruimte, gaat het over systeemveranderingen. Er komt ontzettend veel in beweging". Dit sluit aan bij wat Roorda en collega's (2012, p. 7) 'complementaire governance-activiteiten' noemen. Transitie managers staan in de praktijk tussen leefwereld en systeemwereld, tussen beleidsmakers en burgers. De uitkomst van experimenten kan dan dienen als inspiratie voor strategische planning en regelgeving.

Maar nergens komt de verloochening van de eerste Januskop en de bevestiging van de tweede meer aan de oppervlakte dan binnen dit debat. Pieters Deschamps, bezieler van het Leefstraten-project, herhaalt tijdens een bijeenkomst op 5 februari 2015, dat *"informatie en kennis uit de experimenten gehaald worden om het beleid te beïnvloeden"*. Maar wordt die overgang wel zo vlot gemaakt? Niches zijn, zoals Smith, Voß en Grin (2010, p. 441) opperen, toch slechts goede ideeën en geen blauwdrukken voor een toekomstig beleid? Hoewel Hajer (2003a, p. 175) reeds aangaf dat *"[t]he context of policy making is changing"*, is er maar weinig geweten over de processen en mechanismen waarop socio-technische regimes in de praktijk daadwerkelijk veranderen (Smith, Voß & Grin, 2010). Er heerst dus een dubbele dynamiek binnen transitie management. Enerzijds is er de 'deliberatieve' en experimentele aanpak rond probleemoplossing, anderzijds is er de onderhandeling omtrent nieuwe institutionele regels en visies bij beleidsmakers (Hajer, 2003a, pp. 175-176). Daarbij kan de radicale verandering vaak niet - of niet voldoende - doorwerken in beleidsplannen en vernieuwende handelingen (zie Deham & Vandermaelen, 2014; Paredis & Block, 2015). De tweede Januskop in de praktijk. Deze laatste beweging blijft echter onderbelicht binnen transitie managementtheorie. Smith, Voß en Grin (2010, p. 445) vragen zich nochtans terecht af: *"How do regimes open up, erode or decline?"*

Een goede 'verankering' van de transitiedoelen in beleidsdocumenten lijkt cruciaal om op lange termijn de radicale verandering geïnstitutionaliseerd te krijgen (Roorda *et al.*, 2011, p. 37). Zo ook bij de Fiets van Troje, en zij kregen al gauw een opportuniteit voorgeschoteld. De eerste Januskop in acht nemend kunnen we stellen dat in Gent het toeval opnieuw niet wezenlijk toevallig was (zie hoofdstuk 4.7). Tijdens de Mobiliteitsarena's werden de krijtlijnen getekend voor een gloednieuw stedelijk mobiliteitsplan. Tim Scheirs was één van de verantwoordelijken om deze klus te klaren. Het Mobiliteitsplan werd 'on-hold' gezet tot het duidelijk was wat de arena's zouden opleveren. Collega Loesje Van Damme beschrijft de coïncidentie:

"Ik weet niet wat de reden was om het mobiliteitsplan uit te stellen. Maar daardoor had Tim [Scheirs] wel de ruimte om binnen de transitiearena te stappen. En hij heeft dan het hele traject gedaan. Dan was het weer tijd om met het mobiliteitsplan bezig te zijn. Hij heeft de Fiets van Troje dan moeten laten vallen, van de dienst, om met het mobiliteitsplan bezig te zijn. Maar omdat zijn visie ongetwijfeld heel sterk veranderd was, heeft het wel een impact gehad op het mobiliteitsplan."

Tim Scheirs geeft aan dat hij zelf op een zijspoor werd gezet vanuit de eigen dienst, en dat hij aanvankelijk de arena's als 'expert' benaderde. Anderen geven dan weer aan dat hij bewust gekozen heeft om te wachten op de resultaten van de Mobiliteitsarena's om verder te schrijven aan het Mobiliteitsplan. Hoe dan ook, die coïncidentie kan er enkel voor gezorgd hebben dat elementen van

de Trojaanse visie in het plan werden opgenomen. Al was het maar impliciet, met de Fiets van Troje in het achterhoofd tijdens het schrijven. Arenalid Kristof De Vriendt is overtuigd dat je tussen de regels de voorgestelde radicale visie kan lezen:

“Maar dan heeft onder andere Tim [Scheirs] gezegd dat hij ermee wilde wachten. Hij liet het proces op stop zetten en wou eerst met de Fiets van Troje doorgaan en een strategische denkoefening maken op hoog niveau. Alleen dat al heeft ervoor gezorgd dat de Fiets van Troje impact heeft gehad op de manier waarop het mobiliteitsplan er nu ligt.”

De Trojaanse harde keuzes zijn dan ook een vorm van agenderen geweest voor een bredere beweging doorheen overheidsdiensten allerhande. Hoewel uit nieuwe beleidsplannen de impact van het transitiegebeuren misschien niet meteen merkbaar is, zijn alle participanten ervan overtuigd dat de schrijvers van deze plannen de ideeën van de Fiets van Troje in het achterhoofd hebben.¹³⁵ En vooral in Gent merken we daardoor dat de stedelijke overheid klaar is om radicale veranderingen door te voeren, aldus Chris Roorda van DRIFT: *“Een keuze zoals ‘Leefstraten worden normaal’, dan kon je niet maken een paar jaar geleden. Er zou te weinig steun voor geweest zijn. En nu heb je de kans dat er, door de ervaringen die werden opgedaan, steun is. En dat je een verhaal hebt. De mogelijkheid om erover na te denken dat het anders kan zijn in de toekomst. Ik ben betrokken bij de structuurvisie in Gent, en je kan echt merken dat de idee van de Leefstraat post heeft gepakt. Dat is zeker door het kleiner maken van het grote idee via experimenten”.*

Maar daarmee is de klus nog niet geklaard. Binnen transitie managementtheorie wordt te licht voorbijgegaan aan de moeilijkheid om radicale veranderingen ook structureel doorgewerkt te krijgen binnen strategische en operationele beleidsplannen. De verloochening van de eerste Januskop wordt pijnlijk voelbaar binnen de tweede, wanneer transitie management in de praktijk geen instrumenten aanreikt om voorbij het experiment aan de slag te gaan. Het opnemen van innovatieve ideeën staat nog niet gelijk aan een daadkrachtig radicaal beleid. Indra Van Sande voelt, als ervaringsdeskundige binnen de Milieudienst, de Januskoppen aan het werk in Gent:

“Eigenlijk pakt [DRIFT] de traagheid der dingen te weinig mee. [...] Transitie management lukt meestal bij zaken die onmiddellijk leiden tot een geslaagd experiment. Maar eigenlijk heb je dan de vrij gemakkelijke acties. Alles wat structureel en strategisch is – alles wat het systeem effectief grondiger verandert – gaat trager. En dan is de vraag: wat doe je daarmee? Ik vond [...] de theorie van DRIFT soms vrij goedgegelovig. In die zin dat de enthousiaste stakeholders eerst even meestappen in een vrij amusant project – het is allemaal plezant tot het tot actie komt – maar in de theorie van DRIFT stopt het daar opeens. Wij zeiden dan: ‘Gasten, nu is het moment van de waarheid. Waar is onze

¹³⁵ Loesje Van Damme ziet hoe de Trojaanse ideeën doorwerken binnen de hoofden van mensen: *“De Fiets van Troje heeft het proces wel versneld. Vorig jaar 10 straten en nu 20 straten. Dat moet je wel intensiever doorwerken. Je moet contact leggen en knopen doorhakken. Dus het is zeker versneld... maar ik denk dat het vooral is door Tim [Scheirs] en Dries [Gysels] die erin zaten als ambtenaren. Tim heeft meegeschreven aan het mobiliteitsplan. Zijn visie en de ideeën die hij opgedaan heeft binnen de transitiearena’s en verder met het Lab [van Troje] heeft zeker doorgewerkt binnen dat plan. Zij kennen goed hun weg binnen de stad, en zo kunnen ze ook druk leggen op die stad. Ik merk het verschil zeer hard tussen het Lab van Troje en andere groepen. Die laatste drukken minder hard. Het gaat minder hard vooruit. [...] Je ziet het al aan de hoeveelheid stadsdiensten waarmee [de Fiets van Troje] samenwerkt.”*

begeleiding? Nu begint het pas, en jullie trekken zich terug?’ De grootste valkuil is als er effectief dingen gedaan moeten worden.¹³⁶”

Voor sommige participanten is de eerder genoemde politieke steun (zie hoofdstuk 5.5) bepalend voor de verdere doorwerking van de vernieuwende ideeën. Zonder mandaat maken strategische keuzes geen kans. Stefaan Claeys stelt het als volgt: *“Eigenlijk zijn het de vijf harde keuzes die gehaald moeten worden tegen 2017. Of liever: voor het einde van deze legislatuur. Want daar gaat het eigenlijk om. Want het moet omgezet kunnen worden in wetteksten of bestuursakkoorden, enzovoort. Het gaat dan eerder om een nieuwe beleidscultuur. [...] Bij het herinrichten van een straat of bij het organiseren of verlenen van vergunningen – dus in de dagelijkse beleidspraktijken van de stad Gent – moet de omslag gemaakt worden voor het einde van deze legislatuur. Zo zit je op kruissnelheid om het eindbeeld 2050 te kunnen halen”*. Sommige participanten zijn alvast overtuigd van de politieke moed wat betreft de radicale voorstellen. En dat zal zich dan weer doorzetten in beleidsplannen, zoals Indra Van Sande beargumenteert:

“Wij hebben superveel van de Klimaatarena’s binnen het bestuursakkoord teruggevonden. Het zat eerst in twee partijprogramma’s, van SP.a en Groen, en daarna in het bestuursakkoord. Structureel kan je het niet laten doorgroeien... [...] Dan heb je een kader waarbinnen je een mandaat krijgt. Als je dan naar structurele veranderingen wil gaan... [...] Zo’n structureel kader is waanzinnig belangrijk. Voor de dagelijkse werkomgeving [als ambtenaar] is dat een dag en een nacht verschil.”

Toch was het voor anderen teleurstellend dat de doorvertaling naar strategische en operationele plannen er nog niet gekomen is. Het eerder genoemde gevaar rond ‘vrijblijvendheid’ wordt bewaarheid wanneer de ambitie en durf bij de cruciale personen ontbreekt. *“Het gevaar is dat we een Leefstraat gaan doen, dat het plezant is, en ‘that’s it’.*”, aldus Vincent Meerschaert. Het uit het oog verliezen van de eigen visie is daar op zijn minst gedeeltelijk verantwoordelijk voor¹³⁷, maar belangrijker is de tweede Januskop waarbij elk regime een dynamische stabiliteit vertoont. Het is realistischer dat systeemverbeteringen gaan optreden dan radicale veranderingen. Roel Vanderbeuren, kabinetsmedewerker van Schepen Watteeuw, begrijpt dat er nog veel werk voor de boeg is. Met kleine stappen komen ze er wel:

“De Fiets van Troje heeft alleszins iets teweeg gebracht. Ik ga niet zeggen dat we er al zijn, maar je merkt dat er een aantal principes zijn zoals buurtparkeren die nu al in strategische

¹³⁶ Indra Van Sande vergelijkt de Leefstraat met grote projecten binnen de Milieudienst: *“Een Leefstraat is eigenlijk gemakkelijk om op poten te zetten [...]. Andere projecten zijn misschien juridisch en financieel moeilijker. [...] Of je hebt andere actoren nodig, zoals ZAWENT: Zero AfvalWater met Energie- en Nutriënten Terugwinning. [...] In 2011 zij we voor het eerst samengekomen, maar ze zijn er [voor ZAWENT] nog niet uit. Het staat er nog altijd niet. En dat is misschien een punt van kritiek op transitie management. Het gaat steeds om snelheid en de energie erin houden [...] maar voor zulke projecten is dat lastiger. [...] Maar dat ligt misschien eerder aan het falen van procesmanagement, en niet aan transitie an sich.”*

¹³⁷ Vincent Meerschaert verduidelijkt: *“De moeilijkheid was dat de langetermijnvisie soms wat begon te verwateren. Het was niet zomaar een straat tijdelijk eens verkeersvrij maken. Er zat wel degelijk een visie achter op langere termijn: Leefstraten, Leefwijken, Leefbare stad... Je moest dat in het achterhoofd kunnen houden en dat is misschien soms het gevaar voor de Fiets van Troje. We zijn duidelijk vertrokken van het langetermijnverhaal: waar staan we nu en waar willen we in 2050 staan. Welke kiemen kunnen we nu al voor een stuk detecteren en activeren?”*

plannen van de Stad vertaald worden. Dat is goed, want dat is wat het Leefstraat-experiment een stuk voor ogen had. Dus dit is zeker geslaagd. Maar ik ga ook niet beweren dit één op één te wijten is aan de experimenten van het Lab van Troje. Dat heeft ook voor een stuk te maken met maatschappelijke inzichten.”

Maar kleine aanpassingen zoals ‘buurtparkeren’ waren er misschien ook gekomen zonder Fiets van Troje. In welk opzicht vallen de vernieuwende ideeën binnen de huidige reeks plannen dan toe te schrijven aan het transitie-initiatief? Opnieuw valt transitie-management in de praktijk moeilijk af te bakenen. En het valt nog maar af te wachten of de innovatieve ideeën ook daadwerkelijk enige ‘output-legitimiteit’ zullen krijgen (Hendriks, 2009). We kunnen stellen dat de politieke moed op sommige vlakken ontbreekt om radicale keuzes te maken, de tweede Januskop ontmaskerend. Philippe Van Wesenbeeck ziet het daarom somberder in: *“We durven nog altijd niet kiezen. De idee ‘Elke nieuw ingerichte straat is een Leefstraat’... Elke keer zien we dat er toch zoveel parkeerplaatsen ingetekend moeten worden. Ik vind dat jammer. De échte manier is een sterk Mobiliteitsplan/Parkeerplan. Als dat er staat en het uitgangspunt is [...] dan heb je een kapstok en kan je zeggen: ‘Sorry, maar dat hadden we afgesproken’. [...] Onder de radar leeft dat wel, maar in de praktijk nog niet. [...] Voor mij heeft dat te maken met ambitie en durf”*. Het lijkt nog steeds te moeilijk om harde keuzes in de praktijk om te zetten, vaak vanuit een vrees de steun van de bevolking te verliezen. Het is, bijvoorbeeld, nog steeds moeilijk om te kiezen tussen één parkeerplaats en een fietsstalling. Of het aanpassen van een circulatieplan op vraag van bewoners. En dit terwijl uit de experimenten blijkt dat het kan, en ondanks politieke steun (Gemeenteraad 21 oktober 2013). Enkel de overheid¹³⁸ kan finaal knopen doorhakken binnen de tweede Januskop, zo stelt Yves De Weerd van het VITO: *“Het is belangrijk dat je, als je beleid aan het voeren bent, dingen uitprobeert. Dat leert ons enorm veel over wat een goede finale oplossing zou kunnen zijn. Maar dan moet een overheid natuurlijk de teugels loslaten over wat het kan beslissen en wat niet.”*

¹³⁸ Daarbij kan uiteraard de vraag gesteld worden op welk niveau deze beslissingen genomen dienen te worden. Federaal? Vlaams? Lokaal? En welke bijkomende moeilijkheden zal ons dat schenken (Paredis & Block, 2015)? Ook hier valt een transitiepad niet af te bakenen, aldus arenalid Stefaan Claeys: *“Een belangrijke faal- of succesfactor zijn de andere overheden die [in Gent] iets te zeggen hebben. Want de stad heeft veel, maar niet alles te zeggen over mobiliteit. Veel van wat hier gebeurd wordt in Brussel of Mechelen beslist. Daar hebben we hetzelfde proces nodig, maar een schaal hoger. Hoe kan de Stad Gent zijn goesting doen, wetende dat actoren soms meer beslissen wat hier gebeurt. [...] Veel van de harde keuzes moeten eigenlijk in Brussel vallen, zoals bij De Lijn. Dus hoe pakken we het aan om niet enkel de Gentse politiek, maar ook de Vlaamse en federale politiek mee te krijgen? En de vervoersmaatschappijen? Dat aspect mag zeker niet uit het oog verloren worden.”* Dat de lokale overheden een grote rol spelen lezen we ook op de website van het Britse Transition Network (2015): *“When we emphasise the vital impact that communities can make in this process, we’re not saying that national governments are irrelevant or that institutions like businesses aren’t important - we know they’re all vital. What we are saying is that for most people, their own local community is where they can have the quickest and greatest impact. Our hunch is that when the governments see what communities can do in terms of this transition, it’ll be easier for them to make decisions that support this work.”*



Figuur 11: Fietsenstalling als tijdelijke experiment

We merken dus dat de tweede Januskop niet zonder gevolg opduikt. Het lijkt, ondanks de politieke steun voor het tijdelijke experiment, de ‘verlichte geesten’ van enkele ambtenaren en de radicale visie binnen strategische documenten, moeilijk om vernieuwing door te voeren binnen een operationeel beleid. Een overheid moet niet enkel de experimenten faciliteren maar ook bestaande regimes ‘afbreken’, stelt Loorbach (2014). Zowel qua stadsadministratie en politieke *governance* als ruimer. Maar de transitie in de praktijk is, buiten enkele tijdelijke en mogelijks vrijblijvende experimenten, nog niet ingezet. Voor Indra Van Sande ontbreekt het aan actieve inzet om iets ‘structureel’ te verankeren:

“Structureel is er nog niet zo veel veranderd door Lab van Troje. Als er een structurele wijziging is die van belang is dan is dit het Mobiliteitsplan. Dat ziet er anders uit dan als de Mobiliteitsarena er niet zou geweest zijn. Dus dat is ook een structurele verandering. Bij Leefstraten zien we steeds meer mensen enthousiast worden, maar [de Fiets van Troje] blijft wachten op de stad tot er iets structureels gebeurt. Dus tot er, bijvoorbeeld, straten zijn die heraangelegd worden en volledig aangepast zijn [tot Leefstraat]. Maar wij geven hen natuurlijk ook die tijd. Als wij vergelijken met ZAWENT: dat is ook zoveel jaar na datum. We hopen alleen dat de interne dynamiek van de zvw ook structurele aanpassingen tot doel heeft. Want als je transitie management ergens op moeten afrekenen, of het nu succesvol is of niet, is dat het niet altijd effectief iets veranderd heeft aan het systeem. [...] De Leefstraat zit nog zeer sterk op ‘sensibiliseren’, al heeft het misschien ook een impact gehad op het Mobiliteitsplan.”

Of gaat het toch de goede richting uit, net door dat ‘sensibiliseren’? De meningen zijn duidelijk verdeeld. De belangrijkste bijdrage van de Fiets van Troje was misschien niet de ruimtelijke uitwerking en harde keuzes, maar de wijze waarop culturen (burger én stad) daverden op hun grondvesten. Routines en conventies werden uitgedaagd, met of zonder operationeel beleid. En misschien werd het opnemen van deze ideeën binnen, bijvoorbeeld, bestuursakkoorden versneld? Roel Vanderbeuren ziet de verschrikking van de tweede Januskop wel opduiken, maar heeft goede moed dat de nabije toekomst er dankzij de transitiepogingen in de praktijk rooskleuriger uitziet: *“Experimenten rond straatinrichting enzovoort, dat is ook wel interessant. Zoals de shift van straatparkeren naar buurtparkeren: Wij pikken dat wel op en dat vertaalt zich wel naar de principes die nu in het nieuwe parkeerplan staan ingeschreven. Dus het is niet dat de inhoud van het experiment voor ons niet belangrijk is. Maar voor de Stad in het algemeen is vooral de manier waarop en het proces van aanpakken eerder waardevol”*. En daarvoor dienen de stadsdiensten in eigen borst te kijken.

6.3. Overheid en ambtenarij binnen het arrangement

Kunnen we, op de keper beschouwd, stellen dat transitie management louter een modetrend is, met de nieuwe vocabulaire als niets meer dan een vernieuwde retoriek? Hoewel dit misschien het geval is voor transitie als populaire betekenaar op zich (Block & Paredis, 2012), kunnen we het gebeuren in de praktijk wel degelijk zien als een vernieuwende vorm van *governance* (Smith, Stirling & Berkhout, 2005), waarbij vaak tijdelijke of informele arrangementen een oplossing proberen zoeken voor prangende problemen (Loorbach, 2010). Het academisch onderzoek betreffende uitdagingen op lange termijn en (nieuwe) *governance*-arrangementen stijgt dan ook zienderogen (Voß, Smith & Grin, 2009). De dominantie van het nieuwe vocabulaire binnen verschillende overheidsdocumenten is eveneens een illustratie van de wijdverbreide ontevredenheid met 'kant-en-klare oplossingen' die via 'top-down' overheids-interventie worden opgelegd (Hajer, 2003b, p. 41). Deze 'klassiek-modernistische instituties' (*Ibid.*, p. 44) verdwijnen echter niet. Transitie management in de praktijk speelt in op het spanningsveld dat ontstaat tussen een tijdelijke (in)formeel beleidsarrangement enerzijds en de bestaande politieke en administratieve bestuursstijl anderzijds.

En opnieuw kunnen we stellen de het transitieverhaal hier een (kort) geheugen kent, namelijk in de wijze waarop ambtenaren naar de eigen organisatie kijken. Maar hoe is de Fiets van Troje erin geslaagd voorbij het imago van een gezellig initiatief – met een 'gezamenlijk kopje koffie' bij de overheid (van Berlo, 2012) of een pintje na de vergadering – tot een geheel nieuwe vorm van *governance* te komen? Tim Scheirs, ambtenaar binnen het mobiliteitsbedrijf, stelt dat er logische band was tussen leefwereld en systeemwereld: “[...] *[D]e Fiets van Troje werd in crescendo opgebouwd. [...] Het spanningsveld werd groter tussen de overheid en de Fiets van Troje, en dat had een effect op de manier waarop de organisaties werkten*”. Ook transitie management theoretici stellen dat de gemeenten en het transitie-initiatief samen een verantwoordelijkheid dienen op te nemen (Roorda *et al.*, 2011, p. 48).

Dit toont aan dat transitie management in de praktijk complexer is dan voorgesteld binnen het lineair transitie model. Een transitie-initiatief kan niet in een 'leemte' bestaan, als afzonderlijk *Ding an sich*. Er bestaat hier geen *Spaltung* tussen *bottom-up* en *top-down*, leefwereld en systeemwereld, niche en regime. Binnen het kluwen der praxis lopen deze werelden door elkaar (zie ook hoofdstuk 6.5) en we kunnen daarom stellen dat de Fiets van Troje nooit de overgang naar burgerinitiatief *pure sang* gemaakt heeft (zie hoofdstuk 4), stelt ook Mobiliteitsambtenaar Loesje Van Damme: “Ik denk dat het in de praktijk niet losgelaten is. De banden waren zeer sterk. En nu nog. [...] Maar nu is het nog lossier dan in het begin”. De stad blijkt een onlosmakelijke partner binnen het transitiegebeuren, waarmee we de eerste Januskop de tweede in vraag zien stellen. Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren ziet deze samenwerking als cruciaal:

“De grootste bijdrage was misschien dat er een soort ruimte ontstaat waarin mensen elkaar ontmoeten en daar rond verschillende thema’s bezig zijn. En daar kan je als Stad niet ontbreken. Als er in het netwerk van het Lab van Troje geen ambtenaren, geen kabinetarissen, geen Schepenen, niemand die bij de Stad betrokken is, aanwezig zouden geweest zijn... Dan had je die kruisbestuiving niet meer. Je moet daar gaan inzitten.”

Maar met deze uitspraak bevinden we ons, naast de tweede Januskop, eveneens temidden een andere moeilijkheid. Elk transitie-initiatief dient er voor te zorgen dat het vooral géén niche wordt. Het mag geen vrijstaande burgergroep worden. De (in)formele banden met een (lokale) overheid zijn van levensbelang. Regels en routines van beide werelden dienen te worden verzoend binnen een nieuwe manier van regelgeving en routineren (De Rynck & Verschuere, 2014). Die ondraaglijke leemte uit vorige hoofdstukken, voor wie het zich herinnert. Kortom, een vernieuwend *governance*-arrangement (Smith, Stirling & Berkhout, 2005). En die samenwerking moet informeel en vrijdenkend blijven, langs beide kanten. Zo niet bestaat het gevaar dat de ideeën te vlug geïnstitutionaliseerd worden, stellen Roorda en collega's (2012, p. 35): *"The transition arena is a temporary platform, but one of the consequences of this process may be that this platform is institutionalized and/or incorporated in the form of a more formal organization"*. Philippe Van Wesenbeeck, dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, begrijpt dat de eigen houding daarbij van belang is: *"En dan komt het erop aan alles in elkaar te zetten. En dan hangt het ervan af of we alles laten doen vanuit zelforganisatie, of dat we het vanuit technocratische bril bekijken"*.

Daarvoor dient de overheid haar eigen werking aan te passen. Centraal hierbij staat het mogelijk maken van wisselwerking en dialoog, zowel met straatbewoners als initiatieven zoals de Fiets van Troje. En bereid zijn zichzelf te compromitteren en de handen vuil te maken. Maar de ondraaglijke onvoorspelbaarheid van de eerste Januskop gooit roet in het eten. We merken dat deze houding door de stad, met het uitbreidende succes van de Leefstraten in 2015, aan het veranderen is. De bevoegde stadsdiensten stellen dat het hen aan middelen ontbreekt om, zoals tijdens vorige edities, mee de straat op te trekken.¹³⁹ De Fiets van Troje, zo wordt gesteld, kan het nu wel zelf redden. En daarmee is de breuk tussen leefwereld en systeemwereld verraderlijk dichtbij. Volgend gesprek met 'transitie-ambtenaar' Loesje Van Damme duidt de moeilijkheid aan:

"Wij waren er tijdens de eerste edities bij om samen met de bewoners naar oplossingen te zoeken. We hebben dan ook veel tijd gestoken in bewonersvergaderingen in de keuken, enz. Dat hebben we dit jaar niet meer gedaan. Ook het overleg met Ivago en de brandweer. Vorig jaar gebeurde dat door ons, nu ook allemaal door de Fiets van Troje zelf."

Interviewer: *Dus dat was een bewuste strategie om het los te laten?*

"Ja. Er wordt veel meer verantwoordelijkheid bij hen gelegd. Ik vind dat zelf moeilijker. We hebben er nu minder controle, of vat, of zicht op. Ik zal het zo zeggen. Vorig jaar wisten we goed wat de opmerkingen waren van Ivago en de Wegendienst. Nu weten we dat niet. [...] Hetzelfde voor de gedragenheid in de straat. We moeten daarvoor vertrouwen op het Lab dat het goed gaat. [...] Maar ondertussen krijg ik wel klachten: petitie's en telefoons. Vorig jaar was dat ook, maar toen wist ik wat er al gebeurd was en wat de afspraken waren. Dus ik kan burgers die nu bellen onvoldoende inlichten."

Interviewer: *Waarom is dat dan beslist geweest?*

"Uit tijdsoverwegingen. Ik zou in deze periode fulltime met de Fiets van Troje bezig kunnen zijn."

¹³⁹ De Fiets van Troje teert op een breed netwerk aan vrijwilligers en spijst de kas met subsidies, prijzengeld en 'crowdfunding'.

