

OverKapping gesproken

5 panelgesprekken van Ringland



3. De overkapping, hefboom voor een klimaatrobuuste stad

1 oktober 2026 • Infopunt De Grote Verbinding

Panelleden

- **Britt Berghs**, beleidsadviseur klimaat en leefmilieu Stad Antwerpen
- **Floris Gerits**, landschapsarchitect OMGEVING
- **Filip Meysman**, hoogleraar Biogeochemie Universiteit Antwerpen
- **Senne Van Rompaey**, innovatiemanager Lantis
- **Peter Vermeulen**, projectleider Ringland
- **Hilde Mertens**, moderatrice (VRT)

Programma

- **Peter Vermeulen**
De overkapping van de Ring is de ruggengraat voor een adequaat klimaatbeleid in Antwerpen
- **Filip Meysman**
Hoe kan Antwerpen zich aanpassen en wapenen voor het klimaat van de toekomst?
- **Senne Van Rompaey**
*Infrastructuur als hefboom:
hoe een megaproject duurzame verandering kan aanjagen*
- **Floris Gerits**
Hittestress aanpakken via de overkapping en de Ringstad
- **Britt Berghs**
*Lopende projecten in het kader van het klimaatplan:
Antwerpen ligt op koers, en dus blijven we ambitieus*

Lees [hier het verslag](#) en download [hier de opname](#).

De overkapping van de Ring is de ruggengraat voor een adequaat klimaatbeleid in Antwerpen

Peter Vermeulen

Projectleider Ringland

Tijdens het [eerste panelgesprek](#) van Ringland stonden we stil bij de overkapping van de R1-Zuid en wat daarvoor nog op de agenda staat. Inmiddels heeft Team Intendant zijn ontwikkelingsvisie op de R1-Zuid voorgesteld met daarin de huidige stand van zaken, en met nog een aantal verder te onderzoeken thema's en projecten. Met Ringland bereiden we ons daar verder op voor, om de plannen nog verder aan te scherpen en de hoeveelheid overkapping nog op te trekken.

Tijdens ons [tweede panelgesprek](#) focusten we op de modal shift in Antwerpen. Daarbij konden we alleen maar vaststellen dat de ambities die 10 jaar geleden in het Toekomstverbond geformuleerd werden, nauwelijks de aandacht kregen die nodig is om daadwerkelijk iets te veranderen voor meer duurzame mobiliteit. Het toenemende verkeersvolume in en rond de stad noopt ons zelfs om de ambities nog op te trekken: van een modal shift 50/50 naar bijvoorbeeld 30/70 in de kernstad. Daartoe is nog zeer veel werk aan de winkel. Samen met de Modal Shift Coalitie geven wij via de Vervoerregio input aan dat debat, met concrete voorstellen tot verbetering van ons openbaar vervoer.

3.000 hittedoden, 6 miljard euro schade

De maatschappelijke evolutie verhoogt nog meer de noodzaak om ingrijpende maatregelen te nemen. Dit derde panelgesprek over klimaatadaptatie was al in het voorjaar gepland, maar **de voorbije zomer heeft de hoogdringendheid van versneld beleid alleen maar urgenter gemaakt**. De klimaatopwarming veroorzaakte bijna 3.000 hittedoden in België. De bosbranden die heel Europa in hun greep hadden, vernietigden ook een derde



van de door ons gekoesterde Hoge Venen. Na de overstromingen in de Vesdervallei vijf jaar geleden is deze nieuwe klimaatramp een voorbode van meer. De economische schade liep deze zomer in België op tot 6 miljard euro. **Hoe langer we als samenleving wachten om ingrijpende klimaatmaatregelen te implementeren, hoe hoger de kosten zullen oplopen.**

Antwerpse klimaatinspanningen

Dit derde panelgesprek maakt een stand van zaken op van de klimaatinspanningen in Antwerpen. De panelleden bieden samen een ruim overzicht van realisaties, ambities, plannen en hoge verwachtingen.

In het kader van het Toekomstverbond is er al heel wat gerealiseerd. Ringpark West, dat afgelopen zomer geopend werd, is een prachtige realisatie. De huidige werken aan de Oosterweelverbinding en de Ring-Noord gaan gepaard met de aanleg van verschillende ringparken en stukken overkapping. De Stad realiseert in het verlengde daarvan een actief klimaatbeleid in tientallen projecten. Lantis ontwikkelt vernieuwende technieken die klimaatneutraal zijn. Maar de uitdagingen voor de komende tien jaar zijn zo mogelijk nog groter.

Overkapping

De overkapping van de Ring, de corebusiness van Ringland, blijft cruciaal om Antwerpen klimaatrobuust te maken. **Ze zorgt voor minder hittestress en meer verkoeling. Ze zorgt voor meer levenskwaliteit in de stad, minder geluidsoverlast en meer gezonde lucht.**

De ringzone is ten slotte een van de meest vervuilde zones in Vlaanderen. Ze tekent ook voor filekampioen in Vlaanderen, met een zware permanente economische kostprijs. In ons panelgesprek over de modal shift toonde Bruno De Borger al aan dat investeringen in het openbaar vervoer een belangrijke hefboom zijn om files te bestrijden. Dat openbaar vervoer ook een hefboom is om een adequaat klimaatbeleid te voeren, is even evident. Dat klimaatbeleid een investering in de toekomst is die kostenbesparend is, hoeft inmiddels ook geen betoog meer. Dat de volksgezondheid erbij gebaat is, is ook overduidelijk. En al wordt dat niet in de kosten-batenanalyse van het Toekomstverbond verrekend, ook dat is een grote besparing op toekomstige gezondheidskosten.