Herinner je uit Deel II dat de ogenschijnlijke overgang van overheidsinitiatief naar burgerbeweging er kwam vanuit een ‘aanvoelen van de eerste Januskop’. Nu is die beweging kennelijk opnieuw aan de gang, zij het vanuit de stadsdiensten zelf en om meer pragmatische reden. En binnen de stad wordt dit als een spijtige evolutie gezien. Niet enkel vanwege een verantwoordelijkheidsgevoel, of om de tweede Januskop via enige controle op het proces te bevestigen. Wel omdat de meerwaarde van het nieuwe samenwerkingsverband voelbaar is binnen de stadsdiensten. Er wordt aangevoeld dat leefwereld en systeemwereld elkaar nodig hebben, denkt ook ambtenaar Philippe Van Wezenbeeck:

“Eigenlijk was het een open proces: het ligt daar, dus doe er iets mee als je wil en doe er niets mee als je niet wil. En het leuke voor ons was dat we er intern wel veel aan gehad hebben. Ik herinner mij dat we er intern veel gesprekken over hadden [...] en ik vind dat wij [ambtenaren] dit soort zaken nodig hebben om scherp te blijven. Als we dat niet hebben [...] worden we niet geprikkeld om eens open, out-of-the-box, te denken. [...] Als overheid moeten we innoveren en innovatief zijn. [...] We moeten ruimte maken om strategisch – innovatief – outside the box te durven denken.”

En deze beweging komt er op een moment dat het Fiets van Troje-netwerk een stap voorbij de ‘niche’ kan maken. Maar de stadsdiensten zelf zijn dus eerder voorstander om de intensieve – zij het informele – samenwerking voort te zetten. Zij hebben het transitiegebeuren dus nooit losgelaten. Integendeel: zijn er zelf mee aan de slag gegaan. Zo lijkt het vaak alsof de klassieke overheidsdiensten slechts belemmerend kunnen zijn voor innovatieve ideeën. Maar daarbij wordt voorbijgegaan aan de keuze welke door de diensten zelf gemaakt wordt om mee te stappen in het verhaal. Dit komt niet vanzelf, en vraagt intern enige moed en middelen om die stap te zetten. Jeroen Mercy verduidelijkt, als ambtenaar én Trojaan, hoe die keuze niet evident maar weloverwogen gebeurde:

“We kregen [intern] wel ruimte om ermee bezig te zijn. We waren met vier erbij betrokken, maar de directrice – Kathleen Straetmans – nam ook haar tijd om goed mee te zijn. Zij zag het als binnenbrengen van vernieuwing binnen de organisatie. [...] Want op de Milieudienst is het normaal gezien niet zo dat je van de 35 personeelsleden vijf man op één project zet.... Sindsdien is dat ook niet meer gebeurd.”

Daarenboven wordt vergeten dat er doorheen de samenwerking tussen leefwereld en systeemwereld een wederzijds leren kan optreden. Het gaat niet louter om belemmeren, faciliteren, ondersteunen of institutionaliseren (Boelens, 2009). Want ook onderling komen ze tot een andere manier van samenwerken, stelt Chris Roorda (DRIFT): *“De arena’s hebben wel wat teweeg gebracht. Hoe later de dienst Mobiliteit en de dienst Stedenbouw – en in mindere mate ook de dienst Economie – ermee aan de slag zijn gegaan... Je toonde aan dat er een andere manier mogelijk was om met de stad samen te werken”*. Transitiedenken werd daarenboven binnen de eigen rangen gebracht.¹⁴⁰ Met de opmars van

¹⁴⁰ Arenalid Stefaan Claeys zou graag een transitiedenker binnen de stadsdiensten zien: *“Er kan een ambtenaar aangesteld worden binnen de stadsdiensten zelf. Niet iemand die alles zelf gaat trekken, maar iemand die gaat uitzoeken wat er in de rayon ‘transitie’ qua processen zit. En zij zorgt ervoor dat, als transitie-manager, die processen niet stilvallen. Zo moet een transitie-initiatief bijvoorbeeld niet zelf achter toestemmingen of vergunningen gaan hengelen bij de Politie”*. Met Loesje Van Damme is de stap alvast gezet, zoals ze het vertelt: *“Door de veranderingen, en het feit dat de stad dat een beetje heeft losgelaten, vonden ze hier [binnen het Mobiliteitsbedrijf] dat het toch nodig was dat het verder ondersteund werd. Ook voor andere projecten, dus niet*

de Fiets van Troje werd binnen de Gentse Mobiliteitsdienst een vacature uitgeschreven voor een ‘transitie-medewerker verkeersleefbaarheid’. Deze zou actief op zoek moeten gaan naar niche-bewegingen om de link tussen leefwereld en regimewereld te versterken. Niet vanuit een drang naar belemmering en ‘dynamische stabiliteit’, zo lijkt het, maar vanwege een erkenning van de meerwaarde van een samenwerking tussen overheid en ‘burgers’. De volgende stap is dan dat de tweede Januskop geheel vervangen wordt door de eerste, waarbij de stadsdiensten zelf op een innovatieve wijze experimenten beginnen uitvoeren. Aldus arenalid Vincent Meerschaert:

“Misschien kan de meerwaarde van de Fiets van Troje zijn [...] dat je mensen betreft in de globale werking van de overheid. Want dat is toch een specifiek gegeven. Dus eerder dan een effect hebben op de straatinrichting zelf. [...] De taak van het Lab van Troje, de naam zegt het zelf, is om concrete suggesties te doen naar bepaalde overheden of privékantoren. Dus dat ze iets voorafgaandelijk innovatiefs moeten bijbrengen. Dus de taak van het Lab om nu en dan dingen los te laten. Neemt iemand het op en doen ze er iets mee: Perfect! Doen ze er niets mee? Dan is de maatschappij of de markt er nog niet klaar voor. En zo iets zou de stad misschien zelf moeten kunnen genereren: Een innovatief Lab.”

En uit enkele interviews blijkt wel degelijk dat de stadsdiensten bereid zijn om die stap te maken. Binnen de eigen organisatie is er reeds een andere wijze waarop overlegmomenten plaatsvinden. Klassiek zijn dit adviesmomenten, waarbij de plannen van de ene dienst onder de loep genomen worden door een andere. Als een soort van ‘interne-participatiepoging’ is er hier van co-creatie amper sprake. Met de uitdagend vernieuwende en informele houding van de Fiets van Troje leeft de idee binnen de stadsdiensten dat het anders kan. Ze hebben in de praktijk de meerwaarde van een anderssoortig *governance*-arrangement gezien, ook intern. Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren verklaart:

“We zien de invloed van de Fiets van Troje al binnen de IKZ-procedure. Die procedure bestaat binnen de stadsdiensten om grote projecten met elkaar te bespreken. Bijvoorbeeld de heraanleg van een plein of een herontwikkelingsproject. Die worden op het IKZ besproken en Stedenbouw, brandweer, politie, Mobiliteitsbedrijf, Ivago en iedereen die in het openbaar domein aanwezig is zitten daar aan tafel. [...] Klassiek wordt door één partij een ontwerp opgemaakt en geven de anderen op het IKZ hun advies. [...] Nu zien we voor de eerste keer dat een plein, het plein van Drongen waarvoor beslist werd dat we het binnen deze legislatuur gaan heraanleggen, op een andere manier wordt aangepakt. Er werd een ontwerpatelier gecreëerd in Drongen, voor nog maar de eerste plannen op papier gezet werden. [...] En dat idee kwam van een paar ambtenaren. [...] Er ontstaat dus een soort bewustzijn dat dit belangrijk is. Of je dat daar één op één aan [de Fiets van Troje] kan koppelen. Dat moet je eens vragen aan die mensen. Maar je kan niet ontkennen dat er een bepaalde tendens is om dat te doen – dus op een meer co-creatieve manier met elkaar aan de slag gaan – en het is niet toevallig dat dit nu binnen de administratie start terwijl de Fiets van Troje bezig is. [...] Die twee tendensen hebben elkaar sowieso ontmoet.”

enkel de Fiets van Troje. Dan is er een vacature opengesteld voor een ‘transitie-medewerker verkeersleefbaarheid’.”

Bij de stadsdiensten hebben er intern dus wel degelijk veranderingen plaatsgevonden. Of dit aan de Fiets van Troje te wijten valt is nog maar de vraag, maar met de eerste Januskop in gedachten kunnen we opnieuw stellen dat het toeval niet steeds toevallig lijkt. De meerwaarde van het Gentse transitie-initiatief ligt klaarblijkelijk op verschillende en soms onverwachte gebieden. Maar wat als deze stadsdiensten – voorbij het overleg en de inspraakmomenten – ook iets uitwerken in de ruimte? Is er dan op zich weinig veranderd aan aanpak overheid op vlak van ruimtelijke projecten en realisaties in de praktijk? En bestaat het gevaar dat uitvoerende plannen klassiek geïnterpreteerd worden doorheen verschillende fasen van institutionaliseren? Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren stelt dat dit onvermijdelijk is, maar dat we geduld moeten uitoefenen: *“Binnen het Mobiliteitsbedrijf is nu een co-creatie ambtenaar aangeworven. Je kan daar een beetje cynisch en smalend over doen [...] want eigenlijk zou iedereen zich daar met co-creatie moeten bezighouden. [...] Maar het is wel een eerste voorzichtige opstap en signaal van een organisatie die stelt: ‘We hebben co-creatie, maar wat gaan we er nu mee doen?’. [...] Zo diensten zijn olietankers die op 10 jaar tijd 3 graden van hun koers afwijken. Maar ik vind het dus al goed”*.

6.4. Nieuwe methoden volgens het klassieke recept?

We zagen hierboven dat het doorlopen transitieverhaal wel degelijk een geheugen heeft, en dat deze vaak op onverwacht terrein te ontdekken valt. Maar hoe wordt de stap gezet naar concrete uitwerkingen in de realiteit? We vragen ons in wat volgt af of transitie-management op zich een leuk idee is zolang het ‘veilig’ blijft – met (buurt)overleg, toekomstbeelden en experimenteren – maar dat het doorwerken faalt wanneer er in de praktijk gematerialiseerd dient te worden. Het lijkt immers alsof de overheidsdiensten bij de reële uitwerking van plannen nog steeds focusten op de substantieve doelen van transitie-management, eerder dan de procedurele zijde (Hendriks, 2009, p. 362). Op zich hoeft dit geen probleem te vormen, aangezien er van een overheid toch verwacht wordt dat ze durft ageren en handelen in de praktijk. Maar wordt de langetermijnvisie dan nog aangehouden, of verliest deze de strijd ten opzichte van meer de pragmatische – en lineaire – aloude probleem-oplossing relaties?

Met de eerste resultaten van de Leefstraten onderweg was het voor beide partijen duidelijk dat het mogelijk is om meteen met de stad van de toekomst aan de slag te gaan. *“De overheid”*, zo stellen Paredis en Block (2015, p. 14), *“voorziet [...] in een ruimte “in de schaduw van het beleid”, waar er mogelijkheid tot open discussie en experiment is”*. Met de verbindingen tussen de actoren en het faciliteren van een experimenteerruimte (De Bruyne & Vermeulen, 2012, p. 29) is het dus behoorlijk gesteld. Maar *“[...] innovations in practice do not materialize unless enacted by those who do”* (Shove & Walker, 2010, p. 475). Er dient dus te worden gekeken in hoeverre de vernieuwende ideeën en samenwerkingsverbanden ook in de praktijk uiting geven aan een concrete herdenking van publieke ruimte en mobiliteit. Als voorbeeld kunnen we het Rozier-traject aanhalen, de allereerste permanente ‘Leefstraat’ in Gent. De Rozier is een straat in de schaduw van de boekentoren, middenin de Universiteitsbuurt van Gent. Als tweerichtingsstraat vormt het de verbinding tussen de Sint-Pietersnieuwstraat en de Zusters Lovelingstraat. Maar stad Gent wil een ‘studentenplein’ creëren op deze locatie en de dienst van Philippe Van Wesenbeeck gaat aan de slag:

“Het voortraject van de Rozier is eigenlijk begonnen met de vraag vanuit de stad [...] om een studentenplein te maken. [...] En dat ligt bijna voor de hand om een verlengde te

maken van het Sint-Pietersplein. Het ligt in de zon en is zelfs goed georiënteerd. [...] En een stagiair heeft toen wat oefeningen gemaakt en toen is het idee gekomen om heel het blok – Rozier, Blandijnberg, Sint-Hubertusstraat – eigenlijk gewoon volledig vrij te maken van wagens en parkeren en eigenlijk volledig als een soort studentenomgeving te bekijken. [...] Dan kan je het echt teruggeven aan de student en kom je op het idee van de Leefstraat. [...] Dus eigenlijk had je het verhaal van de Fiets van Troje dat in de zelfde richting gaat, maar in plaats van bewoners gaat het om studenten. Dus zo is dat idee, dat hier opgeborreld was en dat een heel rare hoek had als studentenplein, vrij snel opgepikt. Dan hebben we een vergadering gehad met de Unief en gevraagd: ‘Wat denken jullie er nu eigenlijk van?’ [...] Dat is dan ook weer opgepikt, en zo zie je weer dat het altijd over mensen gaat. De verantwoordelijke voor de restauratie van de boekentoren en de bibliotheek springt daar direct op. En dan waren er verkiezingen en Filip Watteeuw springt er ook op en dan waren we vertrokken.”

In deze getuigenis komt sterk naar voren dat de inspiratie voor het ‘studentenplein’ uit de Trojaanse hoek werd gehaald. Het kreeg al gauw een invulling als ‘Leefstraat’ en na verschillende stappen – zoals een workshop aan de Universiteit Gent – werd de Rozier volledig autovrij. Er werden bomen in bakken aangebracht en enkele betonnen zitbanken geplaatst. Maar er bestaat onenigheid of dit werkelijk als ‘Leefstraat’ geldt. Immers, de vraag kwam niet vanuit de bewoners, er werd niet geëxperimenteerd met verschillende elementen en het sluit niet aan op een visie op lange termijn. Werd de eerste Januskop opnieuw verloochend binnen de stadsdiensten? Trojaan Tim Scheirs, in dialoog met collega Philippe Van Wesenbeeck, stelt niet onterecht:

“Als Fiets van Troje hebben wij naar de Rozier gekeken, en wij zagen vooral een verschil qua aanpak. De formule [...] is fundamenteel verschillend van wat wij doen. [...] Rozier was misschien een voorbeeld van hoe we vanuit architecturale of ruimtelijke visie op de Leefstraat [...] een aantal elementen kopiëren die we waardevol vinden eruit halen en dan in de Rozier, vanuit een ruimtelijke visie, gaan inpluggen. En als we bezoekers hebben in de Leefstraten hebben we soms veel moeite - en het lukt niet altijd – om uit te leggen dat ze daardoor moeten kijken. Het gaat niet over een spitsvondig ontwerp ergens gaan inpluggen, want dan gaat het niet werken. Wij hadden dat min of meer ook voorspeld voor de Rozier. [...] Maar misschien stel ik het nu te zwart-wit”.



Figuur 12: ‘Rendering’ Rozier (GentCement, 2015)



Figuur 13: Rozier Gent (Hendryckx, 2013)

Ook Philippe Van Wesenbeeck geeft toe dat de werkwijze danig verschilde tussen de stadsdiensten op zich en de Fiets van Troje. Toch blijkt deze laatste met haar experimenten een inspiratiebron te zijn geweest voor wat in de Rozier werd uitgetekend. De Gentse stadsdiensten zien in de ontwerpwedstrijd¹⁴¹ aan de Universiteit Gent het bewijs dat de eerder genoemde ‘deliberatieve democratie’ wel degelijk de basis was voor het finale ontwerp. Philippe Van Wesenbeeck reageert op Tim Scheirs:

“Wij hebben dat eigenlijk met evenveel woorden tegen de Unief gezegd: ‘Kijk niet [...] naar de vormgeving en wat erin zit, want daar gaat het niet over. Het gaat over [...] een bleke ruimte een andere betekenis geven [...] met vooral diegene die er gebruik van maken en errond zitten’. Op dat moment waren er al twee Leefstraten [...] maar de Rozier komt niet uit de Fiets van Troje. [...] [Maar] stel dat de Fiets van Troje niet bestond, ik betwijfel of het zou mogelijk geweest zijn. [...] Want de idee dat je een publieke ruimte kan afsluiten en onmiddellijk linken tot de gebruikers die errond zitten, zou misschien veel meer tijd nodig gehad hebben aan de Rozier mocht de Fiets van Troje niet bestaan. [...] We hebben allemaal iets meegebracht, en dan kwam het idee om een wedstrijd te organiseren [...]”

Hoewel dit voorbeeld aantoont dat de meerwaarde van de Fiets van Troje voorbij de ruimtelijke uitwerking en architecturale denkoefeningen te situeren valt, merken we eveneens de terugkeer van de tweede Januskop op. De uitwerking van plannen in de realiteit verloopt toch eerder via de bestaande geïnstitutionaliseerde weg, zeker in het licht van voorgaande uitspraak dat de overheid *“nog steeds geen keuzes durft te maken”* (zie hoofdstuk 6.2). Van zodra een plan in realiteit uitgevoerd kan worden en voorbij het strategisch karakter gaat, lijkt het de visie op lange termijn te verliezen. Zo ook met de wijze waarop de Leefstraten zelf een institutionalisering kunnen meemaken. Er gaan stemmen op om een stedelijk reglement te ontwikkelen voor de Leefstraat, waarin staat wat mag en niet mag: *“N-VA eist dat er op korte termijn een duidelijk stedelijk reglement wordt opgesteld voor de inrichting van Leefstraten. Voor de inrichting van Speelstraten, die veel minder impact hebben (kortere periode, alleen overdag, enz.), bestaat zo’n reglement al. Eén voorwaarde is dat 2/3 van de bewoners zich akkoord moeten verklaren. Bij Leefstraten zou dit vanzelfsprekend ook het geval moeten zijn. Qua inspraak, betrokkenheid en participatie is dit een minimum minimorum.”* (NV-A, 2015).

Die tweede Januskop, dus. Er kan verondersteld worden dat deze reglementering de kans op leerprocessen en experimentele innovatie zal fnuiken. Ook Schepen Watteuw reageert binnen een Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw (16 april 2015) dat het een evenwicht zoeken is tussen, enerzijds, experimenteren en tijdelijke invullingen van de publieke ruimte mogelijk maken en, anderzijds, het wegnemen van onzekerheid met betrekking tot regelgeving¹⁴². Het is

¹⁴¹ Zoals Philippe Van Wesenbeeck het stelt: *“Als er nu van onderuit [...] van alles groeit – we hebben een humuslaag gelegd en er komen allerlei ideeën uit -, is het dan een probleem dat een overheid er dan nadien mee aan de slag gaat om ervoor te zorgen dat je bereikt wat je wil bereiken? Voor mij is dat geen probleem, zolang dat gebeurt met een terugkoppeling zoals de wedstrijd [voor de Rozier] met studenten, wat ik wel een goede insteek vond.”*

¹⁴² Enkele dialogen tussen Gentse raadsleden tijdens de gemeenteraad van 27 april 2015, waaruit de vrees blijkt dat dit experimentele beleid wel eens ‘standaard’ zou kunnen worden: Gert Robert (N-VA): *“Ik heb, mijnheer de schepen, in mijn interpellatie een aantal voorbeelden opgesomd, waarbij ik durf stellen dat u alvast voor heel wat Gentenaars uw inspraak- en participatiebeleid moet evalueren en bijsturen. Ik vraag dan ook in naam van die Gentenaars: “Bent u bereid om de procedures voor tijdelijke en definitieve herinrichting van straten bij te sturen,*

nochtans een klassieke reflex, stelt kabinetswederwerker Roel Vanderbeuren: *“Je merkt, als je jaar na jaar dezelfde experimenten blijft doen, dat bij het regime de drang ontstaat om het te gaan formaliseren. En daar een structuur rond te ontwikkelen. Zo werkt een regime. Je doet één keer iets als experiment en je mag eens zot doen. Niet binnen de dienst vergaderen maar eens in 't stadhuis. Allemaal geen probleem. Maar nu dreigen de Leefstraten in een straatje terecht te komen als de schoolstraten en de speelstraten. [...] En dan wordt gewoon op een donderdagochtend beslist op het schepencollege: ‘Ah, negatief advies van deze of gene dienst, dus de Leefstraat gaat niet door’”*. De dichotomie en ‘zekerheid’ binnen een stedelijk reglement kan als gevaar gezien worden voor de vrije ruimte waarin ‘uitgestelde legitimiteit’ niet *a priori* berekend kan worden. En voorwaar, volgens Loesje Van Damme wordt binnen het Mobiliteitsbedrijf intern inderdaad gewerkt aan een kader voor de Leefstraten: *“We waren sowieso van plan om een kader te ontwikkelen om de Leefstraten meer te gaan institutionaliseren en verankeren in onze dagdagelijkse werking. Daarvoor moet er wel een overleg of forum komen met de verschillende stadsdiensten”*.

Deze houding is eveneens sterk gekoppeld aan de eerste Januskop en de idee dat elk probleem een eenvoudige en eenduidige oplossing kent. Maar Philippe Van Wesenbeck ziet het allemaal

zodat de betrokkenheid van alle bewoners beter gegarandeerd kan worden?” Zo zou u in het geval van de leefstraten de criteria kunnen toepassen die van toepassing zijn voor speelstraten, zoals twee derde van de bewoners die moeten akkoord gaan, of het uitvoeren in straten waar geen doorgaand verkeer is. [...]” Veli Yüksel (CD&V, eigen cursivering) vult aan: “Mijnheer de schepen, ik wil mij graag aansluiten bij de bekommernis van collega Gert Robert. Het is een kwestie die heel sterk leeft bij heel wat Gentenaars, en we worden daar regelmatig op aangesproken. Die projecten, die eenmalige proefprojecten her en der, die beginnen stilaan een bestuursstijl te worden, een bestuursvorm te worden, mijnheer Watteeuw, zeker als het gaat over mobiliteit en openbare werken. [...] Dat is vervelend, maar je ziet ook in heel veel buurten, en dat is ook gebleken bij de paaltjes van de zuidelijke stationsbuurt, dat men daar buurtbewoners tegen elkaar gaat opzetten. Dit leidt tot frustraties, dit leidt tot twisten tussen buurtbewoners, en het gevoel leeft dan bij heel wat mensen dat er geluisterd wordt naar een kleine groep mondige assertieve mensen, en de grote groep, de grote massa wordt daar niet bij betrokken. Je krijgt dan op die manier heel wat conflicten in buurten, en ik denk dat dat niet goed is. [...]” Schepen Watteeuw (Groen, eigen cursivering) regeert niet zonder verbolgenheid: “[...] Als u verwijst naar informatie en participatie bij de heraanleg van straten en pleinen, algemeen, dan kan ik u alleen maar zeggen dat de inspanningen die de Dienst Wegen en de Dienst Communicatie op dat vlak doen, dat dat exponentieel gestegen is in de voorbije jaren. Ik heb het dan niet alleen over de voorbije twee jaar, ik heb het dan ook over die jaren daarvoor, de legislatuur daarvoor. Die inspanningen zijn exponentieel gestegen. [...] Wat dan de leefstraten betreft. Dat verrast mij helemaal, dat u dat zegt, omdat dat nu net een methodiek is die erop gericht is om bewoners een kans te geven. U wil dat in een reglement schrijven, maar dit is natuurlijk niet de bedoeling van het leefstraatexperiment. U weet het, u hebt het zelf vermeld, de leefstraten hebben de ‘Thuis in de Stad’ Prijs gekregen, en daar stelt de Vlaamse overheid, en het was mevrouw Homans, minister Homans die dit heeft voorgelezen, die zegt dat het eigenlijk een unieke manier van werken is. Zij zegt van: “De dialoog en de dynamiek die hierdoor tussen de bewoners ontstaat, maakt het project uniek. Het project Gent, leefstraatexperiment, werd door de jury beoordeeld als een project dat getuigt van een goede strategische aanpak met een methodiek die goed bruikbaar is voor moeilijke buurtgebonden mobiliteits- en leefbaarheidskwesties.” Ik vind dat toch wel lovende woorden. Dat is geen zware kritiek, niet? Dit is zeggen van “dit is een goede manier van werken”. Is dat een perfecte manier van werken? Neen. [...]”. Gert Robert laat zich echter niet zomaar met een kluitje het riet in sturen en antwoord bitsig, met het concept ‘basisdemocratie’ opnieuw het middelpunt in de strijd om behoud: “[...] Ik moet u eigenlijk een beetje een buikgevoel delen, of meegeven. Ik weet dat dat gevaarlijk is, een buikgevoel is niet gebaseerd op bewijzen of wat dan ook, maar ik heb het gevoel dat, wanneer een aantal jonge dertigers, mondige dertigers zich groeperen in een wijk, en voorstellen voor een wijk uitwerken die in de lijn liggen van wat het stadsbestuur voor heeft, dat die mensen direct au sérieux genomen worden. Ik heb het gevoel, maar nogmaals, het is een buikgevoel, en vandaar gevaarlijk dat, wanneer andere mensen nadien reageren en vinden dat zij het niet eens zijn met de herinrichting van hun straat, dat die als de lastigaards worden beschouwd, en de mensen die alsmaar tegen zijn en negatief zijn. [...]”

pragmatischer, in die zin dat een lokale overheid nog steeds moet zorgen dat er voorbij de tijdelijkheid ook een permanente ruimtelijke uitwerking komt. En daarvoor zijn er regels nodig. En dient het Leefstraat-gebeuren geïnstitutionaliseerd te worden: *“Een overheid staat nog steeds ten dienste van haar burgers. [...] We beginnen de modellen van de Leefstraat wel te gebruiken [...] en waarom zouden we het niet gebruiken? Ik vind het anders als we een Leefstraat zouden opleggen terwijl dat niemand graag in de praktijk heeft”*. Yves De Weerd (VITO) ziet deze houding met lede ogen aan, wanneer hij stelt: *“Je moet je beseffen dat het systeem al decennialang ingesleten is. En dat gaat terug naar elk hoofd, naar elke mens binnen de stad die geleerd heeft dat je bepaalde dingen niet kan of mag doen. Of gebonden is aan regels. En de cultuur van een stadsorganisatie is niet erg faciliterend om die mensen even uit hun rol te laten stappen”*. Met deze regelneverij kan gesteld worden dat de straatbewoners, samen met de Fiets van Troje, hun vrije ruimte voor een stuk beperkt zien.

En toch mogen we zélf niet voorbijgaan aan de eerste Januskop door het hele gebeuren al te simpel voor te stellen. Het was helemaal niet gemakkelijk om überhaupt zover te komen. De Leefstraten – en in mindere mate de andere icoonprojecten – hebben tijdens de eerste twee edities geëxperimenteerd met de straat van straks. Het transitiegebeuren kent daarom ook hier wel degelijk een geheugen, aangezien duidelijk wordt dat sommige innovatieve stappen - zoals het knippen van straten - geen negatieve gevolgen hebben. Stad Gent leert dat sommige ‘harde keuzes’ misschien toch realistischer lijken dan voordien gevreesd. Het voorgestelde ‘kader’ kan dan eerder bevorderend werken voor het toekennen van de ‘vrije ruimte’. Loesje Van Damme duidt hoe het voor het Gentse Mobiliteitsbedrijf steeds gemakkelijker wordt om ruimte te geven aan het experiment:

“Het kan lijken alsof het allemaal administratief snel afgehandeld wordt... maar ik heb het gevoel van niet. Ik vind juist: We weten wat er de afgelopen twee jaar gebeurd is in de straat, we weten wat we moeten verwachten. Het advies wordt wel veel gemakkelijker gegeven. En dat is niet snel afhandelen. Maar we weten wat we willen ondersteunen, en we willen de ellenlange discussies niet meer voeren. Vroeger moest alles op de Mob-cel besproken worden. Nu komt het er wel, maar slechts één keer om de input van alle diensten te kennen. Daarna wordt gewoon gesteld dat de straten de ruimte krijgen. Er wordt dus veel gemakkelijker van alles toegestaan.”