Kortom, hoe meer overkapping, hoe beter voor het klimaat, voor de stad en voor ons allemaal.

Peter Vermeulen is ingenieur-architect en stedenbouwkundige. Vanuit het mede door hem opgerichte ontwerpbureau Stramien tekende hij in 2012 op een bierkaartje de eerste schets voor de overkapping van de Antwerpse Ring. Het enthousiasme daarover leidde in 2014 tot de oprichting van de burgerbeweging Ringland en in 2017 tot het Toekomstverbond. Hoewel hij al enkele jaren gepensioneerd is, blijft het zijn doel om tegen 2037 al de afspraken en engagementen, vervat in dat Toekomstverbond, zo veel mogelijk waar te helpen maken.

Hoe kan Antwerpen zich aanpassen en wapenen voor het klimaat van de toekomst?

Filip Meysman

Hoogleraar Biogeochemie, Universiteit Antwerpen – Ringland Academie

De aanleg van een overkapping zorgt voor een grootschalige toename aan groen (park, grasland, residentieel groen) en blauw (waterpartijen) in de stad. Heeft zo'n 'injectie van groen en blauw' in de stad ook klimaatvoordelen? Kan de overkapping een bijdrage leveren om ons aan te passen aan het klimaat van de toekomst?

Kosten-batenanalyse

Met de Ringland Academie hebben we onlangs in samenwerking met de Universiteit Antwerpen een oefening gedaan om dat concreet te becijferen via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de overkapping van de zuidelijke Ring. Een degelijke doorrekening van de klimaatbaten van een groot infrastructuurproject is nieuw, en leverde interessante inzichten op. Er werden **drie concrete types van klimaatbaten** geïdentificeerd en doorgerekend:

- Contact met groen (nodigt uit tot bewegen, leidt tot minder stress en minder eenzaamheid) verhoogt de gezondheid en de levensverwachting: 221 miljoen euro.
- Koeling (vermijdt hittestress en hittedoden): 256 miljoen euro
- Verhoging energie-efficiëntie van het transport (in een tunnel rijden kost minder energie, en geeft dus minder emissies): 540 miljoen euro.

De klimaatbaten zijn dus substantieel, maar ze zijn wel kleiner vergeleken bij de baten die klassiek in rekening gebracht worden, zoals mobiliteit (minder files, fietsen stimuleren op overkapping) en vastgoed (nieuwbouw + waardeverhoging van bestaand patrimonium).

Bril van nu

Deze MKBA-berekening is evenwel gebeurd met de 'bril van nu' en weerspiegelt hoe we als maatschappij op dit moment naar de voordelen van een overkapping kijken. Mijn verwachting is dat dat perspectief wel eens sterk zou kunnen veranderen doordat de **gevolgen van de klimaatverandering steeds meer voelbaar** zullen worden. De waardering voor groen en blauw in de stad (uitgedrukt in euro) kan mogelijk aanzienlijk stijgen in de toekomst.

Eerst de theorie. Plannen maken betekent vooruitkijken in de toekomst. **Er is niets zo moeilijk als de toekomst voorspellen.** Dus plannen maken hoe een stad eruit zal of dient te zien is inherent lastig en moeilijk. Daar komt bovenop dat we bij het maken van stadsontwikkeling en klimaatadaptatie en andere plannen voor de toekomst, systematisch de impact van de klimaatverandering onderschatten. Wanneer ik als klimaatwetenschapper terugkijk op de voorbije 25 jaar, dan vallen twee zaken op:

1. de klimaatverandering is **страffer** dan we denken
2. de klimaatverandering manifesteert zich **sneller** dan we denken

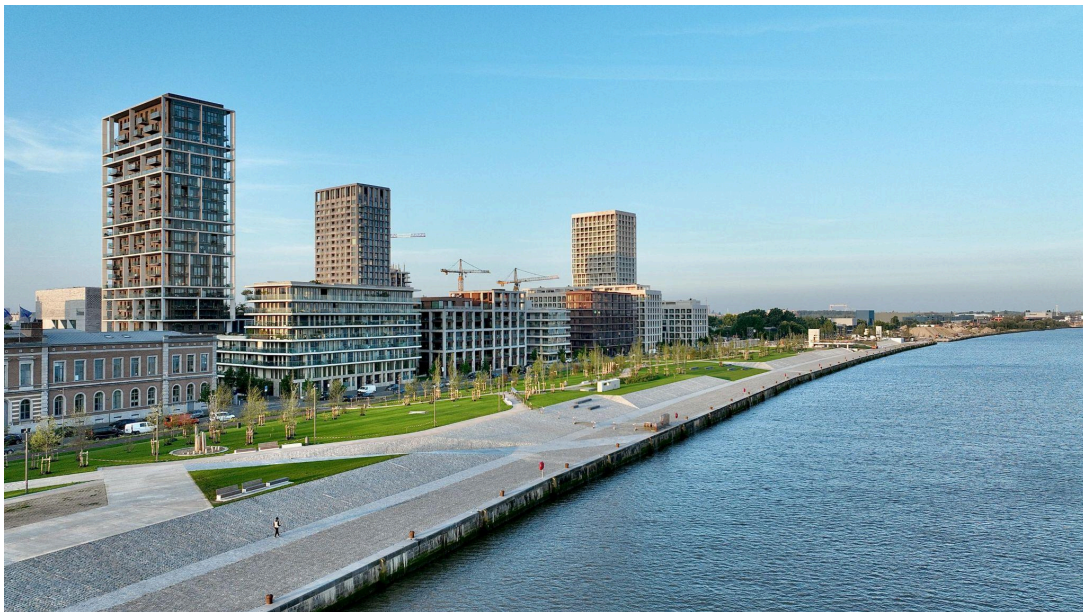
We beseffen met andere woorden niet genoeg hoe uitzonderlijk de 'tijden zijn waarin we leven': we onderschatten systematisch de grootte en de snelheid waarmee de klimaatverandering doorzet. Dat heeft twee belangrijke gevolgen:

1. De (klimaat- of andere) plannen die we maken, zijn **te weinig ambitieus en dus te weinig effectief**. De klimaatverandering is veel sterker dan we denken of onszelf willen toegeven. We onderschatten systematisch de uitdaging waar we voor staan.
2. De (klimaat- of andere) plannen die we maken **verouderen zeer snel**. De klimaatverandering gaat zo snel dat de uitgangspunten van een plan binnen een aantal jaren achterhaald zijn.

Nieuw Zuid

Een illustratie van de theorie met een voorbeeld uit de praktijk. Nieuw Zuid is een nieuwe, duurzame stadswijk aan de Schelde in Antwerpen, ontwikkeld op een voormalige haven- en spoorwegsite. De concrete plannen voor de wijk ontstonden zo'n 15 jaar geleden (de eerste plannen in 2009; het masterplan werd goedgekeurd in 2012).

De wijk is vernieuwend omdat **duurzaamheid er op wijkniveau wordt aangepakt**: er is aandacht voor groen, mobiliteit (autoluwe straten met veel ruimte voor voetgangers en fietsers), energie (een warmtenet en energiezuinige/passieve gebouwen), en waterhuishouding (regenwater wordt beheerd via **groendaken**, zo veel mogelijk opgevangen en via geleidelijk in de bodem geïnfiltreerd). Nieuw Zuid is het nieuwste van het nieuwste qua duurzame architecturale planning in Antwerpen.



© Thomas Bruyninckx

Toch zijn die plannen al deels achterhaald:

- **De plannen zijn te weinig ambitieus.** Elektrificatie van het wagenpark ging sneller dan verwacht. Elektriciteitsleidingen in de wijk zijn niet sterk genoeg, parkeerplaatsen zijn niet voorzien voor opladen, enzovoort.
- **De plannen verouderen zeer snel.** Er is geen rekening gehouden met hittegolven die frequenter en sterker worden. De gebouwen zijn niet voorzien op hittegolven met bv. passieve, structurele zonwering, dynamische buitenzonwering of airco's.

Conclusie

Bij het plannen van de toekomst is het verleden mogelijk een slechte raadgever. We hebben de laatste 10.000 jaar (sinds het ontstaan van de landbouw) een zeer constant klimaat gekend. Dat verandert nu, en we onderschatten de draagwijdte ervan. De klimaatverandering gaat mogelijk voor een radicale verandering zorgen in hoe we wonen, bouwen en ons verplaatsen binnen de stad.

De wereld, en dus ook Antwerpen, zal er binnen 50 jaar heel anders uitzien, gedwongen door de klimaatverandering. Maar hoe Antwerpen er juist zal uitzien is wazig – de toekomst voorspellen is aartsmoeilijk. Maar wat quasi zeker is, is dat de aandacht voor klimaatbuffering en ecosysteemdiensten van groen en blauw in de stad (koelteplekken, waterbuffering) exponentieel zal stijgen. **De ringzone als ruggengraat van een dergelijke regionaal blauw-groene systeem zal meer (financiële) waarde krijgen**, veel meer dan we er nu voor rekenen in onze maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Filip Meysman is hoogleraar biogeochemie aan de Universiteit Antwerpen. Zijn onderzoeksteam onderzoekt hoe complexe milieuproblemen – zoals klimaatverandering en luchtkwaliteit – kunnen worden onderzocht en voorspeld met behulp van computermodellen. Daarbij wordt al eens 10, 100 of 1.000 jaar in de toekomst gekeken. Als academicus schenkt hij veel aandacht aan wetenschapscommunicatie en coördineerde hij, aanvankelijk vanuit de Ringland Academie, ook het burgerwetenschapsproject CurieuzeNeuzen, dat burgers mobiliseert om de luchtkwaliteit bij hun eigen slaapkamerraam te meten.

Infrastructuur als hefboom: hoe een megaproject duurzame verandering kan aanjagen

Senne Van Rompaey

Innovatiemanager, Lantis

Gewoonlijk kijken we naar infrastructuur als een oplossing voor een concreet probleem: een betere verbinding, een veiligere weg of een nieuwe ontsluiting. Maar een megaproject als de Oosterweelverbinding kan veel meer betekenen. Door zijn schaal, complexiteit en looptijd biedt het een unieke kans om duurzame verandering te versnellen, zowel binnen het project zelf als ver daarbuiten.

De Oosterweelverbinding is een uitzonderlijk project: een langdurige samenwerking tussen publieke opdrachtgevers, bouwbedrijven, ingenieurs, burgerbewegingen en andere partners. Als publieke bouwheer achter Oosterweel gebruikt Lantis De Grote Verbinding niet alleen om de Ring te sluiten, maar ook om leefbaarheid, duurzame mobiliteit en de publieke ruimte te versterken. Door de schaal en samenwerking ontstaat ruimte om nieuwe oplossingen niet alleen te bedenken, maar ook in de praktijk te testen, bij te sturen en op grote schaal toe te passen.



Ringpark Groenendaal: ook versterking van de leefbaarheid en de publieke ruimte.