En de reden hiervoor ligt in het besproken voortraject van de Leefstraten en, ruimer, de Fiets van Troje. Zonder de particuliere levensgeschiedenis had het nooit hetzelfde kunnen zijn. Er is een vertrouwen opgebouwd tussen de spelers van het spel terwijl de uitkomst zeer onzeker was. Dat zorgt voor de vrije ruimte die er vandaag is, en de vraag om een ‘stedelijk reglement’ rond de Leefstraten teweeg brengt, blijkt van een onvoldoende begrip van de geschiedenis en complexiteit van het transitie-verhaal. De meerwaarde van dit schrijven blijkt dan ook in het onderkennen van de onvoorspelbare voorgeschiedenis van transitie-managementprojecten in de praktijk. Daarom kunnen we reeds de vergelijking maken met de nieuwe Leefstraat-projecten in Antwerpen en Rotterdam. Hier hebben respectievelijk de ‘Toekomststraat’ en ‘Droomstraat’ hun eigen parcours doorlopen, waardoor ook de uitwerking niet te vergelijken valt.¹⁴³

¹⁴³ Een studie waarin beide levensgeschiedenissen verduidelijkt worden kan daarbij een interessant vertrekpunt zijn.



Figuur 14, 15, 16 en 17: Antwerpse 'Toekomststraat', 2015

En dat de Fiets van Troje, als *governance*-arrangement, ook een impact heeft op de gematerialiseerde ruimte valt daarmee niet te ontkennen. Die beweging is reeds gaande, aangezien het proces om tot een ruimtelijke visie te komen niet los gezien kan worden van wat het uiteindelijk – als project – oplevert. Kunnen we dan stellen dat het Rozier niet gezien hoeft te worden als het vervallen in oude routines, maar net als het doorwerken van een niet af te bakenen dynamiek binnen aanpak van de stad? Het was een eerste aanvoelen met de mogelijkheden van nieuwe samenwerkingen en ruimtelijke ideeën, en die kennis wordt tot op heden enkel verfijnd. Loesje Van Damme toont aan hoe, bij nieuwe projecten zoals de Ledeganckstraat, de ervaringen van de Rozier en andere Leefstraten in het achterhoofd worden gehouden door de betrokken ambtenaren:

"[Het Rozier-project] was een combinatie van diensten: Stedenbouw, brandweer, mobiliteit, Universiteit Gent, Hogeschool Gent, politie, enzovoort. We zijn nu met hetzelfde

bezig in de Ledeganck. Daar wordt verwezen naar de Rozier, maar ook naar de Leefstraten. Eigenlijk doen we hetzelfde, maar op langere termijn. [...] De vraag is gekomen van de bewoners zelf vanwege een fietsparkeerproblematiek. [...] We hebben daar allerlei partijen samengebracht, en doorheen het proces is dan het idee van de knip ontstaan. Nu, er zaten daar ook mensen bij van de Universiteit Gent die er bij de Rozier bij waren. En wij hadden de Leefstraten en de Rozier gedaan. Je hebt de ervaring uit de vorige straten. Zowel dat je weet met welke diensten je moet spreken als de ervaring dat alles goed verlopen is”.

Philippe Van Wesenbeeck, directeur dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, stelt daarom dat we geduld moeten uitoefenen: *“Wat nu moet gebeuren is dat de ideeën van de Leefstraten doorsijpelen binnen alle stadsdiensten. En dat je van alle ontwerpen die worden getekend op het IKZ en dat soort dingen ziet dat er op een andere manier met bewoners wordt omgegaan en andere keuzes gemaakt worden op vlak van mobiliteit”.* We zagen eerder dat dit (informele) ‘doorsijpelen’ inderdaad op verschillende manier aan de gang is (hoofdstuk 6.1-6.3). En daarvoor is een rigide structuur niet meteen aan de orde¹⁴⁴, ondanks stemmen ter regulatie van de ‘vrije experimenteerruimte’. Maar daarvoor heb je bereidwillige ambtenaren, politici en straatbewoners nodig die zich met veel goesting open stellen om als vrijbouter – of ware Trojaan – op te treden. Enkel zo kan een positieve ‘verankering’ plaatsvinden (Roorda *et al.*, 2012, p. 33). We kunnen daarom stellen dat de grootste troef van de Fiets van Troje was dat ze binnen alle partijen ‘burgers’ kon vinden.

6.5. Tussenruimte?

“De administratie zit vol met mensen die van onderuit werken.” (Philippe Van Wesenbeeck)

Het huidige vertoog rond duurzame en leefbare stedelijke systemen vertrekt nog vaak vanuit overheden als regime. Ze stellen strategische beleidsdocumenten op en bij de overgang naar projectuitwerking worden participatiepogingen ondernomen, welke gedoemd zijn om te falen aangezien ze vanuit een padafhankelijk kader worden opgezet (Boelens, 2011). De rol van de ruimtelijke planner ligt steeds vaker binnen formele en informele netwerksettings van stedelijke *governance*-arrangementen. Zo ook voor de ambtenaar die niet zomaar *“the mechanical servant of the legislature”* is (Dryzek, 2001, p. 657). Lokale beleidsmakers - en ambtenaren - dienen samen te werken met de lokale gemeenschap binnen bredere en meer gedifferentieerde netwerken (De Rynck & Verschuere, 2014), om zo van transitie-management in de praktijk een co-creatief gebeuren te maken.

¹⁴⁴ Roel Vanderbeuren stelt het als volgt: *“Het heeft ontegensprekelijk een grote meerwaarde. Dat is zeker zo. Want wat merk je in de formele inspraakprocedures: Dat stoot ook op grenzen. Het is vaak heel moeilijk om tot een echte dialoog te komen met elkaar. We zitten in een soort keurslijf van klassieke adviesverlening. [...] Dat noem ik niet in dialoog gaan met elkaar. Dat is pingpong. [...] Je moet eigenlijk aan dezelfde kant van de pingpongtafel gaan zitten en bespreken hoe beide partijen het zien. [...] Dat is wat er in zo’n netwerk als het Lab van Troje gebeurt. Dat is een meerwaarde, al kan je het geen structuur noemen. Het is dat informele... En dat moeten we ook niet in een structuur proberen gieten, denk ik. Dat we het in de GECORO brengen, bijvoorbeeld, waar we het Lab van Troje gebruiken om onze plannen te gaan aftoetsen... Dat zou ook niet werken. Je zal toch nog even de twee nodig hebben.”*

Ambtenaren kunnen zich wel degelijk situeren aan de kant van de burgermaatschappij, de overheid of beide. Deze ambigue rolverdeling stelt op zich vragen bij de lineaire modellering binnen transitie managementtheorie en de twee Januskoppen. Zoals we eerder reeds aangaven is de scheiding tussen niche en regime, leefwereld en systeemwereld, niet zo eenduidig. Er dient bij transitie management in de praktijk een ‘tussenruimte’ te ontstaan, welke voldoende groot is om creatief en innovatief (De Rynck, 2014) met transitie-initiatieven om te kunnen gaan. Of zoals Yves De Weerd (VITO) het ziet: *“Transitie is zeer interessant omdat ze tegen die grenzen van het systeem beginnen te duwen. En door te zeggen dat het niet werkt. Of niet goed genoeg werkt zoals het nu is. In de frictie of ruimte die dan ontstaat, daar zit de toekomst van het transitie-experiment. Maar je moet niet duwen om te duwen. Je moet aan de slag gaan met de hoofden van de mensen binnen de stad die er iets in zien”*. De grens tussen burger en overheid/ambtenaar vervaagt stilaan bij elke stap richting een gedragen transitiegebeuren. In dit laatste hoofdstuk stellen we dat het Gentse transitieverhaal opnieuw een geheugen heeft, in die zin dat de ‘tussenruimte’ binnen transitie management erkend en verder verstevigd kan worden, ook voor andere projecten.

We zagen dat het fiets van Troje-verhaal niet louter als *bottom-up* burgerbeweging beschouwd kan worden (zie hoofdstuk 4). Met de verloochening van de eerste Januskop namen burgers de teugels over waar de overheid het verhaal ten einde zag. Maar daarmee was, ook de tweede Januskop in acht nemend, de strijd verre van gestreden. Elk burgerinitiatief zal falen wanneer het zich als eenzaam louter aan de zijde van de leefwereld bevindt. Inderdaad, zo stelt De Rynck (2014, p. 29): *“Nogal wat succesvolle burgerinitiatieven steunen op mensen die het klappen van de zweep kennen, die vaak zelf op de een of andere manier met de overheid te maken hebben, soms bij de overheid werken [...]”*. De Fiets van Troje – of ten minste de Leefstraten – kende enige prille successen vanwege deze tweeledige positie, tussen niche en regime. Ambtenaren als trekkers, arenaleden als politieke sleutelfiguren, initiatiefnemers als straatbewoners: ze waren allen Trojanen binnen de eigen gelederen en institutionele kaders. In dat opzicht, zo stelt Yves De Weerd (VITO), kan de Fiets van Troje vooral gezien worden als vernieuwende constellatie waarbij de grenzen tussen ‘stad’ en ‘burger’ vervagen:

“Voor mij is de Fiets van Troje geen systeemoplossing. De Fiets van Troje is een soort... Of nee, het is het op zich wel. [...] Op zich is het een experiment dat een nieuwe ruimte tussen stad en burger exploreert. [...] De Fiets van Troje is een transitie-experiment om een ‘tussenruimte’ vorm te gaan geven. Om te zien hoe dat je dat dan moet installeren.”

Dat het Fiets van Troje-netwerk bestond uit enthousiastelingen uit alle hoeken der systeem- en leefwereld creëerde, gestuurd door tonnen goesting, de nodige ‘animo’ om de experimenten en icoonprojecten levensvatbaar te maken.¹⁴⁵ Maar daarbij was de zelfgeorganiseerde nieuwe ‘ruimte’ niet voldoende om voorbij de tweede Januskop te treden. Er dienden ook nieuwe mensen warm te worden gemaakt om het transitieverhaal mee te helpen schrijven. Vertegenwoordigers van een

¹⁴⁵ Hoe het icoonproject ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’ van start ging toont aan hoe deze samenwerking verliep, aldus trekker Stefaan Claeys: *“We hebben een enorm geluk gehad dat er een onontdekt talent zat bij de Mobiliteitsdienst: Elias De Vos. Dat is de cijferman van de Dienst Mobiliteit. [...] Hij had eens uit persoonlijke ambitie een volledig plan uitgetekend, en dat was hoe een alternatief fietsnetwerk in Gent eruit zou kunnen zien. En we hebben gelukkig vrij snel ontdekt dat dat bestond en dat hij dat wou delen met ons én dat hij wou werken met ons. Dat heeft ons een enorme boost gegeven in die zin dat we dat niet van nul moesten uitvinden. We moesten eerder op het terrein gaan kijken om te zien of het allemaal klopte, en of het voldeed aan alle eisen die we voorop gesteld hadden.”*

bepaald (politiek) beleid ontwikkelden geleidelijk aan een gedeelde agenda met het nieuwe *governance*-arrangement, en vanwege hun loyaliteit maken ze ook *deel* uit van het arrangement (De Rynck & Verschuere, 2014). De ‘*roadshow*’ ten tijde van de verkiezingen zagen we als één van de bepalende moment hiervoor (zie hoofdstukken 4.1 en 4.5-4.7). Van Berlo (2012, p. 84) stelt daarbij dat vooral ambtenaren “*moeten nadenken over wat hun rol is in dat proces*”. De Rynck (2014) ziet het breder en erkent dat zowel politici, middenvelders als burgers meerdere rollen opnemen en in die ‘meervoudigheid’ een echt netwerk tot leven laten komen.

We kunnen hier de eerdere kritiek op het concept ‘institutionele leemte’ aanhalen waarbij de verschillende rollen en daaraan gekoppelde gevestigde waarden en normen een moeilijkheid creëerden binnen de transitiearena (zie hoofdstukken 5.1-5.2). De ‘fijne bedrading van de tussenruimte’, tussen systeemwereld en leefwereld, kan hier gezien worden als de dagelijkse verbindingen welke de samenwerking tussen beide productiever maken. Het zijn de ‘*frontrunners*’ met Trojaans karakter - ambtenaren, politici en burgers in meerdere rollen – welke de bestaande regels versoepelen, administratie vereenvoudigen en zich engageren binnen het transitie-initiatief. Om dit spanningsveld te doorbreken gaat transitie-managementtheorie ervan uit dat deelnemers aan de transitiearena’s, zoals eerder aangegeven, deel kunnen uitmaken van het institutionele kader. Roorda en collega’s (2012, p. 12) opperen bijvoorbeeld dat transitie-initiatieven idealiter bouwen op “*a group of ambassadors who are able to link the emerging ideas to their own everyday practice and who can ideally draw on and engage their social networks in that process*”. Een beleid op lange termijn kan – volgens enkele transitietheoretici - namelijk niet buiten de bestaande ‘systemen’ ontstaan, maar zit middenin – of rondom – de sociale en politieke processen welke het probeert te beïnvloeden (Voß, Smith & Grin, 2010).

Deel uitmaken van het regime, of omgekeerd als regimespeler deel uitmaken van een transitie-initiatief, lijkt een belangrijke factor om tot een socio-technische verandering te komen. Maar daarmee is het nog niet duidelijk hoe dit zich in de praktijk kan ontvouwen. Het was, volgens Philippe Van Wesenbeeck, niet evident om deze tussenruimte te installeren binnen het bestaande institutionele kader met haar routines, rollen, normen en regels. De tweede Januskop lag immers op de loer: “*Er was een soort van dualiteit: ofwel trekken we ambtenaren mee in het verhaal, met het risico dat we teveel van bovenaf iets in gang proberen zetten, ofwel laten we de arena’s van onderuit ontstaan. In het begin gingen we [Dienst Stedenbouw] als waarnemer, en we zouden wel zien wat onze rol zou worden*”. We zagen eerder dat het Gentse transitiegebeuren in de praktijk worstelde met twee zaken: enerzijds de nood om ambtenaren te betrekken in het verhaal (hoofdstuk 4.5.2), en anderzijds de moeilijkheid om deze laatste in een leemte te laten functioneren (hoofdstukken 5.1-5.4). Indra Van Sande, ambtenaar binnen de Milieudienst, erkent dat de tussenruimte broodnodig was voor de Fiets van Troje:

“Waar het is beginnen werken, is waar mensen het opgepikt hebben in hun professioneel leven. Er zijn weinig zaken die goed gelopen zijn en die puur hebben kunnen kabbelen op hun vrijwilligerswerking. DRIFT is daar onwaarschijnlijk naïef in. Mensen die naast hun werk – zoals Dries [Gysels] – hun hele avond ervoor willen opofferen zijn schaars gezaaid. En als je daarmee een hele stad in transitie wil brengen? Dan heb je teveel witte raven nodig. Ik geloof daar niet in. Je moet dat op een andere manier doen. En het haken aan een beroep, zoals ontwikkelaars of mensen uit de UGent, is nodig. Het moet opgepikt

worden. De Carrot Mob, bijvoorbeeld, draaide enkel op vrijwilligers en bereikte ongeveer 1000 mensen – wat goed is – maar het is volledig doodgelopen. Als je het [initiatief] niet kan haken aan een beroepsmatige agenda, kan transitie management niet werken.”

Toekomstdenkers louter aan de zijde van de leefwereld redden het – als niche – niet. Er wordt geen gevolg gegeven aan hun radicale ideeën als er geen spelers uit de systeemwereld betrokken worden bij het uitdenken en doorwerken van specifieke projecten, de tweede Januskop buiten beschouwing gelaten. Maar de stadsdiensten begrepen aanvankelijk niet meteen hoe dit voor beide partijen een meerwaarde kon inhouden. Door dit ogenschijnlijke ‘falen’ hebben ze een dynamiek gecreëerd welke de Fiets van Troje uiteindelijk net vooruit heeft geholpen. Jeroen Mercy, ambtenaar en trekker van de Slokkeboomstraat, beschrijft hoe een beslissing tot ‘scheiding der transitieniveaus’¹⁴⁶ vanuit de eigen diensten voor hem een tussenruimte liet ontstaan:

“Vanuit de [Milieudienst] kreeg ik te horen dat ik niet meer altijd verder kon werken aan de Mobiliteitsarena. [...] Maar dat stelde mij in staat om nog heel wat te schrijven aan het boekje van Fiets van Troje. [...] En als er nog een kaartje moest gemaakt worden, ofzo... Het is niet zo dat ze mij niets meer konden vragen, maar het is wel zo dat ik niet meer betrokken was bij de voorbereiding van de Mobiliteitsarena’s. [...] Daarna heeft Dries het volledig overgenomen en heb ik beslist om er in mijn privétijd energie in te steken [...] als ‘gewone Gentenaar’. [...] En dat doe ik nog altijd.”

De Fiets van Troje is dus niet zomaar ontstaan vanuit de civiele samenleving, maar vanuit een vruchtbaar huwelijk waarbinnen overheid en Gentenaars samen burgers werden. Dit burgerschap bevindt zich in de specifieke ‘tussenruimte’, met ambtenaren als bindweefsel, en was aanvankelijk slechts een koele kennismaking. Het betrekken van ambtenaren binnen de Mobiliteitsarena’s was dan ook cruciaal. Maar hoewel de tussenruimte oorspronkelijk nodig was voor het welslagen van de prille icoonprojecten in het licht van de Januskoppen – via het betrekken van ambtenaren en politici – was het dus pas in een tweede beweging duidelijk dat deze gecreëerde ruimte als ‘opbrengst’ van het hele transitieverhaal zou kunnen gelden. En met deze beweging begon ook de stad de meerwaarde van deze manier van werken in te zien, aldus Loesje Van Damme (Mobiliteitsbedrijf Gent): *“Als je hier al een tijdje werkt, begin je de regels en het kader te kennen. En dan is het gevaar dat je blijft handelen binnen dat kader. Dat is gevaarlijk, want dan roest je vast. Je moet fris blijven, en op het kader blijven duwen. En vooral: contacten leggen en veranderen”*. De tussenruimte gaf dus wel degelijk de mogelijkheid om buiten de eigen kaders te treden, wat de voorgaande hoofdstukken gemakkelijker te verteren maakt.

En ook voor de Fiets van Troje zelf was die tussenruimte uiteraard bepalend voor het verdere verloop van het transitieverhaal. Jeroen Mercy legt uit hoe hij als Trojaan zijn rol opneemt: *“Het is een voordeel dat ik ook ambtenaar ben als geëngageerde burger. Ik werk bij de Milieudienst, en daar zitten wel meer geëngageerde burgers. Dat geeft een voordeel omdat je weet... Bijvoorbeeld, heel praktisch, als je een Leefstraat organiseert en de persoon die daarbij betrokken is zit één bureau verder, dan ja... Dat is gemakkelijk. Dan kan er bij wijze van spreken niets foutlopen. Het is een stap minder. Want hoe gebeurt het nu als je een Leefstraat organiseert: Je gaat naar de Wegendienst en zegt dat ze ergens*

¹⁴⁶ Niche, regime en landschap (zie hoofdstuk 1.2).

een bord moeten komen zetten. Je contacteert die persoon, maar als je hem kent loopt die afspraak veel gemakkelijker. Maar voor de rest... Ja, je weet natuurlijk ook iets meer over de achtergrond van die persoon. Dat hoeft niet, maar dat helpt."

Dit alles toont aan dat de Fiets van Troje het typevoorbeeld was van "[i]Intelligente verbindingen tussen de kracht en waarden van de overheid en deze van het burgerinitiatief" (De Rynck, 2014, p. 28). En we kunnen stellen dat de Leefstraat daarin een uniek werk was onder de icoonprojecten van de Fiets van Troje.¹⁴⁷ Het had die tussenruimte nodig om, doorheen het geïnstitutionaliseerde woud van rollen, regels en overlegrouines, de juiste mensen te vinden om het experiment te ondersteunen. En zoals Stefaan Claeys duidelijk maakt, had het Leefstraten-team de nodige 'ambtenaren 2.0' onder de rangen om als *governance*-arrangement vanuit de nieuwe ruimte aan de slag te gaan:

"Het hangt zeer af van de juiste mensen, en met uitbreiding het juiste groepje, en met uitbreiding mensen die op de juiste plaats zaten om hun schouders eronder te zetten. [...] Dries [Gysels] was vroeger ambtenaar en nu tijdelijk niet meer. [...] Maar daardoor kent hij zijn weg binnen de [stadsdiensten] en weet hij waar het ergens aan schort bij een probleem. Dat is zeker een voordeel van de Leefstraten [vergeleken met 'Rol het Fietsnetwerk Uit']. [...] Want eigenlijk, de uitdaging om een Leefstraat van de grond te krijgen is misschien nog groter dan wat wij voor ogen hadden door wat pijltjes te zetten in Gent. Dus in die zin hebben zij een grote tour de force gedaan. Dus chapeau, het is fantastisch wat zij bereikt hebben. De hele uitstraling van de Fiets van Troje is te danken aan het icoonproject Leefstraten. [...] Als je ergens achter zet met al jouw energie, dan gaat het lukken. Maar ze hadden een goede combinatie van mensen en energie, dus ook de posten waarop die mensen zaten. Dat zal er zeker toe bijgedragen hebben, uiteraard."

¹⁴⁷ Het ontbrak, aldus sommige participanten, aan 'tussenruimte' bij het 'Rol het Fietsnetwerk Uit'-project. Hoewel ambtenaren betrokken waren bij de uitwerking, was niemand 'geschikt' om trekker te worden van het hele gebeuren. Arenalid Vincent Meerschaert verduidelijkt: *"In het groepje waar ik in zat, 'Rol het Fietsnetwerk Uit', had Stefaan [Claeys] een stuk of zes voorbeeldjes bij van hoe we het zouden kunnen doen. En dan was Elias De Vos, de man van de cijfers [binnen de Mobiliteitsdienst], er ook bij en die zei dat hij het even ging uitwerken. En die deed dat in het kader van zijn werk, binnen de werkuren om het zo te zeggen, en pikte het zo op om het verder te brengen. Ik denk dat dat cruciaal is. De mensen die er waren, Vic, Wim, die waren op een hoog niveau binnen hun bedrijf bezig. Als zij ook nog eens, boven al de rest dat ze moeten doen, huiswerk moeten maken dan komt er niet van. Zij zijn nodig om creativiteit op tafel te leggen, maar je hebt ook iemand nodig... En ik denk dat dat een rol kan zijn voor ambtenaren. [...] Maar dan moeten die ook de ruimte voor krijgen. En dan hangt het weer af van een paar mensen die een bepaalde beslissing nemen. Iemand kan een klepje open zetten, maar ook terug sluiten. Maar dan moeten de diensten onderling ook kunnen overeen komen wiens bevoegdheid het is, en daar mogen ook geen interne strubbelingen zijn".* De 'frontrunners' zagen nochtans de meerwaarde voor radicale verandering binnen de overheidsdiensten zelf in. Stefaan Claeys bevestigt: *"Wij hadden een paar grote kleppers, zoals Elias De Vos en Vincent Meerschaert. Maar wegens omstandigheden zijn... [...] Elias, bijvoorbeeld, had wel het juiste profiel maar misschien niet het juiste petje op zijn hoofd. Hij zat al zeer lang met goede ideeën, maar hij heeft het nooit verkocht kunnen krijgen of mogen uitwerken. Dus dat is [bij het Mobiliteitsbedrijf] altijd in de schuif blijven liggen door zijn hiërarchische oversten, omdat er altijd andere prioriteiten waren. Elias had dus zijn hoop gesteld in de werkgroep, om zijn idee via die weg alsnog aan de man te kunnen brengen, maar hij had niet de sleutels in handen om vanuit zijn positie – als deel van de ambtenarij – de stad [Gent] vooruit te helpen daarin. [...] Ons project kreeg niet dezelfde mate van engagement vanuit [de stadsdiensten] uit. [...] En ik zie momenteel niemand binnen de stad die een trekker zou kunnen zijn voor ons project. Maar moest er van onze kant, als Fiets van Troje, voldoende druk ontstaan, dan zou de stad verplicht zijn om er sterker op in te gaan, denk ik."*

Of zoals het transitie-initiatief zichzelf profileert via het meest omvangrijke icoonproject: *“Leefstraten gaan dus over het op gang brengen van een nieuwe dynamiek in het spanningsveld overheid/burger”* (Lab van Troje, 2015, p. 38). En daarbij wordt de rol van de overheid, wars van de Januskoppen, meteen herdacht binnen het transitiegebeuren. Deze is niet de onwrikbare Moloch zoals vaak geopperd. Noch is ze de passieve rol van facilitator van elk privaatopisch toekomstbeeld toebedeeld. Het gaat om een nieuwe verhouding met gelijkwaardige posities voor beide partijen, en een vervagen van de grenzen tussen deze blokken. Vincent Meerschaert erkent dat leefwereld en systeemwereld onlosmakelijk verbonden zijn met elkaar:

“Het feit dat er ambtenaren meespeelden was heel belangrijk in het hele verhaal. [...] Dries [Gysels] en Tim [Scheirs] waren de ambtenaren, en ik denk dat dat wel het juiste profiel is. Eén: Een stukje neutraliteit die daarin zit. Maar twee: Ook een klein beetje mandaat. Ook met linken naar de stad om zaken intern te kunnen faciliteren. [...] Ik denk dat ambtenaren de trekkers moeten zijn om het voor een stuk neutraal te houden. Het moet iemand zijn die om geen enkele reden persoonlijk voordeel eruit zou kunnen halen. Ik denk, mocht een bedrijf dat trekken bijvoorbeeld... [...] Ik denk dat zij dat wel kunnen leiden, maar dat het toch iets is dat vanuit de stad moet komen. [...] En ik ben aan het twijfelen of het iets is dat enkel van de burgers kan komen. Je hebt de stad van tijd tot tijd nodig...”

En daarbij kunnen we transitie management in de praktijk niet naïef bekijken zoals voorgesteld binnen het MLP-model, noch zoals geopperd in de media: *“Buurtgenoten organiseren het op eigen houtje. ‘Het stadsbestuur moet niet alles zelf willen regelen’.”* (De Morgen, 2015). Wat eerder beargumenteerd werd rond het structureel uitwerken en doorwerken van transitie-initiatieven zoals de Fiets van Troje wordt op zijn minst mogelijk gemaakt doorheen de duale rolinvulling door de betrokkenen. Niet enkel weten trekkers waar ze terecht kunnen met hun ideeën, vragen en gerieven. Ook aan de andere zijde worden de bevindingen meegenomen binnen het professionele werkveld. Roel Vanderbeuren is, als kabinetsmedewerker van Schepen Watteuw, overtuigd dat de ‘tussenruimte’ onvoorspelbaar doch bepalend is voor transitie-bewegingen:

“Ik heb onlangs een presentatie gehoord van prof. De Rynck over de Tussenruimte: Dat is er knal op. Dat is wat het Lab van Troje doet. [...] Je kan als Stad[sbestuur] niet zeggen dat je daarin gaat zitten, maar je hebt wel mensen nodig in de administratie – van diensten en kabinetten – die zich in de Tussenruimte, zoals De Rynck dat noemt, gaan begeven en daar mensen tegenkomen. [...] Er was onlangs een bijeenkomst van de Fiets van Troje, waar ook de Cahier werd voorgesteld. Ja... Als ik dan zie wie daar allemaal rondloopt... Dat zijn mensen die bezig zijn met de experimenten, maar ook met het IKZ en ook met het mobiliteitsplan. Zij komen elkaar tegen en dan gaat dat allemaal samen in dezelfde richting. [...] Transitie is transitie, dat gebeurt sowieso [...] maar het is niet toevallig dat dit allemaal gebeurt. Maar het is ook niet zomaar oorzaak-gevolg.”

De Rynck en Verschueren (2014) reiken het concept ‘hybrid space’ aan om een toestand aan te duiden waarbinnen vertegenwoordigers van de overheid en private organisaties elkaar ontmoeten en interacties aangaan. Het gaat dus niet om een nieuwsoortige institutie waarbinnen eigen regels, normen en routines gelden. Wel is het een ruimte waarbinnen netwerken gevormd en ontmanteld

worden rond bepaalde thema's. En waar deelnemers een soort van 'vrijbuiters' binnen de eigen dienst zijn met een gezamenlijk doel. Goesting en engagement zijn belangrijker dan routines, regels en rolverdelingen, en een leemte brengt ons voorbij de tweede Januskop. Indra Van Sande duidt waar deze 'hybride' ruimte binnen het Gentse transitieverhaal duidelijk werd voorbij transitie management in theorie: *"De veranderingen van een systeem komen niet enkel uit burgerinitiatieven, bottom-up, maar vaak ook vanuit politieke beslissingen. In de transitie management lijkt het soms alsof het enkel goed is als het van burgers komt. [...] Maar iets zoals de Leefstraat [...] is ook geen puur burgerinitiatief. Er zitten ook mensen uit de overheid bij"*. Het is dan ook met enige trots dat Chris Roorda (DRIFT) stelt dat de Fiets van Troje een nieuwe samenwerking mogelijk gemaakt heeft, als co-creatie in de praktijk:

"Wat de Fiets van Troje in Gent nu doet, dat is een intermediaire creëren. Dat is iets losser dan de overheid. Binnen die overheid heb je bepaalde kaders van waaruit je moet starten. En het is enorm spelen met de rollen die je als ambtenaar hebt – en het bekleden van de positie die je als Stad hebt – om de ruimte te creëren voor zo'n arena-traject. Dat vraagt veel meer openheid. Openheid om dingen in twijfel te trekken, om voorbij bestaande kaders te gaan."

Nu zou er van een 'geheugen' echter geen sprake zijn mocht deze 'tussenruimte' beperkt blijven tot de uitwisseling tussen de Fiets van Troje en enkele ambtenaren binnen de Gentse stadsdiensten. Het is van belang dat die tussenruimte ook binnen andere projecten ontstaat, voorbij de eigen dienst, het eigen werkgebied en de vertrouwde burgerbewegingen. Loesje Van Damme (Mobiliteitsbedrijf Gent) is zich bewust van deze moeilijkheid: *"We moeten erover waken, en dat is één van mijn opdrachten, dat het niet enkel de Fiets van Troje is. Dat is vaak intern, maar ook naar de buitenwereld, een opgave. Het mag niet 'the happy few' zijn, wat op dit moment wel het geval is"*. Maar de stap zit er, doorheen de ervaringen binnen de stadsdiensten, wel aan te komen. Roorda en collega's (2012, p. 41) stellen niet onterecht dat vanuit deze 'smalle en diepe vernieuwingsnetwerken' een breder *governance*-arrangement kan ontstaan. Er dient een doorvertaling te gebeuren, waarbij de stadsdiensten zélf op zoek gaan naar deze tussenruimte en 'de handen vuilmaken'. Zo kunnen netwerken met (in)formele contacten tussen diensten en over beleidsdomeinen en -niveau's groeien: *"Networking with other policy actors (i.e. public administrators and officials) is needed, not only to create a positive attitude towards and support for the process, but also to find links to other policy efforts"* (Roorda et al., 2012, p. 10).

Loesje Van Damme, ambtenaar binnen het Gentse Mobiliteitsbedrijf, is alleszins overtuigd dat de huidige generatie ambtenaren een stap in de goede richting zet: *"Er zullen meer ambtenaren nodig zijn die op een andere manier te werk gaan. Ik denk wel dat [...] het groeiende is en gaat uitbreiden binnen de Stad"*. We zagen eerder dat de stadsdiensten hun representatie van 'participatie' en 'co-creatie' reeds anders beginnen invullen (zie hoofdstukken 6.1-6.4). De wijze waarop dit te dragen valt is de tussenruimte waarbij de scheidingslijn tussen regime en niche vervaagt. De eerste Januskop van transitie management wordt steeds zichtbaarder binnen de Gentse praktijk. De tweede valt echter grondig te nuanceren. Want hierbij wordt de link met output-legitimiteit des te nadrukkelijker (zie hoofdstuk 6.2). Roel Vanderbeuren ziet hoe het de tussenruimte is welke de link legt tussen de experimenten en de strategische en operationele beleidsvorming:

“Maar het is ook ontegensprekelijk dat met wat het Lab van Troje doet een soort van informeel netwerk ontstaat. Dat is een groep van mensen die elkaar nu tegenkomen en met elkaar in dialoog gaan. En het is niet toevallig dat de mensen die met Lab van Troje bezig zijn ook in de administratie van Stad Gent zitten, of die op de Unief zitten of een studiebureau. En het zijn dezelfde mensen die ons mobiliteitsplan schrijven en het zijn dezelfde studiebureaus die ons mobiliteits- en parkeerplan mee begeleiden. Dus daar krijg je een enorme kruisbestuiving, maar in een soort informeel netwerk.”

De meest voor de hand liggende meerwaarde van de Fiets van Troje lag de hele tijd dus voor het rapen, in de naam welke reeds in 2012 aan het initiatief werd geven. Het Trojaanse karakter van het gebeuren – los van strijdaferelen na het sluiten van de stadspoorten – is de grote reden waarom de randvoorwaarden voor een werkelijke transitie te veranderen vallen. En net die tussenruimte wordt binnen transitie management in theorie zo weinig benadrukt. Het model laat teveel uitschijnen dat niche, regime en landschap van elkaar gescheiden entiteiten zijn, los van wederzijdse beïnvloeding. Wij stellen dat een ‘onafhankelijke niche’, los van het bestaand regime, vaak geen lang leven beschoren zal zijn.¹⁴⁸ En ook omgekeerd dient er aandacht te zijn voor de tweede Januskop: Iedereen brengt zijn eigen verwachtingen en routines¹⁴⁹ mee binnen het gebeuren (Hajer, 2003b), waarbij sociale actoren, ondanks de vaagheid of ambiguïteit van de voorgesteld transitiepaden, reeds een relatief duidelijk idee omtrent de richting waar een transitieproces wel (of niet) moet uitgaan (Meadowcroft, 2009, p. 327).

Maar de belangrijkste les is dat deze tweede Januskop waarschijnlijk voorbij gaat aan de hevigheid waarmee de eerste zich laat gelden, aangezien de complexiteit en onvoorspelbaarheid van transitie management in de praktijk geen a priori positie inneemt wat betreft de rol van de overheid. Wat van belang lijkt, is een *andere* verhouding tussen burgers en stad (Lab van Troje, 2015) waardoor Yves De Weerd (VITO) concludeert:

“Wat we zien bij de experimenten van de Fiets van Troje in een stedelijke context is dat we nieuwe actoren nodig hebben. Mensen in een rol krijgen die nog niet bestaat. En je kan dat niet aan de individuele burger laten, dat moet voor een stuk georganiseerd worden. De stad kan dat ook moeilijk opnemen. De Fiets van Troje is voor de eerste keer een organisatie - ik vind haar vrij uniek in haar positie - die vanuit een dynamiek van de stad gegroeid is maar die zich tegenover de stad is beginnen zetten vanuit een georganiseerd burgerinitiatief. Van daaruit stelt het de stad voor haar eigen verantwoordelijkheid in het nadenken over haar eigen omgeving.”

¹⁴⁸ Tenzij het om technologische innovatie gaat binnen een kapitalistische en neoliberale marktlogica.

¹⁴⁹ Een vaak gehoorde bron van kritiek op transitie management bevindt zich binnen deze sferen. De transitie-arena lijkt niet visionair of innovatief genoeg, vanwege gevestigde belangen van regimespelers (Voß, Smith & Grin, 2009). Fung en Wright (2003, p. 33) besluiten daarom: *“Perhaps the most serious potential weakness of these experiments is that they may pay insufficient attention to the fact that participants in these processes usually face each other from unequal positions of power”*.

6.6. Tussentijdse conclusie Deel IV

Binnen dit hoofdstuk hebben we proberen uitpluizen of transitie-management in de praktijk doorgewerkt kan worden en, zo ja, hoe dit in Gent herkend kon worden. We kunnen meteen stellen dat het proberen erkennen van een 'geheugen' van transitie-initiatieven, voor zover ze ook werkelijk iets nieuws geïnstalleerd hebben, een herbekijken van de twee Januskoppen inhield. De eerste kende een bevestiging van de complexiteit en onvoorspelbaarheid voorbij de lineaire theoretische interpretaties. De tweede diende te worden genuanceerd in het licht van ruimere verdiensten van het transitie-gebeuren. De radicale verandering was niet steeds de finaliteit zoals ze werd vooropgesteld door het initiatief zelf. Wat het opleverde lag vaak – onverwacht – aan de kant van de overheid en burgers, in de relatie tussen leefwereld en systeemwereld.

Zo kunnen we voorzichtig stellen dat de Fiets van Troje - als medeplichtige - een volgende stap binnen decennia van 'participatiepogingen' mogelijk gemaakt heeft, al is nog niet duidelijk welke participatie we de Stad precies wil. Waar participatie op aloude wijze vanuit een bevestiging van de padafhankelijke systeemverbetering vertrok, stelt de nieuwe houding een co-creatieve wijze voorop waar burgers zelf hun stad van de toekomst kunnen vormgeven. Niet verwonderlijk is het nog niet zeker of dit een stap richting algemeen belang dan wel privatopie zal inhouden. Daarnaast is er een 'structurele' uitwerking geweest in de vorm van beleidsdocumenten. Het gloednieuwe Gentse Mobiliteitsplan, het in opmaak zijnde structuurplan, het circulatieplan: Allen hebben ze ogenschijnlijk een link met de experimenten van de Fiets van Troje. Zij het niet in ruimtelijke formules en ideeën, dan wel in de hoofden van zij achter de pen. En daarbij valt de invloed van de Fiets van Troje niet altijd duidelijk aan te tonen of af te bakenen. *"Alternatives can emerge from local action and become the inspiration or blueprint for urban projects elsewhere, or be implemented more systematically at higher levels of governance"*, aldus Roorda en collega's (2012, p. 4).

Verder valt het geheugen van het transitie-verhaal misschien niet te bevatten in ruimtelijke principes en de geïstitutionaliseerde uitwerking van Leefstraten, noch uit te drukken in 'leerprocessen' van burgers, maar bevinden de leerprocessen zich binnen de Stad Gent waarbij de organisatie en werking uitgedaagd wordt. Het gaat om een radicale herdenking van de eigen routines en regels, steunend op de ervaringen met bewegingen zoals de Fiets van Troje. En dat de 'nieuwe' methode nog niet steeds gevolgd wordt blijkt uit experimenten zoals de Rozier, maar de ideeën blijven nazinderen doorheen stedelijke uitwerkingen in de praktijk en niet aflatende pogingen om het anders te doen, zoals bij de Ledeganckstraat. Dit alles was daarenboven niet mogelijk geweest zonder het creëren van een tussenruimte. Deze was niet enkel cruciaal voor het slagen en oppikken van de Fiets van Troje als ideeënmachine, het was en zal eveneens primordiaal blijken bij het doorwerken van het transitie-initiatief binnen de verhouding tussen stad en burger. De Fiets van Troje sluit de brede afgrond tussen overheid en burgers en tussen idee en uitvoerend plan. Loesje Van Damme (Mobiliteitsbedrijf Gent) besluit: *"De Leefstraten hebben absoluut een geheugen. Dat zijn ervaringen die je meemaakt, dus dat heeft absoluut zijn invloed. Je leert eruit, je weet welke reacties er komen... Je draagt het mee. Het zit in de hoofden van mensen. Er wordt ook naar verwezen"*. En daarbij hebben we ogenschijnlijk de rol van de overheid herontdekt, want *"[z]ien we dan niet dat het neoliberal systeem in hart en nieren antithetisch is aan transitie, en in zekere zin ook aan een middenveld tout court?"* (Debruyne & de Bisschop, 2013, p. 54).

7. So: What's next?

“Ik weet niet of we na 2017 nog Leefstraten moeten organiseren. Ik weet niet of het goed zou zijn...” (Kabinetsmedewerker Roel Vanderbeuren)

Aan het begin van dit schrijven lieten we sleutelfiguren van het Gentse transitie-initiatief de ‘Fiets van Troje’ aan het woord. Er werd hun gevraagd wat het transitie-netwerk, na drie jaar noeste arbeid, zoal had opgeleverd en hoe het nu verder moest. We zagen dat de meningen uiteen liepen. Sommige participanten hielden vol dat er meer Leefstraten nodig waren. Anderen dat vooral meer diversiteit nodig was qua *soort* straten. Nog anderen dachten dat de Fiets van Troje de resterende icoonprojecten niet uit het oog mocht verliezen. Er is dus enige onderlinge verdeeldheid rond de ‘opbrengst’ van het hele transitie-gebeuren in Gent en hoe ze tot de gedroomde eindresultaten kunnen komen. Daarbij is het helemaal niet duidelijk of de transitie-poging ‘pijn’ doet. Met andere woorden: Heeft het hele gebeuren de gewenste radicale verandering – zoals vooropgesteld in de transitiedoelen – dichterbij gebracht? Zijn we een stap dichterbij de door Trojanen gedefinieerde ‘stad van de toekomst’? Gekoppeld aan deze vragen en antwoorden vinden we het debat rond hoe het nu verder moet.

En met deze resultaten in het achterhoofd, weten we dan – als ‘burger’ – welke richting we met een transitiegroep - als leef- en systeemwereld – uit moeten gaan? Immers, als het niet duidelijk is waar de Fiets van Troje een bijdrage heeft geleverd qua mobiliteitstransitie, dan is het toch slechts gissen naar de volgende stap? Yves De Weerd is alvast formeel wanneer hij het transitie-verhaal evalueert: *“Het is een heel grote fout om te denken dat we een systeemverandering kunnen doorvoeren met een transitie-experiment. Een transitie-experiment is hooguit bedoeld om te leren hoe een systeem in elkaar zit, niet om een systeem omver te werpen. Misschien zorgt het uitzonderlijk eens [...] voor een grote omwenteling”*. Met deze getuigenis stellen we vraagtekens bij de reikwijdte van transitie management *tout court*. We zijn al gauw geneigd om ons af te vragen of het dan wel allemaal zin heeft. Kunnen we niet gewoon lekker wachten op die verandering, die er sowieso zit aan te komen?

Uit vorig verhaal mag blijken dat een transitie management poging in de praktijk al even complex kan zijn als deze in theorie, en daarmee de eerste Januskop nuancerend. Wat een transitie proces oplevert is al even meevoudig en onvoorspelbaar als de theorie rond maatschappelijke uitdagingen (Van Bueren, Klijn & Koppenjan, 2003). We zagen reeds dat de specifieke context ook de werking en uitwerking van het transitieverhaal zal bepalen. In de Droom- en Toekomststraten in respectievelijk Rotterdam en Antwerpen worden straten bijvoorbeeld niet langdurig autovrij gemaakt, wat op zich een verschillende onderhuidse dynamiek verhuult. Het sturend karakter van een transitie management gebeuren wordt daarbij beperkt door onvoorspelbaarheid en politiek-administratieve macht. Maar we lazen doorheen ons verhaal dat deze eerste en - tot op een bepaalde hoogte - tweede Januskop ook in het voordeel van het transitie gebeuren kan werken. Want het had altijd anders kunnen zijn. En dat geeft een kruisbestuiving welke zonder het transitieverhaal niet had plaatsgevonden, zo stelt Chris Roorda (DRIFT):

“De transitiearena’s zijn op een slimme manier gebruikt geweest om de andere arena, dus de politieke arena, te beïnvloeden. [...] Maar de politieke arena heeft in zo’n complexe

thema's, zoals mobiliteit maar misschien nog meer bij energie, niet alles in de hand. En als ze iets in de hand heeft is het op een restrictieve manier, in plaats van dat nieuwe oplossingen worden gecreëerd. Je hebt dus transitiearena's nodig om verder te denken dan wat door de politieke arena's zelf wordt gedaan. En dat ligt niet aan de politieke arena an sich, maar de manier waarop deze gestructureerd is, hoe de media werkt, hoe de politieke cyclus van vier jaar werkt, hoe de partijpolitiek werkt, enzovoort. [...] Dus je hebt zo'n arena's nodig om aan de politieke arena te gaan schudden."

De volgende stap voor de Fiets van Troje kan dan zijn dat ze, als netwerk, die politieke arena mee gaat vormgeven om het hele gebeuren "los te schudden". Dit op twee manieren. Enerzijds kan ze, zoals hierboven verschillende malen gesuggereerd, de politieke arena betrekken in het transitieverhaal. Zodoende wordt de tweede Januskop minstens gedeeltelijk aangepakt nog voor het traject goed en wel van start is gegaan. Anderzijds kan ze zich, als groeiende beweging, inzetten om te lobbyen voor een permanente straatinrichting gebaseerd op de bevindingen uit de Leefstraat-experimenten. Beleidsvoorbereidend werk, zeg maar. Hoewel Tim Scheirs er, tijdens verschillende persoonlijke gesprekken, op gewezen heeft dat de Fiets van Troje "geen partijpolitiek verhaal" is, blijkt uit voorgaande historie dat het dit op een bepaalde manier wel degelijk is. De Fiets van Troje werd, zoals hij zelf stelt, gebruikt "om keuzes te maken". Opnieuw Chris Roorda (DRIFT) stelt dat de Fiets van Troje, als radicale stem, voorbij het post-politieke klimaat (Swyngedouw, 2007) een vuist maakt:

"We zijn nu van twee, naar tien, naar twintig Leefstraten gekomen. En mij lijkt het van belang – al heb ik het nieuwe mobiliteitsplan nog niet gelezen – dat op het moment dat er politieke besluitvorming is, ook mensen gemobiliseerd worden om hun politieke stem te laten horen. Dus het organiseren van de stem van het alternatief, voor een bepaalde keuze. [...] Enkele van de Leefstraten moeten sterk gaan lobbyen dat hun straat permanent afgesloten blijft."

De volgende stap voor de Fiets van Troje bevindt zich dus wel degelijk waar dit schrijven gestart is: In de politieke-administratieve ruimte waar technocratisch-lineaire beslissingen worden genomen rond de 'stad van de toekomst'. Maar de Fiets van Troje heeft de lineariteit tussen probleem en oplossing minstens gecoupeerd, en op deze manier een nieuwe wijze van doen en denken mogelijk gemaakt. In die zin hoeft de Fiets van Troje geen pijn te doen op zich, maar maakt ze een radicaal 'pijnlijke' keuze zowel draaglijker als relevanter. En daarbij dient het zich net wel in het politieke strijdgewoel te menigen, zij het niet als klassiek-politieke beweging. We hebben het dan eerder over nieuwsoortige netwerken en arrangementen. Zo stelt ook arenalid Kristof Devriendt:

"Ik weet niet of de Fiets van Troje pijn moet doen. Ik geloof nogal in het positieve verhaal: mensen overtuigen en tonen dat het anders kan. Als je daar al in slaagt op enkele plekken, dan denk ik dat je voldoende bagage en argumenten hebt om later te gaan voor een Leefstraat waar het wel pijn doet. Je hebt daarvoor draagvlak nodig. Je weet dat – waar het pijn zal doen – de betrokkenen geen voorstander zullen zijn. En dat wordt politiek heel moeilijk, denk ik. Maar Gent autoluw maken heeft ook ooit pijn gedaan voor bepaalde groepen. En nu zitten we met het grootste winkel- en wandelgebied van Europa. [...] Het is gewoon durven kiezen."

Dat deze keuze meer dan ooit prangend is geworden is reeds gebleken. Maar dat deze ook voorbij de klassieke oplossingen kan gaan is de Fiets van Troje gedeeltelijk verantwoordelijk voor. Daarvoor is eveneens een blijvende band met de overheid voor nodig. We zagen reeds (hoofdstuk 6.5) dat de Gentse stadsdiensten zich stilaan terugtrekken van het Leefstraat-gebeuren. De Fiets van Troje kan het wel zelf, zo is de idee. En ook het transitie-initiatief zélf ziet haar kans schoon om buiten overheidsinmenging aan de slag te gaan, de tweede Januskop herinnerend. Laat dit nu, volgens ons, niet de richting zijn welke de Fiets van Troje moet uitgaan. Daarbij gaat ze immers in tegen het voorgaande betoog rond de link tussen systeemwereld en leefwereld. Ze negeert dan zelf beide Januskoppen. Er bestaat een gevaar dat het groeiende transitienetwerk zichzelf voorbij loopt, waarbij de oorspronkelijke doelen en harde keuzes uit het oog verloren geraken. Dit heeft, volgens Yves De Weerd (VITO), te maken met het feit dat het leefwereld-gebeuren blijft groeien met elke straat nieuwe 'enthousiastelingen' binnen het Fiets van Troje-netwerk. Maar zij hebben niet altijd een radicale verandering op het oog, dan wel zin in tijdelijke 'speeltijd'. En ondertussen wordt de band met de overheid verloochend. Dat kan dan weer nefast zijn voor de werkelijke verandering, aldus Yves De Weerd:

“Als mensen die de visie niet mee hebben gevormd, en dus niet ten gronde snappen wat de Leefstraat eigenlijk wil zeggen – en ik denk dat het risico reëel is dat ze niet goed snappen hoe diep de Leefstraat gaat als experiment –, dat de conclusie kan zijn: “Ah, dat werkt niet voldoende voor Antwerpen of een andere stad”. Terwijl ze misschien het gegeven niet genoeg begrepen voor ze ermee aan de slag zijn gegaan.”

De Fiets van Troje weet nochtans dat ze zich niet blind moet staren op wat ze qua ruimtelijke uitwerking teweeg brengt. De Leefstraten zijn wel gezellig, maar de militante basishouding dient centraal te staan, zo stelt Vincent Meerschaert: *“De kracht van het hele verhaal is dat je loskomt van vooroordelen. Je moet outside-the-box durven denken, en een abstractie maken van alles wat je denkt te weten. Eerst kon ik me er niets bij voorstellen, maar achteraf zie ik echt de voordelen van zo'n methodiek in. Dat werkt wel. Het feit dat het zo abstract en absurd mocht zijn. Dat zorgt voor een slingerbeweging. Denken we aan 2050, dan kan je heel wild gaan en ideeën genereren. Maar dan moet je terugkomen naar nu en kijken wat er al aanwezig is”*. Uiteraard, de visie mag niet uit het oog verloren worden. Maar de Fiets van Troje kan op soms heel onverwachte punten haar gewicht in de schaal leggen. En daarbij dient ze eerst in te zien op welke vlakken ze wél een verschil kan maken, alvorens aan de volgende stap te denken.

En daarbij denken wij dus vooral aan de wijze waarop de stedelijke overheid georganiseerd is en te werk gaat. Een vernieuwende *governance*-structuur, als het ware. En dáár ligt, onder andere, de toekomst van de Fiets van Troje. De tweede Januskop is geen onoverkomelijke wet waarmee een transitie managementverhaal in de praktijk dient te leven. De Fiets van Troje dient actief op zoek te gaan naar een samenwerking waarbij er meer mogelijk is dan vandaag het geval is. En daarbij moet ze de eerste Januskop het hoofd bieden. Ze is namelijk zo bepalend geweest voor de organisatie van de Gentse stedelijke administratie dat deze laatste in de richting van de Fiets van Troje kijkt om haar eigen *governance*-ideeën “dooreen te schudden”, aldus ambtenaar Loesje Van Damme:

“Het gaat over de organisatie van de overheid, niet de inrichting van de straat. Want als het gaat over de straat van de toekomst, dan is er een partner die nu niet voldoende

betrokken is. En dat is [de Dienst] Stedenbouw. Ik heb contact met [de Groendienst], brandweer, Ivago, politie... En met Stedenbouw niet. [...] Ik zie daar de rol van de Fiets van Troje om hen daarin te betrekken. [...] Ik zie geen forum om hen op uit te nodigen.”

Dit toont aan dat de Fiets van Troje wel degelijk een toekomst heeft in Gent. En ook de rol van de overheid is daarbij crucialer en breder dan deze van ‘facilitator’. Het kan de op til staande dynamieken ook stimuleren en dirigeren (Rotmans & Kemp, 2003), zolang het terzelfder tijd open staat voor een herdenking van het eigen beleid en werking. De ruimtelijke uitwerking - meer en permanente Leefstraten als uiting van een radicale herdenking van de link tussen stedenbouw en ruimtelijke planning - zit er nog niet meteen aan te komen. Daarvoor is transitie-management in de praktijk te weinig overtuigend. Het Gentse transitieverhaal heeft zeker een geheugen, zoals in deel IV beschreven, maar of het ‘pijn’ doet en een radicale verandering teweeg heeft gebracht is nog maar de vraag. Maar met de gedeelde focus op de politieke en administratieve structuur heeft het alvast een idee welke richting het de eerste maanden kan uitgaan.¹⁵⁰ En dat is niet deze van ‘lone ranger’.

De Fiets van Troje maakt zich alvast klaar voor de ‘verbredingsfase’ (persoonlijke communicatie Dries Gysels). Belangrijk is dat ze zichzelf niet voorbijloopt, en de banden tussen leefwereld en systeemwereld blijft aanhalen. De Fiets van Troje wordt een grote speler, met in 2015 ongeveer 120.000€ budget - onder andere zelf opgehaald via *crowdfunding* en de ‘Thuis in de Stad’-prijs - voor de 25 Leefstraten. Menig (vrijwillige) werkuren en mankracht hebben het allemaal mogelijk gemaakt. En de bevoegde stadsdiensten gaven het, gedeeltelijk, uit handen moeten geven wegens tekort aan middelen. En daar schuilt het gevaar. De Fiets van Troje mag net géén burgerinitiatief *pur sang* worden. Ze dienen samen met andere partners – en met name Stad Gent – een wederzijds leren mogelijk maken. Daarbij is de naamsverandering sprekend. De Fiets van Troje werd in 2015 het Lab van Troje, waarbij het als spilfiguur ging handelen binnen een breder netwerk van relevante actoren, tussen leefwereld en systeemwereld.

Dit is op zich een erkenning van de weg welke ze kunnen inslaan. Daarbij ligt de focus niet (alleen) op meer en ‘leukere’ Leefstraten. Het is tijd voor iets anders. De andere iconprojecten liggen te wachten, en bij zowel overheid als burgers barst het van radicaal vernieuwende ideeën. Het Lab van Troje, als netwerk, kan zich hiertussen positioneren om de stap richting meer duurzame alternatieven mogelijk te maken¹⁵¹. Het trekt zich daarbij niet los van de overheid. Integendeel. Het dient haar

¹⁵⁰ Daarbij dienen we steeds stil te staan hoever de Fiets van Troje kan gaan met haar legitimiteit als basisdemocratisch netwerk. Het is, bijvoorbeeld, niet omdat één straat kiest voor de Leefstraat, dat anderen dat doen. En mobiliteitskwesties hebben meestal een groter bereik dan enkel één straat. Zo krijgt de Fiets van Troje in juli 2015 de volgende melding via sociale media door een misnoegde Gentenaar: *“Gelieve de volgende Leefstraat in de Jules Persynstraat te Gentbrugge te organiseren in de plaats van in de Maurice Verdoncklaan! Bovendien was het dit jaar onaanvaardbaar om de Leefstraat in Gentbrugge te organiseren wegens de miserie met al die werken aan de Brusselse steenweg! Al het verkeer rijdt hierdoor via de Jules Persynstraat wat onaanvaardbaar is, want ook onze bewoners hebben recht op een leefbare straat! Het organiseren van een Leefstraat in de Maurice Verdoncklaan resulteerde in een onleefbare Jules Persynstraat.”*

¹⁵¹ Het Lab van Troje wordt, bijvoorbeeld aangeschreven door een netwerk toekomstgerichte denkers uit Gent rond een concept om woon-schoolverbindingen veiliger in te richten. Een kruising tussen Leefstraten en ‘Rol het Fietsnetwerk Uit’. Het Lab heeft een samenwerking echter geweigerd, vooral omdat de Leefstraten op zich teveel middelen vragen. Een Trojaan laat op 3 juli 2015 via mail weten aan de initiatiefnemers: *“Omdat we met andere uitdagingen en experimenten zitten en de energie moeten focussen, zullen we niet deelnemen aan de*

geprivilegieerde positie te gebruiken om de twee Januskoppen net het hoofd te bieden. En daarbij ontspruit het 'recht op de stad' niet vanuit enkele verlichte geesten, maar wordt deze vanuit een vernieuwend labo gezamenlijk opgebouwd, het ene experiment na het andere.