© Ontwerpteam Ringpark Groenendaal

Dat is belangrijk, want zo creëren we een vliegwiel voor duurzame innovaties. Zo wordt binnen Oosterweel gewerkt met betonrecepten met minder cement en wordt er gezocht naar toepassingen die het gebruik van staal kunnen verminderen. Net bij die materialen ligt een belangrijke hefboom om de klimaatimpact van infrastructuurwerken terug te dringen. De omvang van het project maakt het mogelijk om zulke oplossingen in reële omstandigheden toe te passen, aan te tonen dat het werkt en zo een hele bouwsector te inspireren.

Ook water krijgt binnen de Oosterweelverbinding een belangrijke plaats. Gezuiverd bemalingswater uit de werfzone van de Scheldetunnel werd bijvoorbeeld gebruikt om verdroging in Blokkersdijk tegen te gaan. In de toekomst zal het watersysteem van de Oosterweelverbinding een blijvende ecologische functie kunnen vervullen. Infrastructuur wordt zo dus een hefboom om een klimaatbestendige omgeving in te richten.

Duurzaamheid gaat bovendien niet alleen over materialen, energie of water. Ook de manier waarop we omgaan met mensen en samenwerken maakt deel uit van de transitie. De grootste werf van de eeuw verzet ook daar bakens naar een eerlijke en veilige werf met impact in de hele bouwsector.



Bypass Albertkanaal: betonrecepten met minder cement.
© Dronebeelden Flywel in opdracht van Lantis

Tot slot is er vanuit de Oosterweelverbinding een hele samenwerking rond duurzame mobiliteit en modal shift gelanceerd. Nieuwe fietsverbindingen, park & rides en deelmobiliteit moeten duurzame verplaatsingen eenvoudiger en aantrekkelijker maken. Het project, met al zijn partners, jaagt zo een blijvende verandering in mobiliteitsgedrag aan.

De meerwaarde van megaprojecten zoals Oosterweel ligt daarom niet uitsluitend in wat er wordt gebouwd. Ze ligt ook in wat we onderweg leren en in de standaarden die we samen kunnen verleggen. Als succesvolle oplossingen worden overgenomen in andere projecten, door andere bedrijven en binnen de volledige sector, reikt de impact veel verder dan het project. Infrastructuurprojecten kunnen zo een hefboom zijn richting een duurzame toekomst.

Senne Van Rompaey is innovatiemanager bij Lantis. Na tien jaar ervaring in de nutssector, binnen energie en water, werkt hij sinds twee jaar aan innovatie en duurzaamheid binnen grote mobiliteitsvraagstukken en infrastructuurprojecten zoals de Oosterweelverbinding.

Hittestress aanpakken via de overkapping en de Ringstad

Floriss Gerits

Stedenbouwkundige, ontwerpbureau OMGEVING

Uitdaging

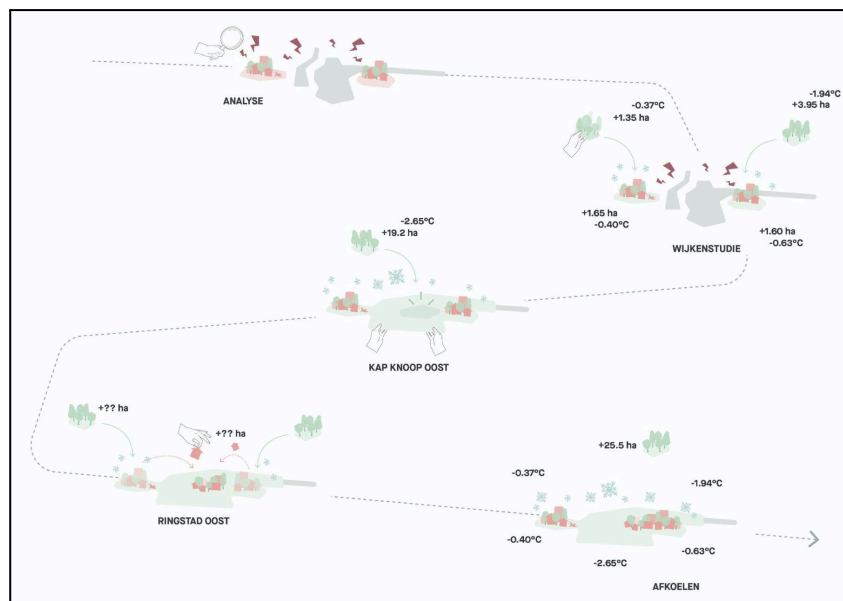
Hitte wordt een van de grootste klimaatuitdagingen waarmee steden te kampen krijgen. Hittegolven komen door de klimaatopwarming steeds vaker voor en worden intenser. Onze steden versterken die uitdaging, omdat ze daar niet op zijn ontworpen. Steen en beton nemen de warmte op en geven die slechts traag weer af. Door de hoge verhardingsgraad met een grote dichtheid, verouderde infrastructuur en verbranding van fossiele brandstoffen blijft de hitte hangen en kan de stad 's nachts niet afkoelen. Zo ontstaat het hitte-eilandeffect: de stad is enkele graden warmer dan het platteland eromheen.

Wanneer ons lichaam na lange blootstelling aan hitte niet meer kan afkoelen, ontstaat hittestress met zowel fysieke als mentale klachten. Jonge kinderen, ouderen en mensen met gezondheidsklachten zijn daar extra kwetsbaar voor. Zij zien tijdens hittegolven het meest af en kunnen in ernstige gevallen overlijden aan complicaties. Hitte is een lokale uitdaging die een lokaal antwoord vergt.

Vergroeningsstrategie

Gelukkig kan een stad ook adaptief worden ontworpen. Ontharding en boomschaduw zijn belangrijke hefboomen, net als verdamping van water, het introduceren van wind en het renoveren van gebouwen. Het Vlaams Klimaatportaal stelt enkele maatregelen voor om naar een klimaatrobuuste stad te gaan. In lijn daarmee ontwikkelde ik een vergroeningsstrategie en paste ik die toe op vier wijken in Borgerhout.