Figuur 18: Kozijntjesstraat, 2015

denktank". Een gemiste kans voor een vernieuwende constellatie welke – ook voor andere netwerken – een brug kan bouwen tussen overheid en burgers. De nadruk ligt, aldus ons vertoog, teveel op de Leefstraat op zich.

8. Conclusie

“Voor het eerst in vele jaren zijn mensen van onderuit echt terug collectief dingen samen gaan doen, en dat met het oog op een stuk van de stad terug in handen te nemen; zij het mentaal, discursief, sociaal en/of fysiek-ruimtelijk.”
(Debruyne & De Bisschop, 2013, p. 55)

We worden steeds vaker geconfronteerd met maatschappelijke uitdagingen waarvan gesteld kan worden dat ze een complex – ‘wicked’ – gehalte bezitten. Het is onduidelijk wat nu precies het ‘probleem’ is, wie daarvoor verantwoordelijk is, wie het kan oplossen en wat die oplossing dan zou moeten zijn. We denken daarbij aan klimaat, energie, landbouw, mobiliteit, huisvesting, enzovoort. Kortom, vraagstukken gebaseerd op een niet-duurzame continuerende consumptie van eindige (natuurlijke) bronnen binnen een politiek-financieel kluwen. Het prangende karakter van deze globale uitdagingen vraagt om een doordacht beleid op lange termijn, doorheen beleidsniveau’s en domeinen¹⁵². Er is nood aan een aanpak waarbij doelen in de verre toekomst gecombineerd worden met acties op korte termijn, en waar de complexiteit van het ‘probleem’ meteen ook deel uitmaakt van de oplossing.

Maar voorlopig falen we om de toenemende consumptie van het gemene een halt toe te roepen. Dit hebben we, onder andere, gekoppeld aan een lineair projectdenken vanuit een administratief-technocratische overheid welke gebonden is aan de temporaliteit van de bestaande representatieve democratie. Dit projectdenken vertrekt vanuit modellering en voorspellingen, waarbij het ‘probleem’ duidelijk is (bijvoorbeeld file) en de ‘oplossing’ navenant (bijvoorbeeld infrastructuur). Dit heeft op zich enige gelaagdheid, en is gekoppeld aan een beleidsmatig en politiek kortetermijndenken, waarbij winstbejag, macht, belangen en financiën het halen boven een (duurzame) visie op de toekomst. Om dit beleid verder te beschrijven hebben we gewag gemaakt van termen zoals ‘padafhankelijkheid’ - waarbij bestaande ideeën, investeringen, actoren, regels, kennis, enzovoort verweven zitten in een voortschrijdende perpetuum mobile - en de onvermijdelijk hierop volgende ‘lock-in’ – waarbij er een onvermogen bestaat de ‘oplossing’ ook te laten slagen of een alternatief te bedenken (Devolder & Block, 2015).

Er is echter licht aan het einde van de tunnel.¹⁵³ Transitietheorie komt aandragen met het antwoord op deze schrijnende politiek-beleidsmatige moeilijkheid. Gebaseerd op complexiteitstheorie, ‘governance-theory’ en ‘social-theory’ (Sondeijker, Geurts, Rotmans & Tukker, 2006) wordt het voornamelijk aangegrepen om systeemveranderingen te begrijpen op verschillende niveaus. Het stelt daarbij dat deze veranderingen dienen plaats te vinden in structuren, culturen en praktijken, en dat op micro-, meso- en macroniveau. Op macro-niveau spreken we van ‘landschappelijke’ globale alteraties op een hoger schaalniveau, zoals ‘peak oil’. Op meso-niveau vinden we het ‘regime’, of het eerder

¹⁵² Hoewel de vertaling naar hogere beleidsniveau’s een extra laag complexiteit zal inhouden, waarbij “ [...] een streven naar duurzaamheid een bijgedachte is en waarin bestaande routines en oriëntaties van beleidsdomeinen de bovenhand halen” (Paredis & Block, 2015, p. 11).

¹⁵³ Of zijn het de lampen van de trein die eraan komt (Gorki, Ik zie het licht)?

besproken kluwen van padafhankelijkheid zoals reeds beschreven. Daar spreken we over infrastructuur, beleid, politiek, wetenschap, enzovoort. Op microniveau komen 'niches' met vernieuwende alternatieven aandragen om deze lagen op hun grondvesten te doen daveren. Deze niveaus beïnvloeden elkaar op coërcieve wijze, maar we merken dat ware verandering 'onderaan' te rapen valt.

En het stopt niet bij deze theoretische overpeinzingen. Het MLP-model leert ons eveneens hoe we transities theoretisch in gang (kunnen) zetten (Block & Paredis, 2012). Het stelt duurzame ontwikkelingen voor als rode loper voor een meer radicale maatschappelijke verandering. Over het vervolg en de praktijk is echter weinig geweten. Hoewel geopperd wordt dat het 'controleren' van transitie in absolute zin niet mogelijk is, worden intentionele acties voorgesteld om de broodnodige systeemveranderingen teweeg te brengen. Daarenboven lijkt alle heil 'van onderuit' te komen, terwijl niet duidelijk is hoe de dynamische stabiliteit en complexiteit van het systeem daarin een rol spelen. De theoretische overpeinzingen leveren ons daarbij meer vragen op dan dat ze antwoorden formuleren.

Transitiemanagement steunt op een meer reflexieve aanpak dan de vorige rondes 'participatieve planning', waarbij het bewust is van de limieten van de aanpak (Voß, Smith & Grin, 2009). Deze mijmeringen hebben echter niet enkel betrekking op de moeilijkheid om de toekomst actief in een gewenste richting te sturen¹⁵⁴ (Meadowcroft, 1999). Er heerst een discrepantie tussen theorie en praktijk. Een overgroot deel van de theoretische literatuur blijft op programmatisch en procedureel niveau haperen, waarbij bijvoorbeeld politieke processen – in de bredere zin - over het hoofd worden gezien (Voß, Smith & Grin, 2009). Hetzelfde met de banale onvoorspelbaarheid van de praxis. Dat dit geen donderslag bij heldere hemel is valt te wijten aan twee waarnemingen. Ten eerste staat transitie management, als instrument, nog in de kinderschoenen. Zoals Meadowcroft (2009) aangeeft: *"Transition management is itself an experiment"*. Ten tweede heersen er vertaalproblemen tussen deze theorie en praktijk. Deze discrepantie behelst de moeilijkheid om theoretisch vage en afgebakende concepten, zoals niches en regimes, te hanteren binnen een complexere praktijk. Binnen dit onderzoek werd transitie management daarom constructief benaderd vanuit zijn inherente Januskoppen gekoppeld aan transitiepogingen in de praktijk.

De eerste Januskop hebben we vaak als het 'verloochenen van de complexiteit' gezien. Hoewel de theoretische grondslag complexiteit en onvoorspelbaarheid predikt, merken we lineaire modellering op wanneer de vertaling naar de praktijk gemaakt wordt. Als we transitie management als 'tool' willen gebruiken komt een S-curve (Figuur 5) ons verschillende fases aanbieden waarbij de afgebakende niveaus – niches, regime en landschap – steeds een stap dichterbij tot 'de oplossing' en het alternatief komen. Een terugkeer van het eerdere projectdenken? De tweede Januskop is eerder een verdieping van de eerste, en stelt zich vragen bij de schijnbare naïviteit waarop transitie management de dynamische stabiliteit van het systeem/regime benadert. Waarom zou de bestaande conventie - met haar belangen, macht, winsten, investeringen, enzovoort – enige verandering moeten aanvaarden? En zijn, van zodra er sprake is van enige 'verandering', de scherpe kantjes er nog aan? De recente

¹⁵⁴ De hevigste kritiek wordt geuit rond de onmogelijkheid om grootschalige socio-technische systemen te 'managen' (Meadowcroft, 2009), en we hebben reeds aangetoond dat deze discussie – hoewel voor de meeste participanten onzinnig en afgesloten – in de praktijk nog complexer lijkt dan gedacht.

politiek-beleidsmatige geschiedenis heeft reeds aangetoond dat denken op korte termijn een radicale verandering quasi coupeert. Als we ervan uitgaan dat de praktijk ons de complexiteit terug op het bord komt leggen, hoe gaan we dan – als transitie-initiatief – om met deze moeilijkheid?

Er is, volgens ons, nood aan praktijkvoorbeelden welke voorbij het ‘succes’ van reeds overvloedig beschreven transitieverhalen kijkt. Er wordt veel gepalaverd over hoe ene of gene alternatief op indrukwekkende wijze de stad van de toekomst zal vormgeven. En dat het nu reeds kan uitgetoond worden, als we ons maar houden aan de voorgestelde stappen door transitie-goeroes allerhande. Maar de strijd die gevoerd wordt op het terrein, door mensen met goesting en doorheen de ‘niveaus’, ontbreekt vaak. Het is de ‘*black-box*’ van transitie-management. We kunnen deze kostbare informatie nochtans gebruiken om de volgende stappen van het transitie-gebeuren te verduidelijken. Of minstens de theorie te nuanceren en bij te schaven. Er is dus nood aan kwalitatief onderzoek. We bekeken in dit schrijven daarom hoe de vertaling van transitie-managementtheorie, en zijn Januskoppen, naar de praktijk verloopt.

Vanuit een participatief onderzoek binnen het Gentse Lab van Troje werden concepten als legitimiteit, ‘institutionele leemte’ en ‘burgermaatschappij’ tastbaar gemaakt. En daarbij werd het verhaal hoe langer hoe complexer. De Januskoppen hebben namelijk vaak betrekking op bestaande spanningsvelden binnen transitie-management (Block & Paredis, 2012): Onzekerheden verzoenen met pogingen tot sturen, lange termijn doelen versus korte termijn actie, het algemeen belang waarborgen versus het particuliere militante denken voeden, ‘*top-down*’ regelgeving versus ‘*bottom-up*’ alternatieven, enzovoort (Voß, Smith & Grin, 2009). Vanuit de bevindingen op het terrein, en na een bespreking hiervan binnen het transitie-initiatief, werd ingeschat hoe deze Januskoppen een onmogelijkheid veroorzaken voor het verdere verloop van transitiepaden. Merkt een transitie-initiatief in de praktijk deze breuklijnen op? Staan ze hierbij stil? Kunnen ze lessen leren van deze theoretische mijmeringen? Dit stelde ons niet enkel in staat om het spel zelf – transitie-management – kritisch te benaderen. We hoopten hieruit lessen te leren voor het verdere verloop binnen de prille transitiepogingen van het Lab van Troje.

Critici stellen namelijk dat initiatieven zoals het Lab van Troje goedbedoeld zijn, maar dat ze weinig impact hebben op het reële (mobiliteits)systeem (zie Debruyne & De Bisschop, 2013). Dat ze geen ‘pijn’ doen, met andere woorden. We kunnen daarbij, binnen transitie-terminen, stellen dat ze nog in de ‘voorontwikkelingsfase’ zitten. En dat ze nog niet lang genoeg bezig zijn. De redding komt wel, zo klinkt het. En daarenboven, opperen de imaginaire voorstanders, zorgt het ‘*open-ended*’-proces ervoor dat het inschatten van de meerwaarde überhaupt zinloos is. We zien wel wat het ons oplevert, als het maar iets anders is dan wat we tegenwoordig kennen. En daarvoor moeten we geduld hebben. Maar we kunnen ook actief in de diepte duiken, zoals dit werkt probeert op te starten. We gaven een tussentijdse evaluatie van het transitieverhaal, verteld door Trojanen op de eerste rij. En daarbij werd duidelijk dat er op straat misschien nog niet veel zichtbaar is van de alternatieve voorstellen, maar de er wel degelijk bewegingen aan de gang zijn. En die waren er misschien niet zonder deze prille transitiedenkens. Om dit te ontdekken dienden we, als planners, voorbij het eigen vakgebied naar andere institutionele strijdtoneelen kijken. Want zoals Loesje Van Damme, ambtenaar binnen het Mobiliteitsbedrijf Gent ons verzekerde: *“Het gaat vooral om de organisatie van de overheid. Ik denk dat de kloof tussen overheid en burger enorm vernauwd is. En je kan maar experimenteren, en zien waar er bijgestuurd moet worden”*. Er kan dus enkel van een ware transitie gesproken worden als er

nagedacht wordt over het 'bestuur van de samenleving' (Loorbach, 2010). Economische en technologische ontwikkelingen zijn niet voldoende. Het gaat om nieuwe vormen van *governance* (Smith, Stirling & Berkhout, 2005).

Is een transitiepoging dan een ware revolutie, of eerder een Gramsciaanse passieve variant waarbij politieke en (globale) economische – financiële – krachten de angel uit het alternatief halen (Abrahamsen, 1997)? We merken alleszins dat de Januskopen zich in de praktijk laten gevoelen. Het spel is niet eenduidig te vatten in theoretische werken, en de S-curve kan de grilligheid van de werkelijkheid niet vatten. Er is te weinig aandacht voor onverwachte verbindingen en gebeurtenissen binnen de bestaande literatuur. En om hiermee aan de slag te gaan in de praktijk is veel tijd en goesting voor nodig. Een regime laat zich namelijk niet zomaar veranderen (Block & Paredis, 2012). We kunnen een grote weerstand verwachten op verschillende niveaus, uit verschillende hoeken en op verschillende manieren. Denk maar aan de verticale beleidsverkokering op Vlaams niveau, het ontbreken van middelen op lokaal niveau, het vasthouden van gevestigde (economische) belangen op bovenlokaal niveau. Ook een meer passieve weerstand, door vernieuwing te absorberen binnen bestaande regels en structuren, lijkt mogelijk (Block & Paredis, 2012, p. 112). Is transitie management in de praktijk dan meer dan een vernieuwde retoriek? Het moge duidelijk zijn dat we doorheen het voorliggende verhaal geleerd hebben dat er wel degelijk veranderingen gebeuren, zij het met onduidelijke weerslag.

Wat hebben we dan geleerd over transitie management - in theorie en praktijk – aan de hand van het Gentse voorbeeld? Vooreerst kunnen we stellen dat de eerste Januskop meteen komt opduiken van zodra we de handen vuil maken. Transitie-initiatieven vallen daarbij vaak niet eenvoudig af te bakenen. Ze hebben geen begin- en eindpunt, en kennen vaak een lange voorgeschiedenis en meervoudige uitwerking. Ook de Fiets van Troje valt niet duidelijk af te bakenen in de tijd. Er gingen verschillende gebeurtenissen aan de oprichting vooraf, en dat maakt dat het 'managen' van het hele gebeuren minstens gedeeltelijk op los zand is gebouwd. Dat er wel op een bepaald moment werd beslist om verder te gaan dan wat de Gentse stadsdiensten voorop hadden gesteld binnen hún interpretatie van transitie management wordt wel door vele participanten op een bepaald moment in de tijd gesitueerd, maar daarbij zien we net een bevestiging van deze onvoorspelbare complexiteit. De Fiets van Troje is zowel ontstaan uit bewuste keuzes als uit het '*contingency*'-principe. Het werd gestuurd terwijl onvoorspelbaarheid werd toegelaten, op zelf-organisatorische wijze. Dit moge blijken uit de ogenschijnlijke banale chronologie van voorliggend schrijven. Maar zoals Kundera (1984, p. 42) schrijft: "*[I]s een gebeurtenis juist niet des te belangrijker en opmerkelijker naarmate daar meer toevalligheden voor nodig zijn?*". En ondertussen is het duidelijk: Het had altijd anders kunnen zijn.

En daarbij is het belangrijk om de geschiedenis van een gebeuren te kennen alvorens uitspraken te doen over de vaagheid welke de toekomst ons brengt. Transitie management gaat er in theorie van uit dat niches een radicale verandering kunnen bieden binnen de dynamische stabiliteit welke het bestaande regime – als overheid, regels, praktijken, wetenschap, enzovoort – typeert. Dit levert ons meteen de tweede Januskop op, waarbij het onduidelijk is waarom een regime deze niche überhaupt zou toelaten. We kunnen, in het geval van de Fiets van Troje, stellen dat de overheid als burger opgetreden heeft en omgekeerd. Beide Januskoppen dreigden te worden verloochend van zodra de overheid haar taak na de Mobiliteitsarena's als afgesloten beschouwde. Maar met het opstaan van 'burgers', niet zelden afkomstig uit 'het regime', ontstond een tussenruimte waarbij leefwereld en

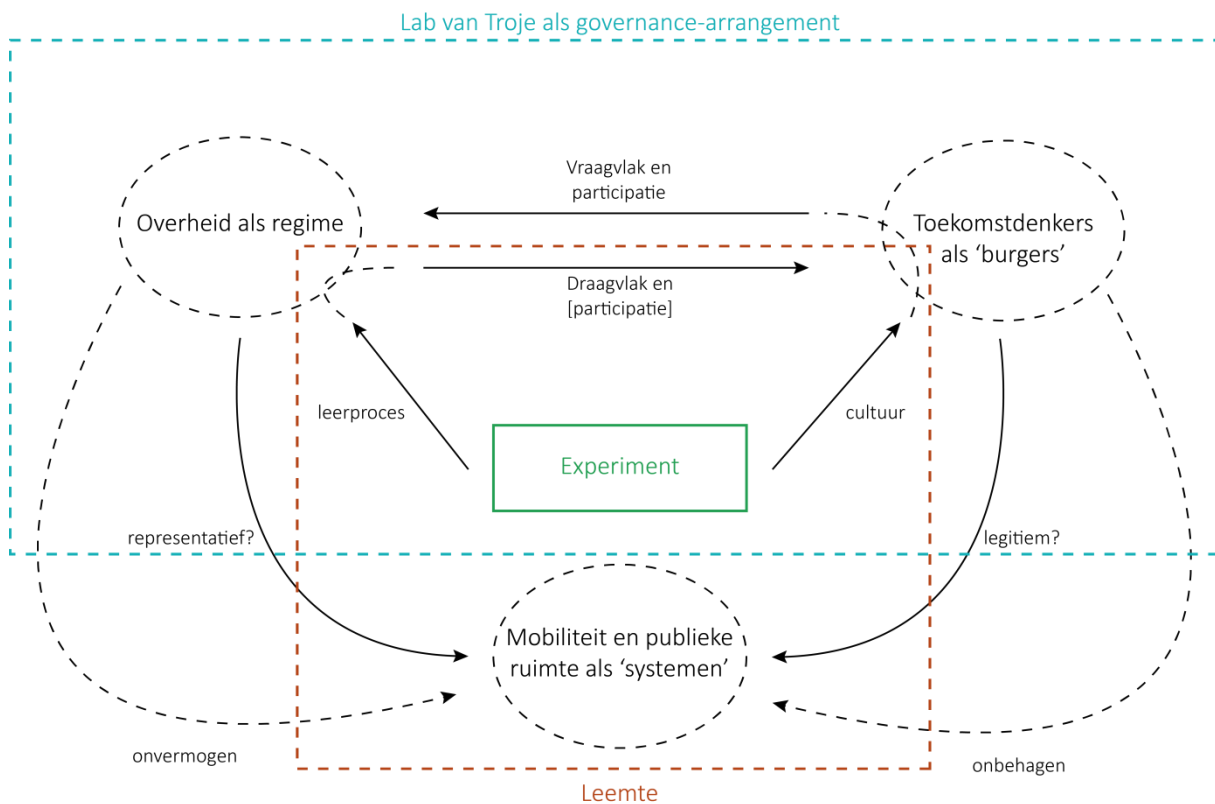
stroomwereld opnieuw verenigd werden. En niet zonder succes. Een niche heeft de politieke en administratieve steun nodig om enige legitimiteit te verschaffen aan haar radicale alternatieven. En het regime leert van de experimenten hoe het anders kan. 'Van onderuit' en 'van bovenaf' lijkt dan eerder een theoretische en kunstmatige *Spaltung*.

Er is echter nog steeds een 'botsing der werelden' wat betreft vrije denkers en doeners en behoeders van behoud en bestaande conventie. De tweede Januskop liet zich gevoelen in zowel rigide administratieve regelgeving als proteststemmen uit de 'getroffen' straten. Maar zonder de eerste Januskop te erkennen zullen we ons blind staren op deze tweede. Transitie-initiatieven in de praktijk gaan immers experimenteren met vernieuwende alternatieven. Van een draagvlak is daarbij aanvankelijk geen sprake. Maar de Fiets van Troje daagt bewoners en beleidsmakers uit om de bestaande conventie zélf uit te dagen. En dit door alternatieven voor eigen routines en gebruiken zelf uit te proberen, waardoor de experimenten enige 'uitgestelde legitimiteit' bevatten. We dienen daarbij voorbij het stokpaardje van een limiet aan kennis te gaan. '*Wicked problems*' zijn persistent, hebben een onvoorspelbaar karakter en kunnen niet eenduidig opgelost worden. En we durven kijken naar de wijze waarop bestaande systemen actief met deze inherente onmogelijkheid omgaan. "*Policy makers are now also forced to rethink the way in which uncertainties are dealt with socially.*" (Hajer, 2003a, p. 185).

Dit houdt in dat een beleid gestoeld op rekenkundige – of ten minste objectief meetbare – modellen en symtoomgerichte '*evidence-based*' oplossingen niet langer houdbaar is. De culturele, want maatschappelijke, aspecten van een collectief herdenken van consumptiesystemen lijkt eens te meer van belang. Dit heeft implicaties voor de manier waarop we in verhouding gaan tot de Ander, als beleid of burger, hoe we omgaan met niet vooraf bepaalde alternatieve toekomstmodellen én de wijze waarop beleidsmatige en institutionele veranderingen plaatsvinden. "*The point is rather to come to an assessment of the contribution of these new practices for a new policy analysis and a new political order.*" (Hajer, 2003a, p. 188). Doorheen deze leerprocessen ontstaat dan, als alles goed gaat, een vraagvlak onder de bewoners. Zij zien in dat het anders kan en gaan eventueel zelf vragende partij zijn om 'hun stad' anders te benaderen, voorbij de gekende padafhankelijke 'oplossingspogingen'. En beleidsmakers zien, doorheen het tijdelijk experiment, in dat sommige ingrepen misschien toch niet zo 'radicaal' zijn als ze hadden gedacht. De Leefstraten willen inderdaad "*de kloof tussen planvorming en stadsbewoners verkleinen*", waarbij pluralistische ervaringen "*het eindbeeld van een toekomstvisie geven, zonder onomkeerbare fysieke ingrepen in de bestaande situatie*" (Lab van Troje, 2015, p. 7). De twee Januskoppen worden dus wel gevoeld, maar terzelfder tijd vakkundig doorleefd.

Met het risico zélf een ingewikkelde en ongrijpbare werkelijkheid al te veel te structureren stellen we een herdenking van bestaande modellen vanuit de complexe praktijk voor, met meteen ook een samenvattend schema rond deze Gentse poging tot transitie management in de praktijk (figuur 19). Hierin komen de belangrijkste concepten terug in een kluwen van quasi-omvattendheid. Zowel overheid als 'burgers' gaan aan de slag met experimenten rond systemen zoals mobiliteit en publieke ruimte, elk vanuit hun eigen motieven en gerieven. De overheid leert hoe ze de gapende technocratische leegte tussen idee en ruimtelijk plan kunnen dichtten. Burgers leren hoe het anders kan doorheen het experiment, de eigen praktijken en culturen daarbij uitdagend. Draagvlak en vraagvlak worden verweven doorheen het verhaal, met constellaties zoals het Lab van Troje in de rol van 'verzoener' in de tussenruimte doorheen de artificieel gescheiden leefwereld en systeemwereld.

De 'vrije ruimte', als "grijze regelvrije zone" is een noodzakelijke factor – zij het misschien niet als 'carte blanche' – en de leemte hiervan blijkt in de praktijk – vanwege de constante roep om behoud, regelgeving of drang tot institutionaliseren – geen evidentie te zijn.



Figuur 15: Poging tot samenvatten van de complexe praxis

En dit alles heeft implicaties over wat transitie management, en specifiek de Fiets van Troje, ons opgeleverd heeft. We kunnen stellen dat de 'uitwerking' als vernieuwend *governance*-arrangement een duidelijkere meerwaarde is geweest dan de ruimtelijke aspecten. De Gentse overheid staat niet te popelen om Leefstraten massaal in te richten als 'oplossing' voor het 'mobiliteitsprobleem'. In dat opzicht heeft ze ook 'geleerd' van de eerste Januskop. De Leefstraat is daarvoor trouwens teveel een 'rommeltje' (Lab van Troje, 2015), en voorlopig zien we geen expliciete doorwerking van de 'radicale ideeën' in de nieuwe Gentse beleidsplannen. Maar net in deze 'rommel' ligt een opportuniteit. De lokale overheid gaat, toch gedeeltelijk, op een andere manier om met uitvoeringsgerichte plannen, het concept 'participatie' en de wijze waarop ze intern overleg pleegt. Daarbij gaan de stadsdiensten zelf actief experimenteren met samenwerkingsverbanden en stedelijke alternatieven, daarbij de brug leggend tussen (informele) leefwereld en (formele) systeemwereld. Dat de stadsdiensten zélf hun labo organiseren, idealiter in samenwerking met Lab van Troje-achtigen, is daarbij een mogelijk (eind)resultaat in 2017.

En dat heeft dus implicaties voor de toekomst. 'What's next?' Cruciaal is dat het Lab van Troje actief gaat inspelen op twee Januskoppen en zichzelf constant gaat heruitvinden, zowel qua strategieën als tactieken (Souza, 2010, p. 329). En dat ze daarbij vooral de meerwaarde van de eigen werking voorbij de nieuwe conventie van de 'plezante Leefstraten' erkent. Zo dient ze in te zien dat een loskomen van de stedelijke overheid, en de transitiepogingen in de praktijk kunstmatig op te splitsen tussen niche en regime, steeds een falen zal inhouden. Ze dient, als labo, actief een netwerk bijeen te brengen

waarmee ze leefwereld en systeemwereld bijeen brengt. De wijze waarop de M-score¹⁵⁵ tot stand kwam kan daarbij een interessante volgende case zijn. Daarbij ondersteunt het Lab van Troje bredere radicale ideeën in de praktijk en gaat ze flexibel om met acute opportuniteiten. Ze dient de formele en informele tussenruimte te voeden. Enkel op die manier kan ze een stevig arrangement vormen waarbinnen de ingebeelde radicale toekomst misschien toch niet zo onmogelijk lijkt als voordien gedacht.

De grootste uitdaging voor deze en andere transitie-initiatieven is radicaal anders gaan denken, waarbij problemen op groter schaalniveau – landschap in transitie termen – worden aangekaart. Hierbij wordt gezocht naar oplossingen welke sociale, ecologische en economische dimensies aan elkaar worden verknoopt, doch binnen een nieuw politiek en economisch speelveld voorbij “[h]et *mainstreamduurzaamheidsdenken [...] doordrongen van win-winsituaties en beelden van driehoeken waarin gewaakt moet worden over het evenwicht tussen de ecologische, sociale en economische pijler*” (Paredis & Block, 2015, p. 13). Daarbij gaat het transitie-experiment bewust *niet* apolitek ageren, en stelt het de hegemonie van het huidig politiek-economische discours in vraag vanuit haar inherente ideologische tegenstellingen. Tot dan blijft het een leuk gegeven in de marge van het bestaande (mobiliteits)systeem. Maar zoals gezegd, het Lab van Troje is nog jong. Het prille netwerk heeft alleszins – via haar icoonprojecten – reeds een ‘alternatief’ aangekaart. Dat de huidige ‘realiteit’ slechts een conventie is wordt door meer en meer stadsbewoners erkent. Het Lab van Troje op zich zal geen radicale verandering teweeg brengen. Maar het is een startpunt. De randvoorwaarden voor een meer radicale verandering worden ondertussen gekneed. Nu kan het Lab van Troje enkel doorzetten, en met de woorden van Chris Roorda, “*blijven schudden*”.

¹⁵⁵ De mobiliteits-score (M-score) drukt uit hoe duurzaam je persoonlijk verplaatsingsgedrag is (Lab van Troje, 2015). Het kwam tot stand aan de Universiteit Gent, in samenwerking met verschillende partners en overkoepeld door het Lab van Troje. Ondertussen werd het idee, zij het in onherkenbare vorm, overgenomen door politici op een hoger beleidsniveau.

Epiloog

“Willen jullie iets drinken?”, vraagt een vrolijke straatbewoner ons terwijl we op de fiets ‘hun’ straat komen bewonderen. Het gerstenat vloeit rijkelijk, er staan borrelnootjes op een gammele tafel welke ooit grootmoeders keukendeur moet geweest zijn. Wij passen vriendelijk, de loodzware middagzon nog steeds verterend. Nog geen 100 meter verder zijn hun – in stedelijk opzicht - ‘verre’ burens eveneens de kunstgrasmat aan het verslijten. Daar slalommen we al fietsend vooral tussen brandweerauto’s en waterpistolen van de spelende kinderen. Zij kunnen voor het eerst ongestoord van de voordeur naar het parkje dat ooit zo onbereikbaar was. Hoe smachtend moeten de ouders en kinderen uren naar het weelderige groen hebben getuurd, alvorens enkele weken terug de eerste stappen te hebben gezet richting het voordien stukje niemandsland. Of we een glas water willen? Gretig antwoord ik positief op de vraag van een straatbewoner, die zag dat ik niet zonder moeite de straat zat te begluren vanop de picknickbank voor haar deur. Ze deelt aan mij en het gevolg – allen ‘experts’ ruimtelijke planning – glazen water uit. Ik zie mijn gasten uitbundig en goedkeurend knikken. Dit is de toekomst, hoor ik hen denken.

Maar de toekomst van de Fiets van Troje, ondertussen een waar ‘labo’ geworden, is echter op zijn minst onduidelijk. Met het stilvallen van iconoproject ‘*Rol het Fietsnetwerk Uit*’ en het behoedzaam introduceren van de ‘M-score’, zijn alle ogen voorlopig gericht op de Leefstraten. Maar wordt daarmee de last van een heuse mobiliteitstransitie gedragen? We weten alleszins dat het Lab van Troje nog amper twee jaar de tijd heeft, vooraleer de vzw zichzelf opheft in 2017. En nu heerst onduidelijkheid over zowel de volgende stappen als wat ná 2017 moet gebeuren. De toekomst brengt meer vragen dan antwoorden, maar het is duidelijk dat deze onzekerheid het hele gebeuren een ‘draaglijke’ lichtheid geeft. Vincent Meerschaert stelt alvast dat het Labo zichzelf aan het institutionaliseren is, als gevestigde waarde, waardoor een reeks *spin-offs* hun ideeën opnieuw in vraag zullen moeten stellen om vernieuwend te kunnen blijven:

“Geen idee wat er na 2017 zal gebeuren. Misschien dat er kleine Fietsjes van Troje gaan ontstaan? [...] Van zodra je groter wordt moet je voor een stuk gaan institutionaliseren. Ik denk dat dit eigen is aan organisaties. [...] Maar in de toekomst kunnen kleine die Fietsjes van Troje dat dan opnieuw uitdagen.”

En daarbij staat centraal dat de groep zich in 2017 effectief gaat ontbinden, al is niet iedereen het hiermee eens.¹⁵⁶ Wie gaat het dan verderzetten? Deze Leefstraten kunnen toch niet zomaar

¹⁵⁶ Jeroen Mercy, straatbewoner, is het bijvoorbeeld niet eens: “Ik denk niet dat het nodig is om de groep op te heffen in 2017. Maar het is wel goed om de eigen bestaansredenen periodiek in vraag te stellen. En dat is dan niet om de twee maanden. [...] Maar dat ze zichzelf zouden opheffen, dat zou ik zeer jammer vinden. [...] Het is wel de bedoeling dat een aantal experimenten worden gecapteerd door organisaties die dat beschouwen als hun core-business. Dat wil zeggen dat in 2017 het Mobiliteitsbedrijf er zelf moet in slagen om Leefstraten te organiseren. Dat een milieubeweging er zelf moet in slagen om de M-score toepasselijk te maken. Dat hoeft niet per se overheid-achtig te zijn. Het kan evengoed verdedigbaar zijn om vanaf 2018 geen Leefstraten meer te houden, maar dat het studiebureau die de wegenissen tekent voor wegenwerken een soortgelijke Leefstraat-vorm opneemt in hun plannen en handboeken. Dat we mensen een ‘knip’ willen in het midden van de straat niet meer als volkomen exotisch beschouwen... Het hoeft niet in dezelfde formule als nu door te lopen. Maar de vorm is nu wel gekend. [...] En dan is het experimentele karakter uitgeput, en is het niet meer nodig om het als experiment te gaan organiseren. Dan is het nodig om [de Leefstraat] als inrichtingselement te zien.”

verdwijnen? We merkten eerder op dat het institutionaliseren van de Leefstraten misschien niet veraf is. Op zich geen slechte evolutie indien de ruimtelijke aspecten ingeschreven worden binnen beleidsplannen. Zo wordt een gezagsargument gekoppeld aan de Leefstraat als stedelijk principe, met het mandaat om structureel de manier waarop we naar mobiliteit en publieke ruimte kijken te herdenken. Maar het mag geen beknotten van de ‘grijze zone’ worden, waardoor elk radicaal voorstel a priori geen ruimte krijgt. En we hebben beargumenteerd dat de meerwaarde van het transitieverhaal aan de zijde van vernieuwende *governance-arrangementen* gesitueerd is. De manier waarop de stadsdiensten functioneren en georganiseerd zijn blijkt cruciaal in het herdenken van de ruimtelijke vraagstukken. Dat mobiliteit een ‘*wicked affair*’ is kan misschien wel het belangrijkste argument voor deze ‘transitie’ zijn. Maar dat lukt niet binnen een geformaliseerde aanpak, weet Roel Vanderbeuren ons te vertellen:

“Het is nu de derde editie en het stadsbestuur weet hoe belangrijk het is om het te laten doorgaan. Maar wat je nu ziet... is dat het opnieuw sterk geïnstitutionaliseerd wordt. Het overleg rond hoe de straten worden ingericht is, nu met de derde editie, vindt wel plaats binnen de MOB-cel. De setting is nu dus terug de formele setting, en dat heeft puur te maken met het operationeel behapbaar maken voor de stadsdiensten. Bij de eerste editie waren er twee straten. Er waren daar twee, of drie als het nodig was, vergaderingen op het stadhuis en het was geen probleem. Vandaag spreken we over 20 straten. Dan merk je dat je terug in een soort van formele procedure terecht komt waarbij het Lab van Troje tegen een bepaalde deadline plannen moet aanleveren, waar iedereen zijn gedacht over moet geven, en waarvan je een formeel advies krijgt. Ik kan mij inbeelden dat nu, het derde jaar, initiatiefnemers zullen zijn die denken: ‘Ja maar, zo hadden we het niet in gedachten’. Het wordt opnieuw sterk in een keurslijf gestoken. [...] Eerlijk gezegd: ik zou graag hebben dat er nog experimenten kunnen zijn. Maar dan moeten we het op een andere manier doen dan dat we het nu doen in 2015. Nu is het een puur administratief proces om iets goedgekeurd te krijgen. Het is hetzelfde proces als dat een aannemer moet doorlopen als hij wil werken aan een voetpad. En dat klopt niet. Dat is goed omdat het experiment kan doorgaan, maar er is geen dialoog meer. De stad bepaalt wat mag en wat niet mag.”

We kunnen hier stellen dat de wraak van Okonkwo het gehaald heeft boven een open houding ten opzichte van stedelijke experimenten en flexibele planningsinstrumenten. De aloude culturen, structuren en regels halen het boven de vernieuwende manier van doen en laten. Het onveilige – want ongekende en onvoorspelbare – werd binnengelaten in de rangen der administratie, doch al gauw neergeslagen in een oncontroleerbare drang naar formaliteit en voorspelbaarheid. Het vernieuwende kantje wordt daarbij vakkundig getrimd binnen het administratieve proces. En toch, de oorzaak hiervan vinden we niet enkel aan de zijde van de stadsdiensten en politici. De groep trekkers wordt, binnen de Fiets van Troje, steeds groter. Dit zorgt ervoor dat niet iedereen het doel, zoals voorgesteld 3 jaar eerder, voor ogen heeft. We merken op dat de straatbewoners het concept elk op een eigen manier beginnen in te vullen.



Figuren 20 en 21: Iepenstraat Gent, 2015

Hoewel deze neiging naar functioneel pluralisme binnen de stedelijke caleidoscoop enkel aangemoedigd kan worden, merken we eveneens dat de Leefstraat haar vernieuwende karakter uit het oog dreigt te verliezen. Met de 3^{de} editie in 2015 zijn de straten, zoals in beperkte mate tijdens de 2^{de} editie in 2014, een veredelde speelstraten te worden. Chris Roorda ziet hoe het Lab van Troje zichzelf aan het vastrijden is als ze deze kant – enigszins weg van de overheid - blijft uitgaan: *“De Leefstraat is iets normaal geworden. Het is bijna iets dat je kan uitrollen. Het hoeft daarom niet te blijven hangen bij de oorspronkelijke initiatiefnemers. Ze moeten op zoek gaan naar andere organisaties die het opnemen in hun eigen repertoire”*. De nadruk ligt deze derde editie inderdaad sterk op spelende kinderen. *“Bent? Be-ent?”*, roept een mama haar zoontje toe. *“Blijf jij even hier spelen? Ik ben iets vergeten in de winkel. Maar in de Leefstraat blijven, hé! Heb je het gehoord?”* In de Meibloemstraat word ik verrast door de drommen spelende kinderen op straat. Het lijkt wel of de lagere school buiten haar muren is gebarsten. Rondom mij geroep, getier en gehuil. Onwetende fietsers ontwijken menig waterballon met vrees voor eigen leven. Van mobiliteitsexperiment is ogenschijnlijk nog weinig sprake.



Figuur 22: Meibloemstraat, 2015

De rol van het Lab van Troje, als transitie-initiatief, dreigt dan ook te vervallen in deze van een geïnstitutionaliseerd evenementenbureau. Straatbewoners allerhande staan te springen om ook hun stukje asfalt twee maanden in te richten als groene oase. Het 'Lab' helpt Gentenaren uit de nood als ze een tijdje de drukte van de stad willen negeren. Of als ze zin hebben in een langdurig straatfeest. Typerend is volgend voorbeeld, waarbij het Lab van Troje via de sociale media een misnoegde bewoner in Gentbrugge geruststelt: *"Beste, we bekijken graag hoe we jullie kunnen helpen met het organiseren van een Leefstraat in [de] JP-sstraat. Laat ons samen met de mensen van [de] Maurice Verdonck[straat] (en hun ervaringen van dit experimentmoment) bekijken hoe we volgend jaar meerdere straten rustiger, veiliger en aangenamer kunnen maken. Bezorg ons je gegevens via info@leefstraat.be en dan spreken we dit verder af."*

Het lijkt, met een steeds groter wordende achterban, moeilijker om de eigen principes voor te houden. De tijdelijkheid van het experiment is daarbij de grote sterkte om het huidige regime te overtuigen van een alternatief. Bij een ruimtelijk doel zoals 'groene straat met speeltuin' wordt het minder evident om de meerwaarde van de tijdelijkheid in te zien. Roel Vanderbeuren erkent:

"De mensen die er van het eerste uur bij waren kennen de voordelen van tijdelijkheid. Ze appreciëren dat het experiment maar enkele maanden kan doorgaan. Ze weten theoretisch goed waar ze mee bezig zijn. Maar hoe groter het netwerk wordt, hoe groter het gevaar dat er mensen bij komen die dit niet inzien. Mensen die zeggen: 'Ah, een Leefstraat, dat is tof!'. In mijn wijk zijn er drie groepen die een Leefstraat willen

organiseren. Ze nodigen mij uit en ik ga daar dan naartoe. En wat zie ik. Zij zijn er niet om een experiment uit te voeren en iets nieuws te proberen van tijdelijke aard om dan het regime of stadsbestuur te inspireren om op een andere manier de dialoog met bewoners te laten gebeuren. Het is gewoon wijs om mee te doen, en wat speelruimte in de wijk bij te krijgen, en op een inhoudelijk zeer afgebakend niveau bezig zijn. En ze zijn allemaal teleurgesteld eind juni als den boel moet opgekuist worden.”

Met de tijd en energie welke in de Leefstraten gepompt worden lijkt of deze een doel op zich zijn geworden. In de Meibloemstraat wordt een rommelmarktje georganiseerd. In de Kozijntjesstraat draait de ‘Kleefstraat’-propagandamachine op volle toeren. Het is allemaal leuk en gezellig, maar het voelt aan alsof het Lab van Troje, alleszins wat de Leefstraten betreft, inderdaad een evenementenbureau is geworden. Straatbewoners willen louter twee maanden rust en plantjes voor de deur. Het Gentse ‘Labo’ komt daar – hoewel niet zonder enige moeite, zagen we – voor zorgen. Daarbij is het niet duidelijk of het Lab van Troje nog steeds met vernieuwing bezig is – in die zin dat ze een ‘open ruimte’ teweeg brengt – of de eigen grootste vijand is. Yves De Weerd (VITO) twijfelt:

“Ik weet niet, wanneer de Fiets van Troje ergens tegenaan botst, of het de ruimte is om te experimenteren dan wel in de volhoudbaarheid van het engagement dat zo’n dingen vragen voor de groep. Dat is een grotere... Want ondertussen gaan de Leefstraten verder en het tempo waarop gewerkt moet worden is vrij dwingend. Dat vraagt verschrikkelijk veel werk, en ook voortdurend.”

In dat opzicht is de tijd gekomen voor de Fiets van Troje om zich, wederom, te bezinnen over de eigen functie. Zijn de voorgestelde doelen nog steeds realistisch? Zitten ze op schema? En, zo nee, wat dient te gebeuren om een stap vooruit te zetten op de transitiecurve? Het is tijdens de lange doch nooit eenzame uren in de straten duidelijk dat een breuk heerst tussen het leuke en gezellige straatgebeuren en wat achter de schermen aan institutionele en structurele verandering aan het gebeuren is. We hebben reeds beschreven wat mogelijke aandachtspunten op dit vlak kunnen zijn. En het is duidelijk dat de breuklijnen daarbij niet enkel aan de kant van de Fiets van Troje liggen. Roel Vanderbeuren stelt het als volgt:

“Transitie gebeurt veel ruimer, ook buiten het Lab van Troje. Maar dan is de vraag wat we ermee gaan doen. Als stadsbestuur zien we dat veel initiatieven bezig zijn met een transitie op vlak van mobiliteit: Velodroom, Mekkergem, enzovoort. Dat zijn allemaal mensen uit verschillende wijken in Gent die een traject willen oprichten in hun buurt gericht op mobiliteit. Dat allemaal om anders over dingen te gaan nadenken en ook experimenten te doen. [...] En je hebt dat niet als Stad georganiseerd. [...] Ik kan wat er nu binnen het Stad gebeurt niet linken aan wat de Fiets van Troje gedaan heeft. Maar je voelt dat er binnen Gent een stroom ontstaat, waarbij het stadsbestuur gedwongen wordt om hierop mee te surfen.”

Maar zitten we nu met het failliet van zowel het huidige technocratisch-administratieve beleid als de vernieuwende experimenten binnen het *governance*-arrangement Lab van Troje? Dat er een natuurlijke transitie gaande is, valt niet te ontkennen. Dat een alternatief voor handen is wordt zowel verloochend (Het Nieuwsblad, 2014) als intuïtief aangevoeld (De Wereld Morgen, 2012; 2015). Het

Lab van Troje staat nochtans niet alleen binnen haar zoektocht naar verandering blijkt uit het overzicht burgerinitiatieven en overheidsprojecten waarbij ‘het andere’ centraal staat. Dat hierbij niet steeds geweten is wat het alternatief is, is van minder belang. Het gaat om de goesting om meer te doen dan wat tegenwoordig het geval is. En vooral: het anders doen. De winkelende moeder in de Meibloemstraat is nog niet aan de horizon verdwenen of enkele kinderen rukken de bloemen uit een pot op de vensterbank iets verderop. *“Mama, ze maken de bloemen kapot”*, roept haar zoontje haar toe. Mama steekt het hoofd door het raam en ziet wat er aan de hand is. Ze maakt zich boos en rept zich naar beneden. Maar voor ze het goed en wel beseft staan ook de mama’s van de twee snoodaards voor de deur. Samen kuisen ze de rommel op en herplanten ze – met enige kunde voor recyclage – het bloemenperkje. Ook dat is verandering, zegt de mama van Bent later. Het zou vóór de Leefstraat nooit gebeurd zijn, want niemand kende elkaar. En spelende kinderen op straat was, vanwege het razende verkeer, al helemaal geen optie.

De opdracht voorhanden is niet eenvoudig, maar vele schouders maken daarbij licht werk. Dit schrijven kan daarbij een strohalm bieden. Zijn we met een radicale verandering bezig, of leren mensen opnieuw mens zijn in een door auto’s en anonimiteit verzadigde metropool? Heeft het Lab van Troje dé sleutel in handen voor een vernieuwend alternatief, of is het gewoon leuk om de kinderen op straat te zien spelen? En zullen de ouders in het vervolg geen twee keer nadenken over hun (mobiliteits-)gedrag? Zal Stad Gent geen twee keer nadenken bij de heraanleg van straten, parken en voetbalpleintjes? Het hele verhaal zal alleszins nagalmen op verschillende niveau’s, en daarbij misschien helemaal niet relevant om te specificeren wat gewerkt heeft en wat niet. Tim Scheirs en Dries Gysels van het Lab van Troje hebben het laatste woord. *“Transities gebeuren toch, met of zonder de Fiets van Troje’. Dat is een vaak gehoorde kritiek”,* zo stelt Tim Scheirs. *“Academisch relativeren ze transitie kapot, en ze hebben vaak nog gelijk ook. Het trekt inderdaad op niet veel. [...] Maar heeft de Fiets van Troje enkel de transitie versneld? Nee... Ze heeft ook een verschil gemaakt”*. Dries Gysels vult aan en blijft voorzichtiger wanneer hij stelt: *“Deze top van de berg is bereikt, we hebben geesten geopend en ideeën versneld. Op naar de volgende top, het verder aanpakken van systemische veranderingen op alle delen van de Leefstraat, en we gaan vol enthousiasme aan de slag met alle opmerkingen die we en cours du route tegenkwamen.”*

“For the first time in many years Okonkwo had a feeling that was akin to happiness. The times which had altered so unaccountably [...] seemed to be coming round again. The clan which had turned false on him appeared to be making amends.

He had spoken violently to his clansmen when they had met in the market-place to decide on their action. And they had listened to him with respect. It was like the good old days again, when a warrior was a warrior. Although they had not agreed to kill the missionary or drive away the Christians, they had agreed to do something substantial. And they had done it. Okonkwo was almost happy again.”

(Chinua Achebe, 2000 [1958], p. 136).

Bijlagen

Bijlage I: Vage toekomstbeelden

Omdat het zowel voor de lezer met goesting om zélf een traject op poten te zetten als de reeds actieve Trojanen leerrijk en interessant kan zijn om te horen wat 'experts' en sleutelfiguren zien als 'de volgende stap', worden hier de uiteenlopende toekomstbeelden en ideeën opgesomd. We merken op dat de meningen sterk uiteenlopen, en bij het schrijven van dit werk in de zomer van 2015 is de situatie enkel onduidelijker geworden. De focus ligt alleszins op het Leefstraten-experiment. Zo stelt Philippe Van Wesenbeeck dat het mogelijk moet zijn om 'moeilijkere' straten aan te pakken, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden:

Interviewer: Kan de Fiets van Troje een grote straat aanpakken, zoals de St-Jacobsnieuwstraat?

"Voor of na het Mobiliteitsplan? Na het mobiliteitsplan zou het antwoord wel eens 'ja' kunnen zijn. Waarom? Omdat de Sint-Jacobsnieuwstraat misschien uit het stadsnet gehaald wordt. Als het geknipt wordt, dan wordt het uit het stadsnet gehaald en heeft het geen betekenis meer boven de straten zelf. Dan denk ik dat het gaat werken [...] en kan de discussie beginnen. [Voor het Mobiliteitsplan] zijn er weer twee mogelijkheden. Voel je je als platform [Fiets van Troje] voldoende sterk om te zeggen: 'ik ga de discussie aan'? [...] Misschien lukt dat wel. Ofwel laat je de keuze aan een andere organisatie."

Stefaan Claeys ziet dan weer vooral een toekomst in het op gang brengen van een mediacampagne. En daarbij hoort het uitbreiden van het aantal straten:

"De bedoeling is dat er zoveel mogelijk media-aandacht komt, naast zoveel mogelijk persoonlijke gebruikerservaringen. Die mensen worden dan zelf ambassadeur of ambassadrice van een project.[...] Het idee van een Leefstraat is al transitioneel en niet incrementeel. [...] Je bent dus sowieso al een andere wereld anno 2050 vandaag aan het uitproberen. Als we de Leefstraten, zoals ze nu zijn, op grote schaal kunnen invoeren hebben we zeker al een punt gemaakt. Ook al zijn het gemakkelijke. Dan heb je zeker bijgedragen tot waar we moeten komen. Dus: zeker meer van hetzelfde, zolang er voldoende ambitie is en het geen speelstraten of zo worden, natuurlijk. Maar we moeten ook verder gaan en de quasi onmogelijke gevallen mogelijk maken. [...] Maar wat is dan het plan? [...] Dat is dan het experiment binnen het experiment. De Leefstraten zijn al experimenten op zich, maar we kunnen proberen om nog verder denken."

Kristof Devriendt is het daar mee eens. Hij ziet liefst een netwerk van Leefstraten verschijnen. Maar daarvoor moet het beleid keuzes durven maken, zo stelt hij. De Stad dient zélf Leefstraten in te richten en zo veilig langzaam verkeer mogelijk maken:

"Mocht je uiteindelijk naar een netwerk gaan van kleine straatjes die ingericht zijn als Leefstraat... En waarlangs je je kan verplaatsen, te voet of met de fiets... [...] Dat mag gerust een finaliteit zijn. Dat moet je beleidsmatig gaan inschrijven. [...] Dat kinderen via

zo'n netwerk veilig naar school kunnen fietsen naar de andere kant van Gent. Dat zou de finaliteit moeten zijn. Dat is een doelstelling voor je mobiliteitsbeleid, en dat is zeker realiseerbaar. [...] Ik weet niet of dit de Fiets van Troje zal lukken. Maar ze tonen tenminste aan dat het kan. [...] De mogelijkheid om met grote assen te werken is er. Maar ik denk dat ze beter eerst nog wat meer ervaring opdoen met kleine straten. Grote straten geven een andere problematiek, bijvoorbeeld met handelaars. En dat is veel moeilijker te organiseren. [...] Ik denk dat we daar contextueel nog niet klaar voor zijn. [...] De vraag is maar: hoeveel ambitie is er? Misschien is een netwerk van straatjes al voldoende in plaats van een drukke as tot Leefstraat te maken binnen de huidige tijdsgeest?"

Ook binnen de stadsdiensten wordt het initiatief een warm hart toegedragen. Loesje Van Damme, ambtenaar binnen het Gentse Mobiliteitsbedrijf, vindt dat er Leefstraten mogelijk moeten worden op alle momenten. Maar dat zal enige flexibiliteit van de eigen werking vragen, zo stelt ze:

"Ik vind niet dat we het nu, met 20 straten, meer in handen nemen. De richtlijnen en deadlines zijn misschien wat strakker, maar het moet gewoon qua timing haalbaar zijn. Het is moeilijk voor veel diensten om zich daaraan aan te passen. Er moet afgestapt worden van de vaste periode. Elke straat zou gelijk wanneer een Leefstraat moeten kunnen aanvragen."

Yves De Weerd (VITO) stelt dan weer dat een verbreding van het experiment mogelijk moet zijn. Waarom niet voorbij mobiliteit, sociale cohesie en ruimtelijke inrichting gaan? De Fiets van Troje moet oppassen niet louter op het bestaande 'gezellige' straatgebeuren te teren:

"Er zijn een paar straten waarvan ik denk dat – als ze opnieuw meedoen – ze een volgende stap kunnen zetten. Naar nieuwe vormen van samenleven waar de deeleconomie zou kunnen binnenkomen. [...] Er zit nog veel ontwikkelingspotentieel in. Maar je moet de stad wakker houden. Want anders dreigt het af te drijven, naar een veredeld evenementenbureau."

Arenalid Vincent Meerschaert ziet dan weer mogelijkheden om voorbij de Leefstraten te gaan kijken. Het transitie-groepje dient zichzelf steeds te gaan heruitvinden. Enkel op die manier kan ze de bestaande dynamiek versterken en tot een verandering op lange termijn komen:

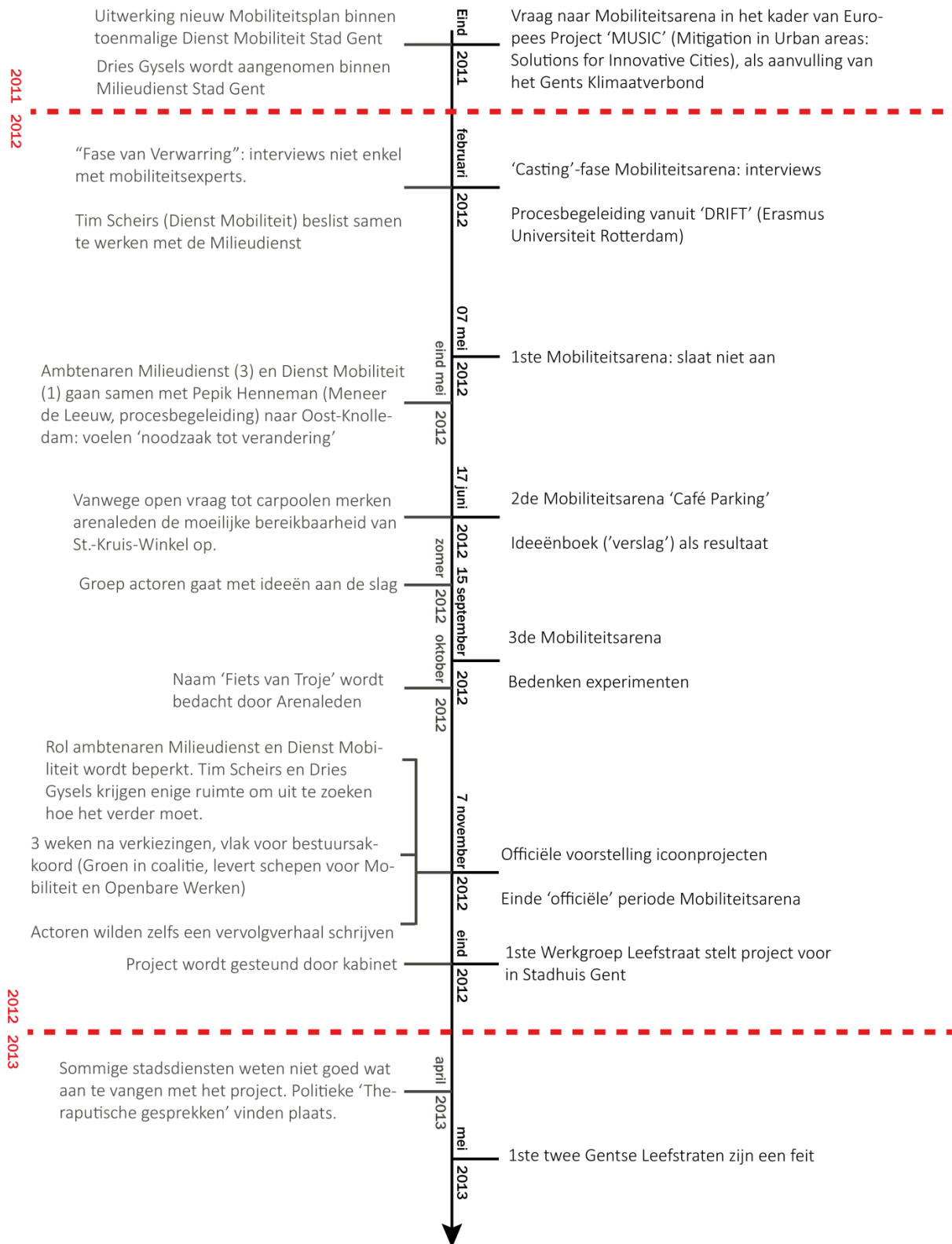
"Ik denk dat het vooral zaak is van andere zaken uit te proberen dan Leefstraten. Zorg ervoor dat je continu met nieuwe zaken aan de slag gaat. Op zich is dat een beetje een guerrilla-techniek, misschien. Overall kleine positieve zaadjes gaan planten, kiemen gaan activeren..."