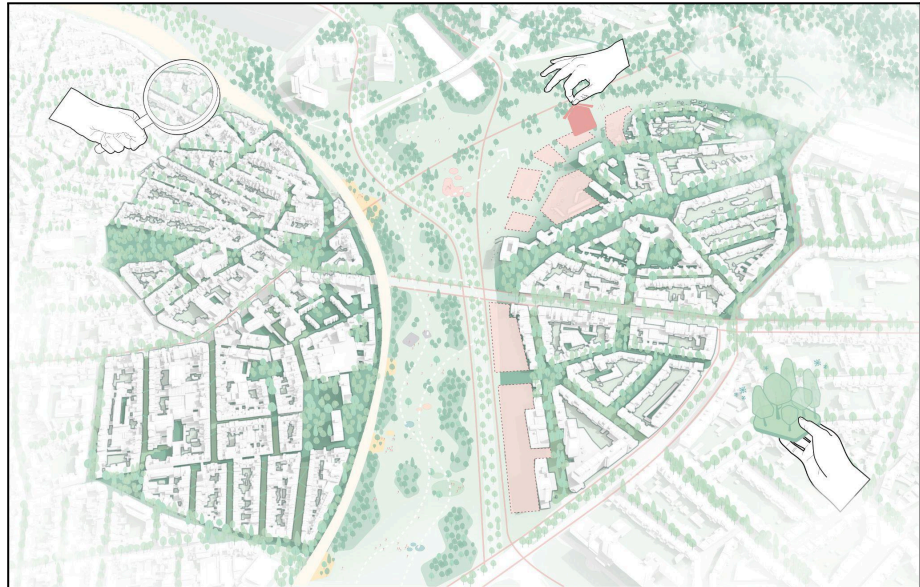
De strategie start op de schaal van de boordsteen en zoomt uit tot op wijk- en stadsniveau. Eerst worden bestaande koelteplekken maximaal verkoelend ingericht en komen er nieuwe bij. Daarna worden ze verbonden door vergroende straten, waar het evenwicht tussen groen en parkeren een groot verschil maakt. Tot slot worden de bouwblokken zelf bekeken: door scholen, winkels of parkeerunits te herorganiseren komt er groen in de binnengebieden, zonder de woningen aan te raken. Het resultaat is een uitgebreid koeltenetwerk.



Die strategie vergt enorm veel van zowel het beleid als de inwoners. En toch blijkt ze, net als de maximale voorstellen van het Klimaatportaal, niet voldoende om de wijken klimaatrobuust te maken. Er is meer ruimte nodig dan de wijken zelf bieden, en die ontstaat alleen door gebouwen af te breken.

Overkapping als sluitstuk

Daar wordt de overkapping van de Ring een belangrijk sluitstuk. Ze levert op twee manieren verkoeling. Enerzijds ontstaat er boven op de autoweg een maximale koelteplek, een groot park met grote bomen, water en wind waar mensen tijdens hittegolven naartoe kunnen vluchten. Het park koelt 's nachts voldoende af, waardoor de koelte enkele meters de stad kan binnendringen.



Anderzijds ontstaat er bijkomende ruimte, en dat is de grootste opportuniteit: de overkapping maakt Ringstad mogelijk. Verouderde infrastructuur en functies uit de dense wijken kunnen naar de nieuwe woonuitbreiding verhuizen. Op hun oude plek komen nieuwe koelteplekken, heel lokaal, waar het echt nodig is. Die combinatie van koelteplek én verhuisruimte maakt de keuze voor een overkapping uniek. Ringstad is zo geen louter bijkomend programma, maar een voorwaarde voor de leefbaarheid van de historische stad eromheen.

Door de overkapping ontstaat de Ringstad, die wordt ingezet voor de verkoeling van de historische stad. Kortom: een overkapping voor een koelere stad.

Floris Gerits is landschapsarchitect en stedenbouwkundige bij ontwerpbureau OMGEVING en schreef twee zomers geleden een masterproef voor de universiteit Antwerpen over hitte in de stad en hoe een overkapping van de snelweg een deel kan zijn voor de oplossing van hittestress. Lees daarover ook de blog [Floris over hittestress aanpakken via de overkapping en Ringstad](#).

Lopende projecten in het kader van het klimaatplan: Antwerpen ligt op koers, en dus blijven we ambitieus

Britt Berghs

Beleidsadviseur Klimaat en Leefmilieu, Stad Antwerpen

Klimaatverandering is vandaag geen verhaal meer van de toekomst. We voelen de gevolgen ervan ook in Antwerpen. Hevige regenbuien, hittegolven en langere droogteperiodes zetten onze stad, bedrijven en haar inwoners onder druk. Daarom is klimaatbeleid in de eerste plaats ook mensen beschermen: zorgen voor een gezonde leefomgeving, aangename publieke ruimte en een stad die bestand is tegen de uitdagingen van morgen.

Tegelijk mogen we ambitieus zijn over wat we samen kunnen bereiken. Antwerpen ligt voor de **vermindering van zijn CO₂-uitstoot tegen 2030** op het vooropgestelde pad richting **50 procent reductie tegenover 2005**. Dat is een belangrijke vaststelling. Ze toont aan dat de inspanningen van de voorbije jaren resultaat opleveren en dat de ingeslagen weg werkt.

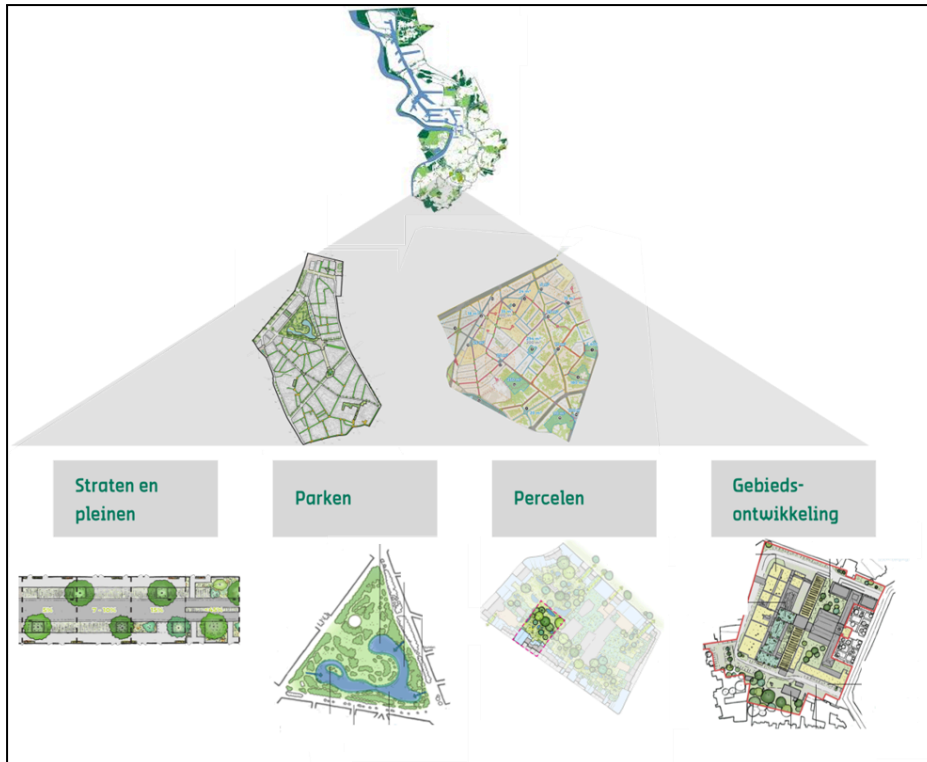
Twee sporen

Het stedelijk klimaatbeleid zet al jarenlang in op twee sporen. We gaan voor een klimaatneutrale stad én we gaan ook voor een klimaatrobuuste leefbare stad die klaar is voor de klimaatverandering die onvermijdelijk op ons af komt.

Om een klimaatneutrale stad te worden is de Missie Linkeroever klimaatneutraal 2030 een belangrijke driver. Deze Europese Missie bevat meer dan 50 doorbraakprojecten met meer dan 20 partners waarmee we op zoek gaan naar manieren om belangrijke knelpunten in een inclusieve klimaattransitie weg te werken. Zo zetten we bijvoorbeeld in op het ontwikkelen van innovatieve financieringsmechanismen voor kwetsbare doelgroepen, implementeren we innovatieve technieken om meer koolstof op te slaan bij nieuwe landschapsprojecten en ontwikkelen we fossielvrije energiehub om inwoners van het gas af te schakelen.

De ringparken zijn dan weer een belangrijke driver om onze groenstructuur te versterken en uit te breiden. Ze verbinden bestaande en nieuwe wijken langs beide zijden van de Ring met strategisch ingericht groen. Deze groenstructuren vertakken zich verder via groene en ecologische corridors naar het wijkniveau. Met onze **wijkplannen water en groen** bepalen we per wijk welke maatregelen nodig zijn tegen hitte, droogte en wateroverlast. Tegen 2030 moeten alle wijken over zo'n plan beschikken. Ons uitgangspunt daarbij is de 3/30/300 (vanuit elke woning kan je 3 bomen zien, de wijk is voor 30% bedekt met groen en binnen 300 meter vind je een park of groene ruimte) en bijzondere aandacht gaat naar de meest kwetsbare wijken. Een belangrijk onderdeel van die wijkstrategie zijn onze **koelteplekken**.

Grote stadsontwikkelingsprojecten zoals Scheldekaaien, Stuivenberg en Spoorpark creëren extra ruimte voor groen en water. We realiseren **collectieve hemelwaterputten** en leggen een **circulair stadswaternet** aan, dat water uit permanente bemalingen inzet om droogte tegen te gaan.



Scholen en kinderdagverblijven worden ondersteund om **natuurspeelplaatsen, groendaken en geveltuinen** te realiseren. Dat aanbod werd uitgebreid naar onder meer woonzorgcentra, zorginstellingen, cultuurcentra en sport- en jeugdverenigingen. Ook die vergroende ruimtes dragen bij aan een **netwerk van buurtoases op buurniveau**. Via het Ecohuis en de **Klimaatpremie** worden inwoners ondersteund voor onder andere ontharding, vergroening en wateropvang.

Versnellen

We versnellen richting 2050 met een stadsbrede en wijkgerichte uitvoeringsagenda, zetten in op hittebestendig bouwen en renoveren, en onderbouwen dat met een **Koelteplan**. Daarnaast versnellen en forceren we doorbraken in ons collectieve renovatieprogramma.

Een sterke samenwerking met de **klimaatcommunity** is daarbij essentieel. Dat is een divers stakeholderveld, met sociale en middenveldorganisaties en burgerinitiatieven, de Antwerpse bedrijven, onderzoeksinstituten, de financiële sector en burgers. Voor specifieke projecten en klimaatuitdagingen, zowel in lopende beleidsacties als doorbraakprogramma's, wordt met hen op structurele basis samengewerkt.