Arenalid Philippe Van Wesenbeeck ziet een toekomst in de Fiets van Troje als consultant voor andere steden. Dat is vandaag tot op zekere hoogte zo voor projecten in Rotterdam. Maar ook het wijder verspreiden van de boodschap is belangrijk, zo stelt hij: *"Studiedagen zijn altijd interessant. [...] Je prikkelt daardoor"*. Maar Trojaan Tim Scheirs stelt dat de moeilijkheden vooral binnen de eigen organisatie schuilen: *"Wat ik altijd als moeilijkheid ervaren heb is dat we geen enkele moeite hebben om het verhaal van Fiets van Troje elders te vertellen. Maar het is bijzonder moeilijk [...] binnen de*

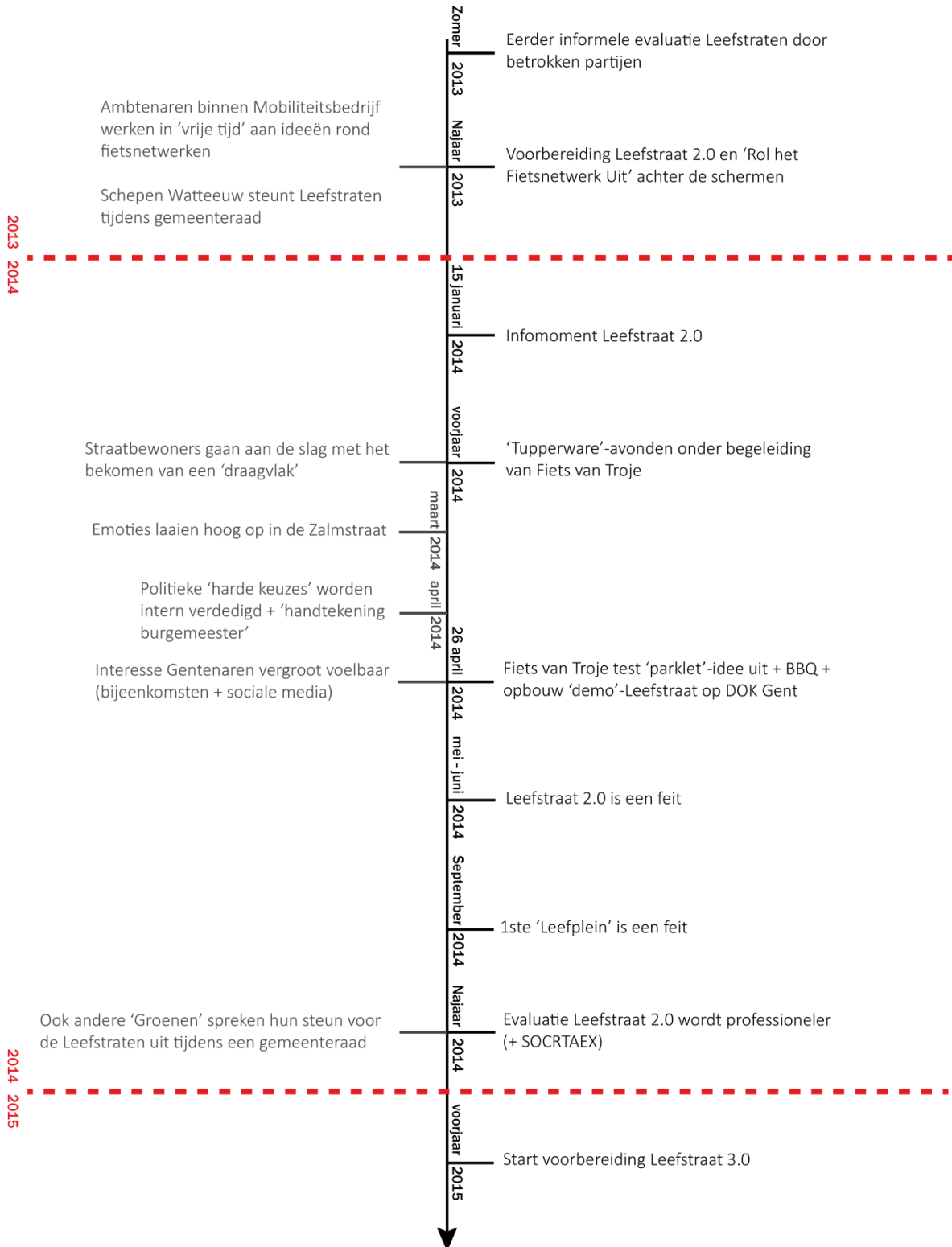
eigen organisatie". Philippe Van Wesenbeeck geeft dan het advies om breder te kijken dan de stad: *"Het zou interessant zijn om de Fiets van Troje te verbreden, zodat je het trekt naar stadsregionaal verband. [...] Ik denk dat het zinvol en haalbaar is"*.

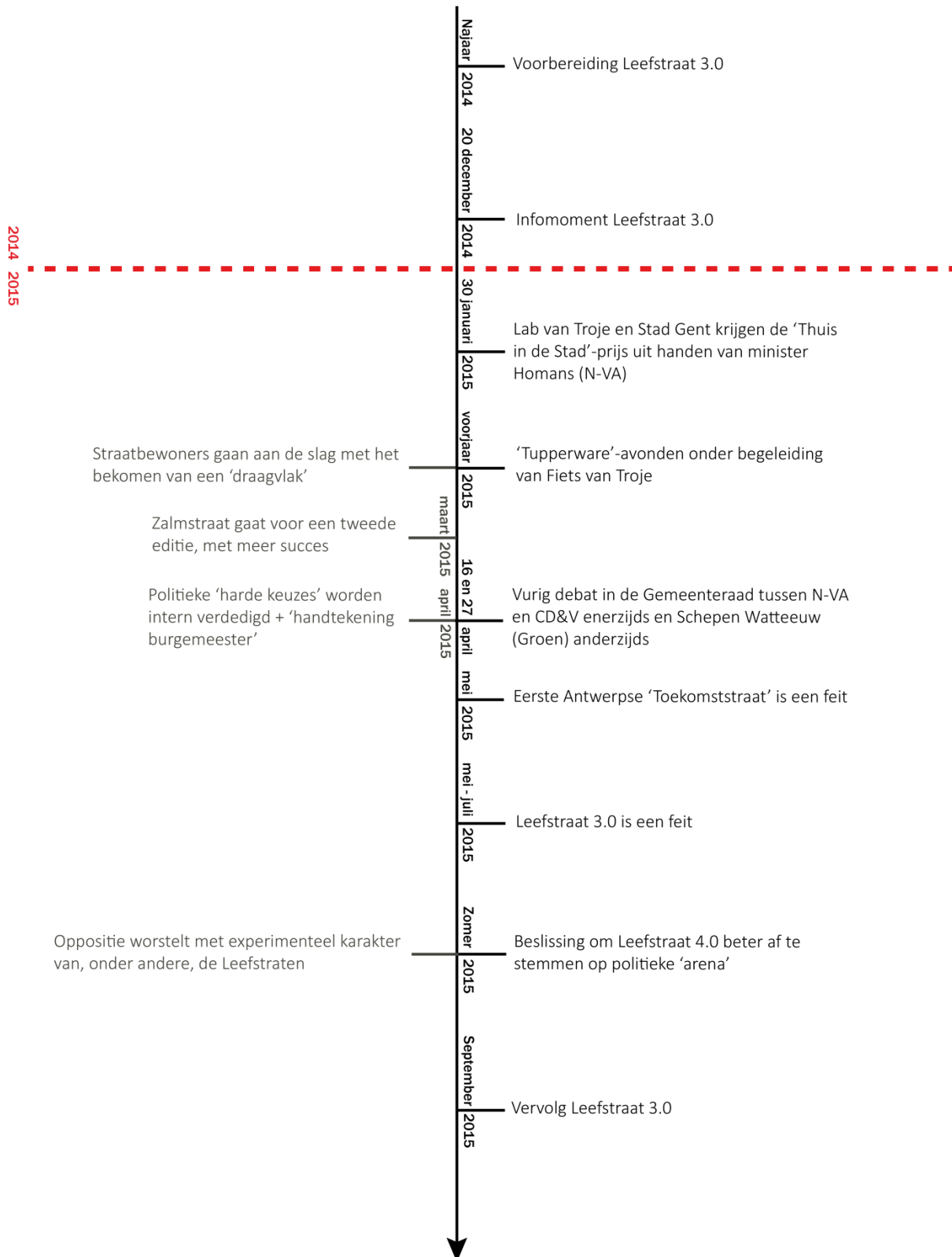
Loesje Van Damme voelt inderdaad aan dat de Fiets van Troje worstelt met haar eigen positie. Maar er zijn alternatieven voor de huidige *way-of-doing*, en ze heeft een positieve kijk op de toekomst: *"Ik heb de indruk dat er binnen de Fiets van Troje zelf verdeeldheid is rond wat ze [voor 2017] willen. Dus hoe ze daar zelf mee willen... Of in welke mate ze het willen loslaten of niet. Euhm... 2017 lijkt mij wel een goede timing, waarvoor het [Leefstraat-idee] geïnstitutionaliseerd moet zijn. Ik denk dat het niet vol te houden is op de manier waarop we het nu doen. Ik denk dat er een andere manier van werken, een andere aanpak nodig is."*

Bijlage II: Tijdslijn



Over de terugkeer van complexiteit binnen transitie management





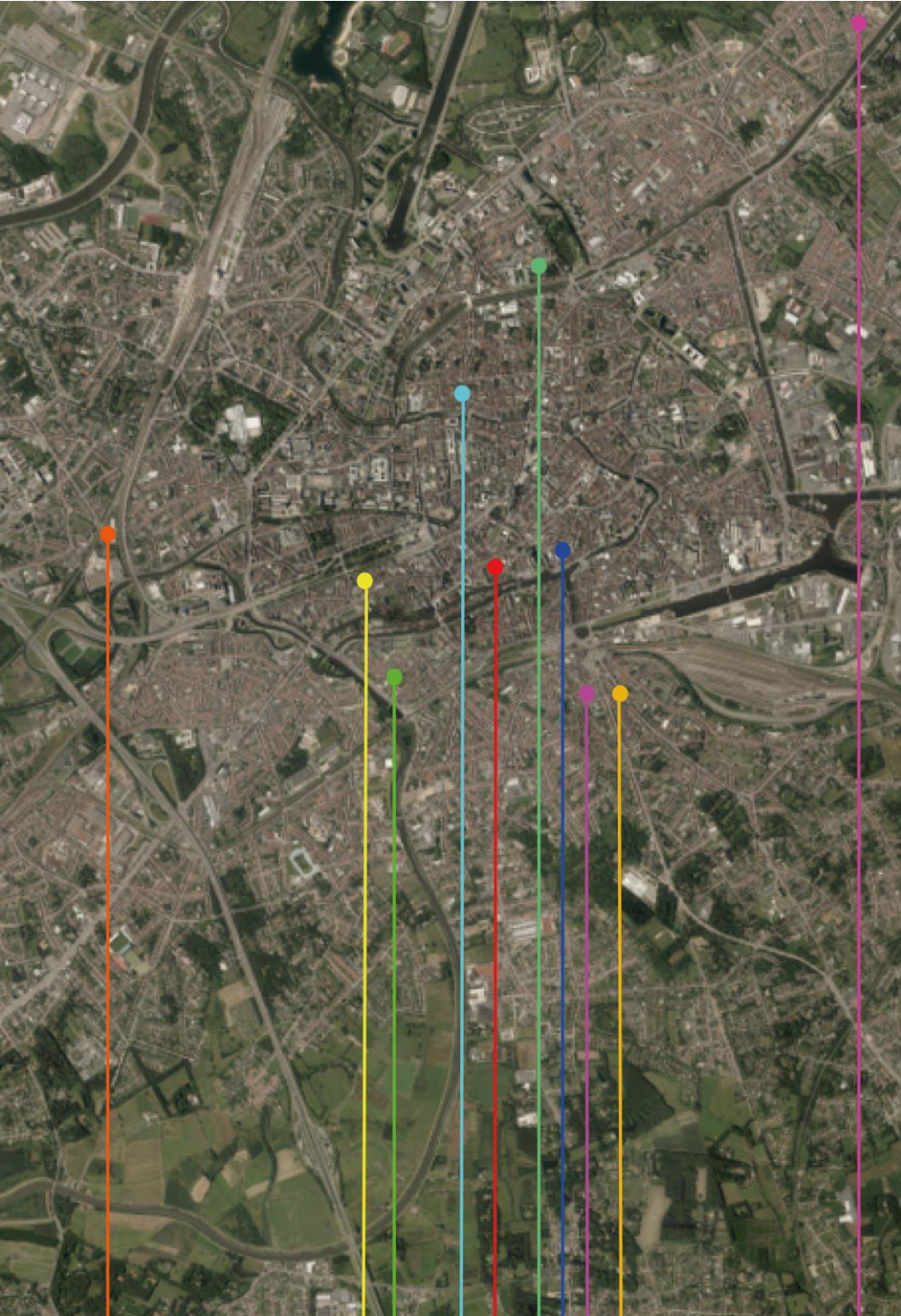
Bijlage III: Overzicht van drie edities Leefstraten



Karel Anthonisstraat

Pussemierstraat

Frans Uytendohvestraat



Tussen Bermen

Karel Anthonisstraat

Zainstraat

Leefwijk Pekkelfabriek

Kozijnfesstraat

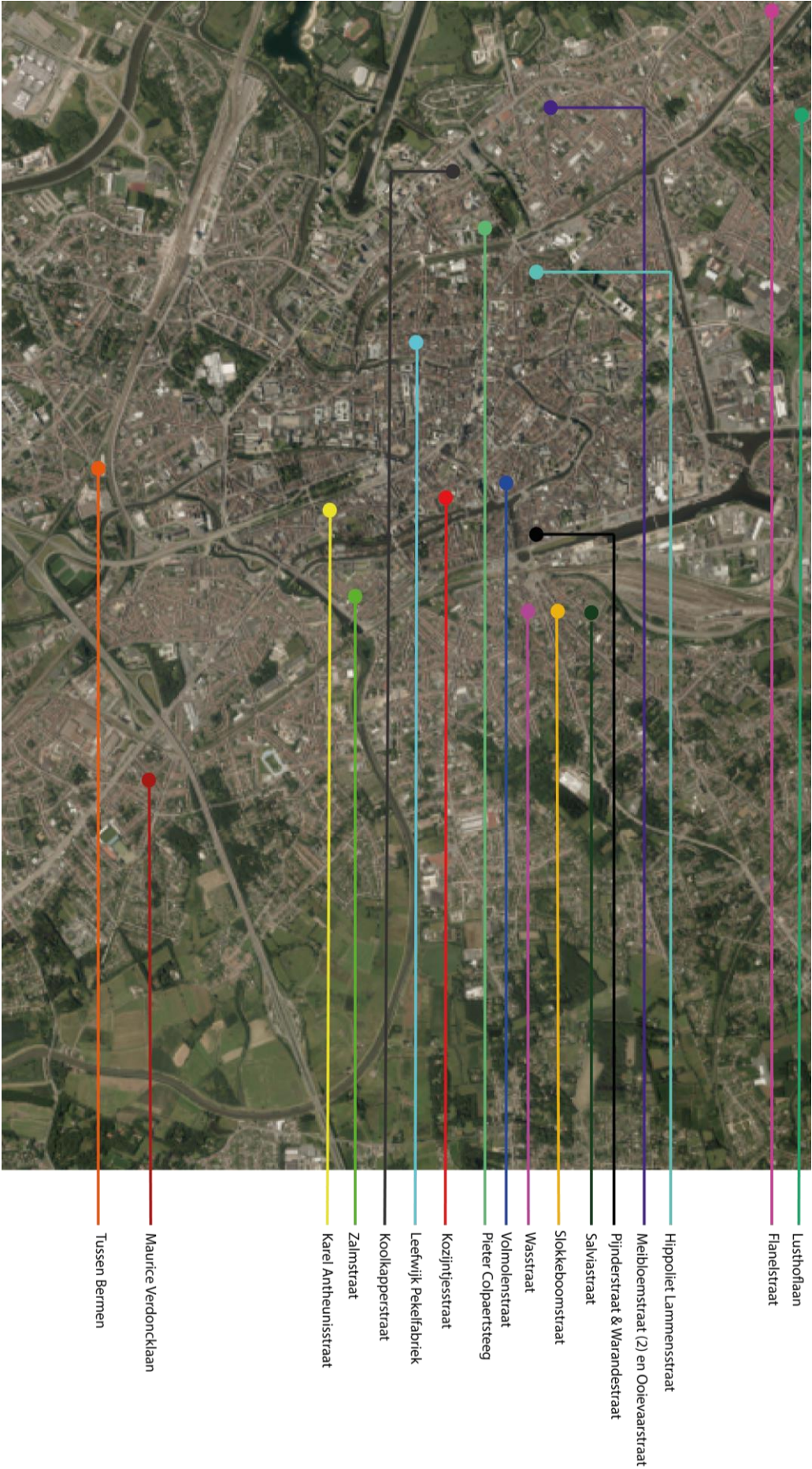
Volmolenstraat

Pieter Colpaertsteeg

Wasstraat

Slokkeboomstraat

Flanelstraat



Referenties

Abrahamsen, R. (1997). The victory of popular forces or passive revolution? A neo-Gramscian perspective on democratisation. *The Journal of Modern African Studies*, 35 (01), 129-152.

Achebe, C. (2000 [1958]). *Things fall apart*. Johannesburg: Heinemann Publishers.

Albinsson, L., Lind, M., & Forsgren, O. (2007). *Co-design: an approach to border crossing, network innovation. Expanding the knowledge economy: issues, applications, case studies*, 4(Part 2), 977-983. Verkregen op 9 juli 2015 via http://www.researchgate.net/profile/Olov_Forsgren/publication/228681674_Codesign_an_approach_to_border_crossing_network_innovation/links/0dee_c52287e7acc098000000.pdf

Alfasi, N. (2003). Is Public Participation Making Urban Planning More Democratic? The Israeli Experience. *Planning Theory & Practice*, 4 (2), 185-202.

Archibugi, D., & Pietrobelli, C. (2003). *The globalisation of technology and its implications for developing countries: Windows of opportunity or further burden?* Technological Forecasting and Social Change, 70(9), 861-883.

Baeten, G. (2007). *The Uses of Deprivation in the Neoliberal City*. In BAVO (red.). *Urban Politics Now. Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Rotterdam: NAI Publishers.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15 (2), 73-80.

Bathelt, H., Malmberg, A., & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human geography*, 28 (1), 31-56.

BAVO (2007). *Urban Politics Now. Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Rotterdam: NAI Publishers.

Beck, W. (1974). *Democratie in de wijken. Een onderzoek naar buurtacties in Nederland*. Amsterdam: Van Gennep.

Beleidsverklaring 2013-2018. Door Daniël Termont, Burgemeester en voorzitter Gemeenteraad Gent. Toespraak gegeven op maandag 28 januari 2013.

Bestuursakkoord 2013-2018 (2012). Stad Gent. Bestuursakkoord 2013-2018. Sp.a-Groen-OpenVLD. Geraadpleegd op donderdag 9 juli 2015 via https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Bestuursakkoord_2013_2018.pdf.

Blackadder (2001). *The Blackadder 1,2,3 & 4*. Geschreven door Richard Curtis & Rowan Atkinson. Warner Home Video.

Block, T., & Paredis, E. (2012). *De Januskop van duurzaamheid in Vlaamse steden en van het gangbare transitiedenken*. In: De Bruyn, J. (eds.). *Duurzame en creatieve steden. De stad als motor van de samenleving*. Brussel: Vlaamse overheid, pp. 97-128.

Blondeel, P. (2012). *Ruimte voor frictie. Burgerschap, tegenspraak en stadsvernieuwing in Vlaanderen*. In Holemans, D. (eds). *Mensen maken de stad: Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Berchem: EPO.

Boelens, L. (2009). *The Urban Connection. An actor-relational approach to urban planning*. Rotterdam: 010 Publishers.

Boelens, L. (2011). Going beyond planners' dependencies: An Actor-relational-approach to the Mainport Rotterdam. *Town planning Review*, 82 (5), 547-572.

Bono, F. (2014). Sociale bewegingen, acties en schaal. *AGORA*, 30 (3), 28-31.

Boog, B. (2007). Handelingsonderzoek of action research. KWALON. *Tijdschrift voor Kwalitatief Onderzoek*, 12 (1), 13-20.

Boonstra, B., & Boelens, L. (2011). Self-organization in Urban development, Towards a new perspective on spatial planning. *Urban research & Practice*, 4 (2), 99 – 126.

Boonstra, B., Duijn, M., & Rijnveld, M. (z.d.). *Governing (regional and urban) spatial development in The Netherlands: strengthening territorial cohesion by community based self-organisation*. Verkregen op 06 oktober, 2014, van http://www.ekf.vsb.cz/export/sites/ekf/projekty/cs/weby/esf-0116/databaze-prispevku/clanky_ERSA_2009/Boonstra_Duijn_Rijnveld_O_L_7_101.pdf

Burawoy, M. (2003). For a Sociological Marxism: The complementary Convergence of Antonio Gramsci and Karl Polanyi. *Politics and Society*, 31 (2), 193-261.

Burke, E. M. (1979). *A participatory approach to Urban Planning*. New York: Human Sciences Press.

CD&V Gent (2015). *CD&V Gent tegen Outletcenter The Loop*. Geraadpleegd op zaterdag 14 maart 2015 via <http://gent.cdenv.be/nieuws/cdv-gent-tegen-outletcenter-the-loop-0>

Campbell, A. R., Ryley, T., & Thring, R. (2012). Identifying the early adopters of alternative fuel vehicles: A case study of Birmingham, United Kingdom. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46 (8), 1318-1327.

Chaoghua, W. (2015). The party and its success story. *New Left Review*, 91, 5-37.

Cohen, J., & Fung, A. (2004). Radical democracy. *Swiss journal of political science*, 10 (4), 23-34.

Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en stedenbouw. Vergadering van 16 april 2015. Geraadpleegd op vrijdag 19 juni 2015 via <http://gent.raadsinformatie.be/vergadering/155389/Commissie+Openbare+werken%2C+Mobiliteit+en+Stedenbouw+16-04-2015#ap1811670>.

Conover, P. J., & Searing, D. D. (2005). Studying 'everyday political talk' in the deliberative system. *Acta Politica*, 40 (3), 269-283.

Coppens, T., Allaert, G., Boudry, L, Celen, G., Gulinck, H. & Lauwers, D. (2014). *Strategische allianties en territoriale pacts voor een duurzame Vlaamse ruimte: visie van het expertenforum Ruimte Vlaanderen*. Gent: Academia Press.

Council of European Municipalities Dutch Section (1982). *Urban Renewal Participation Experiments*. Nijmegen: CEMDS.

Cox, R. W. (1983). Gramsci, hegemony and international relations: an essay in method. *Millennium-Journal of International Studies*, 12(2), 162-175.

De Bruyn, J., & Vermeulen, S. (2012). *Duurzame en creatieve steden. De stad als motor van de samenleving*. Verslagboek ViA-Rondetafel Stedenbeleid "Duurzame en creatieve steden", 14 maart 2012, Brussel, opgehaald via http://www.cdo.ugent.be/drupal-7.15/sites/default/files/publicatie_pdf/Duurzame_creatieve_steden_verslagboek_pdf.pdf.

De Morgen (2014a). *Doel 1 en 2 blijven 10 jaar langer open*. Geraadpleegd op vrijdag 15 mei 2015 via <http://www.demorgen.be/wetenschap/doel-1-en-2-blijven-10-jaar-langer-open-a2156355/>.

De Morgen (2014b). *De Wever: "We staken dit land regelrecht in een crisis"*. Geraadpleegd op maandag 2 februari 2015 op <http://www.demorgen.be/binnenland/de-wever-we-staken-dit-land-regelrecht-in-een-crisis-a2151799/>

De Morgen (2015). *Auto's eruit, kunstgras erin: Gentse Leefstraten aan opvallende opmars bezig. Zelfs de grootste tegenstanders draaien bij*. Geraadpleegd op donderdag 18 juni 2015 via <http://www.demorgen.be/binnenland/auto-s-eruit-kunstgras-erin-gentse-leefstraten-aan-opvallende-opmars-bezig-a2362071/29eGsu/>.

De Roo, G., Hillier, J., & Van Wezemaal, J. (2012). Complexity and spatial planning: introducing systems, assemblages and simulations. *Complexity and Planning: Systems, Assemblages and Simulations*. Farnham: Ashgate, 1-34.

De Rynck, F. (2012). *Tussen representatie en participatie. Is de stad van iedereen?* In Holemans, D. (eds). *Mensen maken de stad: Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Berchem: EPO.

De Rynck, F. (2014). De geest van Elinor. *Lokaal*, 9, 23-31.

De Rynck, F., & Verschuere, B. (2014). Local governance arrangements in Flemish cities: actors, roles and relationships. EGPA-ASPA Transatlantic Dialogue, Lugano (CH), Juni 2014.

Over de terugkeer van complexiteit binnen transitie management

De Standaard (2013). *Vlaming kruipt voor bijna elke verplaatsing in auto*. Geraadpleegd op vrijdag 15 mei 2015 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20130917_075.

De Volkskrant (2015). *Auto's eruit, kunstgras erin*. Geraadpleegd op woensdag 17 juni 2015 via <http://www.volkskrant.nl/buitenland/autos-eruit-kunstgras-erin~a4078448/>.

De Weerd, Y. (2012). *Klimaattransitie: Hard en zacht verzoenen. Technologie en samenleefbaarheid in een duurzame stad*. In De Bruyn, J., & Vermeulen, S. (red.). *Duurzame en creatieve steden. De stad als motor van de samenleving*. Verslagboek ViA-Rondetafel Stedenbeleid "Duurzame en creatieve steden", 14 maart 2012, Brussel, 49-61.

De Wereld Morgen (2012). *"Wij zijn allemaal neoliberal" - Interview met Paul Verhaeghe*. Geraadpleegd op vrijdag 8 mei 2015 via <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2012/02/01/wij-zijn-allemaal-neoliberal-interview-met-paul-verhaeghe>.

De Wereld Morgen (2015). *Dirk De Wachter: "Steeds meer mensen voelen dat er iets niet klopt"*. Geraadpleegd op vrijdag 8 mei 2015 via <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2015/05/05/dirk-de-wachter-steeds-meer-mensen-voelen-dat-er-iets-niet-klopt>.

Debruyne, P., & De Bisschop, A. (2013). Transitie: de meesterzet van de ideologie? *Oikos*, 65 (2), 46-62.

Deham, N. & Vandermaelen, H. (2014). IBA in Vlaanderen: tussen evolutie en revolutie? *S+RO*, 95 (4), 36-40.