***Britt Berghs** is beleidsadviseur Klimaat en Leefmilieu. Als architect van opleiding werkte ze jarenlang bij Stad Antwerpen, waar ze onder meer actief was als projectcoördinator collectieve renovatie. Daarnaast was ze een aantal jaren programmamanager van de Missie Linkeroever Klimaatneutraal 2030. Na zestien jaar bij de stedelijke administratie maakte ze de overstap naar het Stadhuis, waar ze als beleidsadviseur Klimaat en Leefmilieu aan de slag ging voor schepenen Karim Bachar, Patrick Janssens en Lien Van de Kelder.*

‘Ringzone met veel groen en blauw zal hogere financiële waarde krijgen dan we nu inschatten’

Philippe Truyts

Journalist op rust van Het Laatste Nieuws

Hoe wapenen we ons tegen de klimaatverandering? Welke rol kan de overkapping van de hele Ring spelen om de hittestress in Antwerpen te verlichten? ‘De klimaatverandering slaat harder toe dan we denken en zet sneller door. De komende decennia zal Antwerpen er heel anders uitzien. Veel huidige bebouwing zal verdwijnen’, luidde het tijdens het derde panelgesprek ‘OverKapping Gesproken’ van Ringland. Maar ook: ‘Een Ringzone met veel groen en blauw zal een hogere financiële waarde krijgen dan we nu inschatten.’ De baten van de overkapping zouden wel eens meer dan 1 miljard euro kunnen bedragen.



Peter Vermeulen, Floris Gerits, Britt Berghs, Filip Meysman en Senne Van Rompaey. © Ringland

Na twee boeiende avonden over de zuidelijke Ring en de modal shift, in april en juni, bogen vier experts zich op 1 oktober 2026 tijdens het derde panelgesprek van Ringland over de vraag hoe een overkapping als hefboom kan werken voor een klimaatrobuuste stad. Na de heetste zomer sinds het begin van de metingen viel dit panelgesprek qua timing perfect. Nooit zijn we zó hard met de neus op de tragische feiten geduwd, met 3.000 hittedoden en een reusachtige brand in de Hoge Venen. Moderatrice Hilde Mertens stond er als VRT-reporter letterlijk voor hete vuren. ‘Terwijl dat veengebied een natte spons zou moeten zijn die niet had mogen branden.’

Zuidpark

Filip Meysman, hoogleraar Biogeochemie aan de UAntwerpen, zette als eerste spreker meteen de toon. 'Ik woon vlak bij het Zuidpark. Daar zie je de maatschappelijke euro's binnenstromen. Mensen sporten er, ontmoeten elkaar, er zijn communiefeesten enzovoort. Voor de sociale samenhang is zo'n park belangrijk. De aangeplante bomen zijn er nog klein, maar gaan in de toekomst hun rol spelen tegen de hittestress.'

Maatschappelijke baten

Meysman noemde ook de bouw van een overkapping een grootschalige *urban greening*, met voldoende ruimte voor groen én blauw. Met de Ringland Academie berekende hij er de maatschappelijke baten van. Alleen al door het contact met groen en de positieve effecten op de volksgezondheid win je 220 miljoen euro. De vermindering van hittestress kun je berekenen op 256 miljoen euro. Meysman gaf nog een opmerkelijk voordeel mee: in een tunnel verbruikt het verkeer dankzij gunstigere luchtstromen minder brandstof. Dat levert 540 miljoen euro op. Opgeteld spreek je dan van een dik miljard euro baten. 'Die opbrengst ligt overigens lager dan de winst die je boekt met een betere mobiliteit door minder files, het stimuleren van fietsen enz. (3,9 miljard euro) of de baten van nieuw of opgewaardeerd vastgoed door de overkapping (2,78 miljard euro).'

Wereldwijd heeft de klimaatverandering zich vooral vanaf de jaren 1990 gemanifesteerd. Voor Meysman kan er geen twijfel zijn: 'We onderschatten systematisch die opwarming. Ze is straffer dan we gewoonlijk dachten en zet sneller door.' Een grafiek van de jongste 10.000 jaar – het begin van de landbouw – laat zien dat ons klimaat al die tijd vrij constant bleef. Kleine verschillen zoals in de 17de eeuw met een temperatuur die gemiddeld 0,3 graden kouder was dan de referentieperiode 1960-1990, leidden al tot veel meer strenge winters. Vandaag zitten we al 1,2 graden boven die referentie. 'We evolueren dus snel naar de 2 graden méér van het klimaatakkoord van Parijs (2018). Op langere termijn zou het op aarde meer dan 4 graden warmer kunnen worden. Dan beland je in een totaal andere wereld.'

Onteigeningen

Voor een stad als Antwerpen kan dat tot een radicale verandering leiden in hoe we wonen, bouwen en ons verplaatsen. Volgens Meysman blijft de toekomst voorspellen aartsmoelijk. 'Maar het is quasi zeker dat de aandacht voor *klimaatbuffering* sterk zal stijgen, met veel meer groen en blauw.' Ter illustratie toonde hij een beeld van hoe Antwerpen eruit zou kunnen zien binnen 50 jaar. 'Tegen dan zal veel van de huidige bebouwing afgebroken zijn. Vele mensen zullen worden onteigend. Ingrepen die we ons vandaag amper kunnen voorstellen.'

Nieuw Zuid

Ook recente stadswijken ontsnappen niet aan de nieuwe realiteit. Meysman haalde Nieuw Zuid aan, waar de gebouwen dateren van de jongste 12 jaar. Een duurzame stadswijk mét een warmtenet, zo was de bedoeling. 'Nieuw Zuid is echter snel verouderd. Er is nog steeds geen warmtenet (de stad liet eerder dit jaar weten dat ze de ontbrekende schakels wil aanleggen tegen 2027, *red.*) en het elektriciteitsnet kan de elektrificatie van het wagenpark niet bijhouden. Er is in de plannen geen rekening gehouden met frequentere hittegolven.'