Devolder, S. & Block, T (2015). Transition Thinking Incorporated: Towards a New Discussion Framework on Sustainable Urban Projects. *Sustainability*, 7, 3269-3289.

Devos, T. (2014). Actiegroepen, participatie en de overheid. *AGORA*, 30 (3), 24-27.

DRIFT (2014). Dutch Research Institute for Transitions. <http://www.drift.eur.nl/>, geraadpleegd op 09 oktober 2014.

Dryzek, J. S. (2001). Legitimacy and economy in deliberative democracy. *Political Theory*, 29 (5), 651-669.

Dryzek, J. S. (2009). Democratization as deliberative capacity building. *Comparative political studies*, 42 (11), 1379-1402

Evliati, M. A. (2013). *To renew a new city from niche to regime level: Actor network properties and inertia in the transition to electric vehicles and energy management. The citizens' initiative of Hammarby Sjöstad 2020*. Stockholm: KTH School of Architecture and Built Environment.

Fagence, M. (2014). *Citizen participation in planning*. Oxford: Pergamon Press Ltd.

Fainstein, S. S. (2000). New directions in planning theory. *Urban affairs review*, 35 (4), 451-478.

Fainstein, S. S., & Fainstein, N. I. (1971). City planning and political values. *Urban Affairs Review*, 6(3), 341-362.

Ferrell, O. C., & Gresham, L. G. (1985). A contingency framework for understanding ethical decision making in marketing. *The Journal of Marketing*, 49, 87-96.

Fiets van Troje (2012). *De Fiets van Troje: Transitie naar een duurzame mobiliteitscultuur voor Gent en omgeving*. Gent: Stad Gent.

Fink, B. (1995). *The Lacanian Subject. Between Language and Jouissance*. Princeton: Princeton University Press.

Fischer, F., & Forester, J. (1993). *The Argumentative Turn in policy analysis and planning*. London: Taylor & Francis.

Flyvbjerg, B. (1991). *Rationality and Power. Democracy in practice*. Chicago: University of Chicago Press.

Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative inquiry*, 12 (2), 219-245.

Fung, A., & Wright, E. O. (2003). *Deepening democracy*. London: Verso.

Freud, S. (2006 [1915]). *Werken VII: De verdringing*. Amsterdam: Boom.

Freud, S. (2006 [1929]). *Werken IX: Het onbehagen in de cultuur*. Amsterdam: Boom.

Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research policy*, 31 (8), 1257-1274.

Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1 (1), 24-40.

Gemeenteraad Gent (2013). *Vergadering gemeenteraad Gent op 21 oktober 2013*. Geraadpleegd op vrijdag 19 juni 2015 via <http://gent.raadsinformatie.be/vergadering/78618/Om+19%3A00+uur+vindt+de+gemeenteraad+plaats+21-10-2013#ap988323>.

Gemeenteraad Gent (2013). *Vergadering gemeenteraad Gent op 16 april 2015*. Geraadpleegd op woensdag 22 juli 2015 via http://gent.raadsinformatie.be/zoeken?keywords=Leefstraten&sorteren=date_desc&limit=10&document_type=&submit_check=zoeken

Gemeenteraad Gent (2013). *Vergadering gemeenteraad Gent op 27 april 2015*. Geraadpleegd op woensdag 22 juli 2015 via http://gent.raadsinformatie.be/zoeken?keywords=Leefstraten&sorteren=date_desc&limit=10&document_type=&submit_check=zoeken

GentCement (2015). *Rozier wordt verkeersvrij studentenplein*. Geraadpleegd op vrijdag 19 juni 2015 via <http://www.gentcement.be/2013/11/rozier-wordt-verkeersvrij-studentenplein>.

Gershenson, C., & Fernández, N. (2013). *Measuring the Complexity of Self-organizing Traffic Lights*. Verkregen op 10 oktober, 2014, van <http://prokopenko.net/abstracts/Gershenson-FernandezInfoSOTL.pdf>.

GMF (2015). Gents Milieu Front. Geraadpleegd op 21 februari 2015 via <https://www.facebook.com/gentsmilieufrent?fref=ts>

Gunder, M. (2010). Planning as the ideology of (neoliberal) space. *Planning Theory*, 9 (4), 298-314.

Grin, J. (2008). The multilevel perspective and design of system innovations. In Meadowcroft, J. (2009). What about the politics? Sustainable development, transition management, and long term energy transitions. *Policy Sciences*, 42 (4), 323-340.

Habermas, J. (2006). Political communication in media society: Does democracy still enjoy an epistemic dimension? The impact of normative theory on empirical research. *Communication theory*, 16 (4), 411-426.

Hajer, M. (2003a). Policy without polity? Policy analysis and the institutional void. *Policy sciences*, 36 (2), 175-195.

Hajer, M. (2003b). *De beleidsarrangementen-benadering en de 'institutionele leegte'*. In Arts, B., & Leroy, P. (red.). *Verandering van politiek, vernieuwing van milieubeleid. Klassieke en postmoderne arrangementen*. Nijmegen: Vakgroep Milieu en Beleid.

Harman, G. (2009). *Prince of Networks: Bruno Latour and Metaphysics*. Melbourne: Re.press.

Harms, S. (2003). *From routine choice to rational decision making between mobility alternatives*. Paper ingediend naar aanleiding van de derde Swiss Transport Research Conference, Monte Verità/Ascona, Switzerland.

Harris, M. (1979). *Cultural Materialism*. In Stroeken, K. (2013). *De ondeelbare mens. Antropologie ingeleid*. Antwerpen: Garant.

Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 71 (1), 3-17.

Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23-40.

Hendriks, C. M. (2009). Policy design without democracy? Making democratic sense of transition management. *Policy Sciences*, 42 (4), 341-368.

Hendryckx, M. (2013). *Boekentoren UGent, zicht vanuit de Rozier*. Geraadpleegd op vrijdag 19 juni 2015 via https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Boekentoren_ugent_rozier_675.jpg.

Henneman, P., Loorbach, D., & Timmerman, D. (2012). *Burger Meester Boek: Lokaal en duurzaam innoveren voor iedereen*. Rotterdam: Koninklijke Van Gorcum.

Hillier, J. (2003). Agonizing Over Consensus: Why Habermasian Ideals cannot be 'Real'. *Planning Theory*, 2, 37-59.

Hodgson, G. M. (2006). What Are Institutions? *Journal of Economic Issues*, XL (1), 1 – 25.

Holemans, D. (2012). *Mensen maken de stad: Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Berchem: EPO.

Hoogma, R., Kemp, R., Schot, J. & Truffer, B. (2002). *Experimenting for sustainable transport: the approach of strategic niche management*. London: Taylor & Francis.

Hopkins, R. (2008). *Het Transitie Handboek. Van olie-afhankelijkheid naar lokale veerkracht*. Utrecht: Jan Van Arkel.

Ikeda, K., Murota, K., Akamatsu, T., Kono, T., & Takayama, Y. (2014). Self-organization of hexagonal agglomeration patterns in new economic geography models. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 99, 32-52.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.

Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism*. Duke University Press.

Jessop, B. (2002). Liberalism, neoliberalism, and urban governance: A state-theoretical perspective. *Antipode*, 34(3), 452-472.

Kemp, R., & Loorbach, D. (2006). *Transition management: a reflexive governance approach*. In Voß, J.-P., Bauknecht, D, & Kemp, R. (red.). *Reflexive Governance for Sustainable Development*. Cheltenham: Edward Elgar, 103-30.

Kemp, R., Loorbach, D., & Rotmans, J. (2007). Transition management as a model for managing processes of co-evolution towards sustainable development. *The International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 14 (1), 78-91.

Kemp, R., Rotmans, J., & Loorbach, D. (2007). Assessing the Dutch energy transition policy: how does it deal with dilemmas of managing transitions? *Journal of Environmental Policy & Planning*, 9 (3-4), 315-331.

Over de terugkeer van complexiteit binnen transitie management

Kern, F., & Smith, A. (2008). Restructuring energy systems for sustainability? Energy transition policy in the Netherlands. *Energy policy*, 36 (11), 4093-4103.

Klijn, E.-H., & Snellen, I. (2009). *Complexity Theory and Public Administration: A Critical Appraisal*. In Teisman et al. (eds). *Managing Complex Governance Systems*. New York: Taylor & Francis.

Knack (2015a). 'Auto lijkt over piek heen: niet langer heilige koe in de ontwikkelde wereld?'. Geraadpleegd op dinsdag 3 februari 2015 op <http://www.knack.be/nieuws/auto/auto-lijkt-over-piek-heen-niet-langer-heilige-koe-in-de-ontwikkelde-wereld/article-opinion-530233.html>

Knack (2015b). *Gent stelt behandeling mobiliteitsplan een maand uit na 'vormelijke fout'*. Geraadpleegd op donderdag 18 juni 2015 via <http://www.knack.be/nieuws/belgie/gent-stelt-behandeling-mobiliteitsplan-een-maand-uit-na-vormelijke-fout/article-normal-528709.html>.

Knack (2015c). *Koning auto en keizer burger. Er bestaan verschillende oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Of die allemaal even efficiënt zijn, is een ander paar mouwen*. Geraadpleegd op woensdag 1 juli 2015 via http://trends.knack.be/economie/beleid/koning-auto-en-keizer-burger/article-opinion583161.html?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=knack.

Kundera, M. (1984). *De ondraaglijke lichtheid van het bestaan*. Amsterdam: Ambo/Anthos.

Lab van Troje (2015). *Cahier 1: De Leefstraat. Experimenteren met de stad van straks*. Gent: Lab van Troje.

Latour, B. (1996). On actor-network theory: a few clarifications. *Soziale welt*, 369-381.

Latour, B. (2005). *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. New York: Oxford University Press Inc.

Lee, C. (2015). "Speculative Numismatics" as Antagonistic Graphic Design. Geraadpleegd op zaterdag 14 maart via <http://joaap.org/issue8/chrislee.htm>.

Leefstraat (2015). *Over het experiment*. Geraadpleegd op donderdag 9 juli 2015 via <http://www.leefstraat.be/over-leefstraat/>.

Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell: Oxford.

Lefebvre, H. (1996). *Writings on Cities*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.

Liebowitz, S. J., & Margolis, S. E. (1995). Path dependence, lock-in, and history. *Journal of Law, Economics and Organization*, 11 (1), 205-226.

Lietaer, B. (2014). *Why complementary currencies are necessary for financial stability: The scientific evidence*. In Clippinger, J., & Bollier, D. (Eds.). *From Bitcoin to Burning Man and Beyond: The Quest for Identity and Autonomy in a Digital Society*. ID3 and Off The Common Books.

Lietaer, B., Arnsperger, C., Goerner, S., & Brunnhuber, S. (2012). *Money and Sustainability. The Missing Link*. Axminster: Triarchy Press, hoofdstukken VII en VIII.

Longhurst, N., & Seyfang, G. (2011). Harnessing grassroots innovations: Complementary currencies and sustainability. *International Event on Community and Complementary Currencies, Lyon*.

Loopmans, M. (2014). David tegen Lange Wapper. *AGORA, 30 (3)*, 16-19.

Loorbach, D. (2010). Transition management for sustainable development: a prescriptive, complexity-based governance framework. *Governance, 23 (1)*, 161-183.

Loorbach, D. (2014). *To transition! Governance Panarchy in the New Transformation*. Inaugurale rede, gegeven op vrijdag 31 oktober 2014, Erasmus Universiteit Rotterdam.

Loorbach, D., Jhagroe, S., & Roorda, C. (2013). Transitiekritiek en kritische duurzaamheidstransities. *Oikos, 67 (4)*, 63-72.

Lorek, S., & Spangenberg, J. H. (2014). Sustainable consumption within a sustainable economy—beyond green growth and green economies. *Journal of cleaner production, 63*, 33-44.

Low Impact Man (2015). *Klimaatbeleid: Gent voegt de daad bij het woord*. Geraadpleegd op zaterdag 14 maart 2015 via <https://lowimpactman.wordpress.com/2015/01/21/klimaatbeleid-gent-voegt-de-daad-bij-het-woord/>.

MacCannell, J. F. (2007). *The City at the 'End of History'*. In BAVO (red.). *Urban Politics Now. Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Rotterdam: NAI Publishers.

Majone, G. (1996). *Temporal consistency and policy credibility: why democracies need non-majoritarian institutions*. European University Institute, working paper RSC, 96/57.

Malerba, F., & Orsenigo, L. (1996). Schumpeterian patterns of innovation are technology-specific. *Research Policy, 25 (3)*, 451-478.

Mansbridge, J. (2003a). Rethinking representation. *American political science review, 97 (4)*, 515-528.

Mansbridge, J. (2003b). Practice-through-practice. In Fung, A., & Wright, E. O. (red.). *Deepening democracy*, London: Verso, 175-199.

Manson, S. M. (2001). Simplifying Complexity: a review of complexity theory. *Geoforum, 32*, 405-414.

Over de terugkeer van complexiteit binnen transitie management

Meadowcroft, J. (1999). Planning for sustainable development: what can be learned from the critics. *Planning sustainability*, 12-38.

Meadowcroft, J. (2007). Who is in charge here? Governance for sustainable development in a complex world. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 9 (3-4), 299-314.

Meadowcroft, J. (2009). What about the politics? Sustainable development, transition management, and long term energy transitions. *Policy Sciences*, 42 (4), 323-340.

Meneer De Leeuw (2015). *Werkplaats voor innovatie en maatschappelijke verandering*. Geraadpleegd op vrijdag 12 juni 2015 via <http://www.meneerdeleeuw.nl/>.

Mobiliteitsarena Gent (2012). *Verslag: Aanzet tot ideeënboek*. Stad Gent.

MUSIC (2014). *Mitigation in Urban areas: Solutions for Innovative Cities*. Geraadpleegd op 7 oktober 2014 via <http://www.themusicproject.eu/>.

Nieuwsblad (2013). *Michel: 'Flagrante ontkenning van de democratie'*. Geraadpleegd op maandag 2 februari 2015 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20130225_00483055

Nieuwsblad (2014). *Bart De Wever: 'Er is geen alternatief, deze regering moet lukken'*. Geraadpleegd op vrijdag 8 mei 2015 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20141204_01412455.

Nieuwsblad (2015). *Gentse autoloze leefstraten winnen prijs van minister Homans*. Geraadpleegd op zaterdag 31 januari 2015 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150130_01502286

NV-A (2015). *N-VA vraagt stedelijk reglement voor inrichting*. Geraadpleegd op vrijdag 19 juni 2015 via <http://gent.n-va.be/nieuws/persberichten/n-va-vraagt-stedelijk-reglement-voor-inrichting-leefstraten>.

Osborne, S. P. (2006). *The New Public Governance?* New York: Taylor & Francis.

Paredis, E., Vander Putten, E., Maes, F., Larosse, J., Van Humbeeck, P., Lavrysen, J., Van Passel, S., De Jonge, W., (2009). *Vlaanderen in transitie?* In Van Steertegem, M. (red.). *Milieuverkenning 2030, Milieurapport Vlaanderen*. Aalst: Vlaamse Milieu Maatschappij, p. 345-374.

Paredis, E. (2013). *A winding road. Transition management, policy change and the search for sustainable development*. Gent: CDO/UGent.

Paredis, E. (2014). Pleidooi voor een genuanceerde kijk op transitie. *Oikos*, 68 (1), 71-86.

Paredis E. & Block, T. (2013). *The art of coupling. Multiple streams and policy entrepreneurship in Flemish transition processes. Research paper 1, Policy Research Centre TRADO, Ghent*.

Paredis, E., & Block, T. (2015). Transitiepraktijk van de Vlaamse overheid. Meer dan een schijnbeweging. *Vlaams Tijdschrift voor Overheidsmanagement*, 1, 11-18.

- Peeters, J. (2011). Transformationele politiek: in dialoog over een veerkrachtige samenleving. *Oikos*, 59 (4), 60-69.
- Pinson, G. (2002). Political Government and Governance: Strategic Planning and the Reshaping of Political Capacity in Turin. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26 (3), 477-493.
- Portugali, J. (2009). *Self-Organization and the City*. In Meyers, R. A. (red.). *Encyclopedia of Complexity and Systems Science*. New York: Springer-Verlag Inc.
- Portugali, J., & Alfasi, N. (2008). An Approach to Planning Discourse Analysis. *Urban Studies*, 45 (2), 251-272.
- Pratchett, L. (1999). New fashions in public participation: towards greater democracy? In Ryfe, D. M. (2005). Does deliberative democracy work?. *Annual Review of Political Science*, 8, 49-71.
- Prigogine, I. S., & Stengers, I. (1984). *Order out of chaos*. In Van Meerkerk, I., Boonstra, B., & Edelenbos, J. (2013). Self-Organization in Urban Regeneration: A Two-Case Comparative Research. *European Planning Studies*, 21 (10), 1630-1652.
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 58 (2-3), 99-108.
- Purcell, M. (2008). *Recapturing democracy: neoliberalization and the struggle for alternative urban futures*. Routledge.
- Roberts, N. (2000). Wicked problems and network approaches to resolution. *International public management review*, 1 (1), 1-19.
- Roorda, C., Frantzeskaki, N., Loorbach, D., Van Steenberghe, F., & Wittmayer, J. (2012). Transition Management in Urban Context. *Guidance manual, collaborative evaluation version*, Rotterdam.
- Rotmans, J., & Kemp, R. (2003). *Managing Societal Transitions: Dilemmas and Uncertainties: The Dutch energy case-study*. OECD Workshop "Benefits of Climate Policy: Improving Information for Policy Makers, 13-13 december 2002. France: Paris.
- Rotmans, J., & Loorbach, D. (2009). Complexity and transition management. *Journal of Industrial Ecology*, 13 (2), 184-196.
- Rutten, G. (2013). *De geëngageerde burger*. Brussel: Mark van Leeuw.
- Ryfe, D. M. (2005). Does deliberative democracy work?. *Annual Review of Political Science*, 8, 49-71.
- Sandercock, L. (1998). *The Death of Radical Planning: Radical Praxis for a Postmodern Age*. In Douglass, M. & Friedman, J. (eds.). *Cities for Citizens*. Chisester: Wiley.

Over de terugkeer van complexiteit binnen transitie management

Saunders, P. (2003). *Social theory and the urban question*. Londen: Unwin Hyman Ltd.

Schot, J., & Geels, F. W. (2008). Strategic niche management and sustainable innovation journeys: theory, findings, research agenda, and policy. *Technology Analysis & Strategic Management*, 20 (5), 537-554.

Schot, J., Hoogma, R., & Elzen, B. (1994). Strategies for shifting technological systems: the case of the automobile system. *Futures*, 26 (10), 1060-1076.

Sherlock, K. L., Kirk, E. A., & Reeves, A. D. (2004). Just the usual suspects? Partnerships and environmental regulation. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 22(5), 651 – 666.

Shove, E., & Walker, G. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39 (4), 471-476.

Sint-Pieters-Buiten (2015). *Projectontwikkeling aan The Loop: Uplace aan de Leie ?* Geraadpleegd op zaterdag 14 maart 2015 via <http://www.sintpietersbuiten.be/themas/planning/74-projectontwikkeling-aan-the-loop-uplace-aan-de-leie>.

Smith, A. (2007). Translating sustainabilities between green niches and socio-technical regimes. *Technology Analysis & Strategic Management*, 19 (4), 427-450.

Smith, A., Stirling, A., & Berkhout, F. (2005). The governance of sustainable socio-technical transitions. *Research policy*, 34 (10), 1491-1510.

Smith, A., Voß, J. P., & Grin, J. (2010). Innovation studies and sustainability transitions: the allure of the multi-level perspective and its challenges. *Research policy*, 39 (4), 435-448.

Sondeijker, S., Geurts, J., Rotmans, J., & Tukker, A. (2006). Imagining sustainability: the added value of transition scenarios in transition management. *Foresight*, 8 (5), 15-30.

Souza, Marcelo L. (2010). Which right to the city? *Interface*, 2 (1), 315 – 333.

Späth, P., & Rohracher, H. (2010). 'Energy regions': The transformative power of regional discourses on socio-technical futures. *Research Policy*, 39 (4), 449-458.

Stad Gent (2012). *Verslag over het bestuur en de toestand van de Stad Gent in 2012*. Geraadpleegd op zaterdag 18 april 2015 via <https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Jaarverslag%20Stad%20Gent%202012%20-%20Deel%20B.pdf>.

Steinhilber, S., Wells, P., & Thankappan, S. (2013). Socio-technical inertia: Understanding the barriers to electric vehicles. *Energy policy*, 60, 531-539.

Strauss, A., & Corbin, J. (1994). *Grounded theory methodology*. In Denzin, N., K., & Lincoln, Y., S. (Eds.). *Handbook of qualitative research*, pp. 273-285. Thousand Oaks: Sage.

Stroeken, K. (2013). *De ondeelbare mens. Antropologie ingeleid*. Antwerpen: Garant.

Swyngedouw, E. (2007). *The Post-Political City*. In BAVO (red.). *Urban Politics Now. Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Rotterdam: NAI Publishers.

Tatnall, A. (2014). *Technological Advancements and the Impact of Actor-Network Theory*. Hershey: IGI Global.

Thuis in de Stad (2012). *Smart cities inspiratieblog. Gent: klimaatverbond van stad, middenveld, bedrijven en burgers gaat voor een klimaatneutraal Gent in 2050*. Geraadpleegd op woensdag 10 juni 2015 via <http://blog.thuisindestad.be/gent-klimaatverbond-van-stad-middenveld-bedrijven-en-burgers-gaat-voor-een-klimaatneutraal-gent-in-2050>.

TNO (2014). *Eindrapport: Leren van Zelforganisatie in de ontwikkeling van Almere*. In opdracht van SamenwerkingsMiddelen Onderzoek.

Transition Network (2015). What is a Transition Initiative? Geraadpleegd op donderdag 5 maart 2015, via <https://www.transitionnetwork.org/support/what-transition-initiative>.

Van Berlo, D. (2012). *Wij, de overheid: Cocreatie in de netwerksamenleving*. Davied van Berlo.

Van Bueren, E. M., Klijn, E. H., & Koppenjan, J. F. (2003). Dealing with wicked problems in networks: Analyzing an environmental debate from a network perspective. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 13(2), 193-212.

Van Dale (1996). *Handwoordenboek hedendaags Nederlands*. Utrecht: P.G.J. Van Sterkenburg.

Van Meerkerk, I., Boonstra, B., & Edelenbos, J. (2013). Self-Organization in Urban Regeneration: A Two-Case Comparative Research. *European Planning Studies*, 21 (10), 1630-1652.

Van Puymbroeck, N., Bono, F., & Devos, T. (2014). Ruimtelijkheid van collectieve actie. *AGORA*, 30 (3), 4-6.

Verhaeghe, P. (2009). *New studies of old villains. A Radical Reconsideration of the Oedipus Complex*. New Hampshire: Alpha Design & Composition.

Verhaeghe, P. (2012). *Identiteit*. Amsterdam: De Bezige Bij.

Verhaeghe, P. (2014). *Neoliberalism has brought out the worst in us*. Geraadpleegd op maandag 29 september 2014 via <http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/sep/29/neoliberalism-economic-system-ethics-personality-psychothicsthic>.

Verhaeghe, P. (2015). *Autonomie, autoriteit en democratie: vrijheid kan niet zonder afgrenzing* [Lezing Oikos Feestcongres. Zaterdag 31 januari 2015]. Geraadpleegd op maandag 2 februari 2015 via

<http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2015/02/02/autonomie-autoriteit-en-democratie-vrijheid-kan-niet-zonder-afgrenzing>

VITO (2015). *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek*. Geraadpleegd op woensdag 10 juni 2015 via <https://vito.be/nl/over-vito>.

Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006 – 2012. *Het klimaat verandert. U ook?* Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur. Verkregen op vrijdag 15 mei via <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/het-klimaat-verandert-u-ook-vlaams-klimaat-beleidsplan-2006-2012>.

Vlaamse Overheid (2011). *Ruimte voor morgen. Burgerparticipatie voor een groenboek beleidsplan ruimte*. Brussel: Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed.

Vlaamse Overheid (z.d.). *Duurzame ruimtelijke planning: maatregelen om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te verminderen*. Brussel: Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid.

Vlaamse Regering (2014). *Regeerakkoord 2014-2019. Vertrouwen, verbinden, vooruitgaan*. Visietekst Vlaamse Regering.

Voets, J. (2008). Gebiedsgerichte geïntegreerde projecten in de subregionale ruimte: vrijplaatsen voor bestuurlijke vernieuwing. *Vlaams Tijdschrift voor Overheidsmanagement*, 13(3), 23-32.

Voß, J. P., & Bornemann, B. (2011). The politics of reflexive governance: challenges for designing adaptive management and transition management. *Ecology and Society*, 16 (2), 9.

Voß, J. P., Smith, A., & Grin, J. (2009). Designing long-term policy: rethinking transition management. *Policy Sciences*, 42 (4), 275-302.

Wijnberg, R. (2015). Democratie: stemmen op wat je al vindt om te behouden wat er al is. Geraadpleegd op zaterdag 28 februari 2015 via <https://decorrespondent.nl/2507/Democratie-stemmen-op-wat-je-al-vindt-om-te-behouden-wat-er-al-is/190938404756-dea64a08>

Žižek, S. (2007). *Some Politically Incorrect Reflections on Urban Violence in Paris and New Orleans and Related Matters*. In BAVO (red.). *Urban Politics Now. Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Rotterdam: NAI Publishers.

Zubillaga, D., Cruz, G., Aguilar, L. D., Zapotécatl, J., Fernández, N., Aguilar, J., Rosenblueth, D. A., & Gershenson, C. (2014). Measuring the Complexity of Self-Organizing Traffic Lights. *Entropy*, 16(5), 2384-2407.

Subjecten

Claeys, Stefaan. Gents Milieu Front - Projectteam 'Rol het Fietsnetwerk uit' Fiets van Troje. Interview afgenomen op woensdag 18 maart 2015.

Devriendt, Kristof. Arenalid (Technum) – Traject Mobility Management. Interview afgenomen op dinsdag 24 maart 2015.

De Bruyne, Cathy. Coördinator-expert Milieudienst – Klimaatarena. Interview afgenomen op donderdag 19 maart 2015.

De Weerd, Yves. Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Interview afgenomen op donderdag 9 april 2015.

Gysels, Dries. Fiets van Troje. Interviews afgenomen op maandag 29 september 2014, maandag 6 oktober 2014, maandag 1 december, vrijdag 12 december 2014 en donderdag 16 juli 2015. Persoonlijke communicatie op 25 en 29 juni 2015.

Meerschaert, Vincent. Arenalid - Traject Mobility Management. Interview afgenomen op maandag 16 maart 2015.

Mercy, Jeroen. Milieudienst Gent – Burger Lab van Troje. Interview afgenomen op donderdag 19 maart 2015.

Roorda, Chris. DRIFT, Consultant en onderzoeker *Dutch Research Institute for Transitions* (DRIFT). Interview afgenomen op woensdag 8 april 2015.

Scheirs, Tim. Adjunct van de Directie Mobiliteitsbedrijf Gent – Fiets van Troje. Interviews afgenomen op maandag 29 september 2014, maandag 6 oktober 2015, donderdag 20 november 2014, maandag 1 december 2014, vrijdag 20 februari 2015. Persoonlijke communicatie op donderdag 20 november 2014.

Vanderbeuren, Roel. Kabinetsmedewerker Schepen Watteeuw. Interview afgenomen op donderdag 26 maart 2015.

Van Damme, Loesje. Adjunct van de Directie Mobiliteitsbedrijf Gent. Interview afgenomen op woensdag 15 april 2015.

Van Sande, Indra. Ingenieur Milieudienst – Klimaatarena. Interview afgenomen op donderdag 19 maart 2015.

Van Wesenbeeck, Philippe. Directeur Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Interview afgenomen op woensdag 08 oktober 2014.