Structurele zonnewering en airco's: die zijn er niet. Het verleden is bij de opmaak van plannen dus een slechte raadgever.'

Meysman gaf ook een positieve boodschap: 'Een Ringzone met veel groen en blauw zal een hogere financiële waarde krijgen dan we nu inschatten.'

Vergroening van Borgerhout

In dat verband was de uiteenzetting van Floris Gerits, landschapsarchitect bij het ontwerp bureau OMGEVING, bijzonder interessant. Hij schreef twee jaar geleden de masterproef *'Oven de Ring: de grote verkoeling'*. Gerits ontwikkelde een vergroeningsstrategie voor de vier wijken van het district Borgerhout, dus zowel intra als extra muros, tegen 2050.

'De stad kan tot 9 graden warmer zijn dan het platteland. Antwerpen is een hittespons, waarbij de warmte 's nachts traag wordt afgegeven. De aanpak van hittestress is een grote uitdaging. Borgerhout ligt rond Knoop Oost. Er ontbreekt heel veel verkoeling, alles is dichtbebouwd.'

Koelteplek

Hoe moet je dat aanpakken? 'Eerst ga je de bestaande koelteplekken in de wijken maximaal verkoelend inrichten, waarna je er bijkomend nieuwe aanlegt', legde Gerits uit. 'Vervolgens verbind je die koelteplekken met groene nerven in de straten, waarna je bouwblokken reorganiseert. Met groen in de binnengebieden. Alles samen moet je voorzien in 22 hectare boomschaduw en 6 hectare ontharden – een weetje: elke 10% die je onthardt, kan de temperatuur met een halve graad verlagen. Maar zelfs een maximaal scenario volstaat niet om de vier wijken tegen 2050 klimaatrobuust te maken.'

Gerits richt de blik logischerwijze dus op de overkapping van de zuidelijke Ring. Je creëert er een enorme koelteplek, terwijl je ook de kans krijgt om aan de rand een Ringstad te bouwen die mensen uit dichtbebouwde wijken kan helpen verhuizen. Een voorwaarde voor de leefbaarheid van de historische stad eromheen.

Als hij om budgettaire redenen een harde keuze zou moeten maken tussen het vergroenen van de oude wijken en een overkapping, dan legt Gerits de prioriteit wel bij die wijken. 'Je moet de koelte brengen waar ze het meest noodzakelijk is. Maar uiteraard zou een nieuwe Ringstad super zijn.'

Duurzame verandering versnellen

We zouden het al eens vergeten, maar de grote schaal en de lange looptijd van een megaproject als Oosterweel bieden een unieke kans om duurzame verandering te versnellen. Senne Van Rompaey, innovatiemanager bij Lantis, gaf een mooi voorbeeld. 'We hebben voor de wandbekleding van de tunnels een betonmengsel gemaakt dat bij brand zeer goed presteert. In het mengsel zitten polypropyleenvezels, vrij van PFAS overigens. Intussen zien we dat die productontwikkeling elders navolging krijgt. Iedereen kijkt naar wat wij doen. We werken ook met betonrecepten met minder cement en zoeken naar methodes om het gebruik van staal te verminderen.'

Water is ons meest kostbare goed. Lantis gebruikte bemalingswater uit de werfzone van de Scheldetunnel om het natuurreserveaat Blokkersdijk te voeden. 'Helaas was er door de grote droogte en hitte deze zomer veel vissterfte. We gaan nu na hoe we via een ecologische verbinding lekwater naar Blokkersdijk – en ook naar Het Rot – kunnen brengen', aldus Van Rompaey. Hij beklemtoonde daarnaast hoe de nieuwe fietsverbindingen, park-and-rides en deelmobiliteit duurzame verplaatsingen eenvoudiger en attractiever maken.'

Stad op klimaatneutrale koers

Als je tot een Antwerps huishouden behoort, dan mag je alvast een pluim op de hoed steken, zo zei Britt Berghs, beleidsadviseur Klimaat en Leefmilieu bij Stad Antwerpen. Dankzij renovaties en energiebesparing is de stad goed op weg om klimaatneutraal te zijn tegen 2050.

Het 3/30/300-principe is in het bestuursakkoord ingeschreven. Voor de goede orde: de 3 staat voor het aantal grote bomen waarop elke woning minstens moet kunnen uitzien, de 30 slaat op het percentage grondoppervlak dat schaduw biedt in een buurt en de 300 is de afstand in meter van elke woning tot een park(je) of bos.

Berghs ging dieper in op de ambitieuze doelstelling om Linkeroever als geheel (bijna, voor 80 procent) klimaatneutraal te maken tegen 2030. 'We hebben voor die plek gekozen omdat veel stedelijke problemen daar samenkomen. Je hebt er veel kwetsbare huishoudens, veel sociale huisvesting en veel huurders. Dankzij de nabije industrie kunnen we er een warmtenet uitrollen voor de vele blokken.'

Bomen bij, bomen weg

Voor de hele stad wees Berghs onder meer op de ambitie voor meer koelteplekken. Groenzones moeten daarvoor minimaal 200 m² groot zijn, op twee minuten van elke woning. Een andere voorwaarde is dat ze voor 80 procent beschaduwd zijn. Voor elke wijk moet er tegen 2030 een wijkplan zijn voor water en groen. Dat lokte ook kritiek uit de zaal. De bomenkap in Deurne-Zuid hakte er bij veel buurtbewoners en andere Antwerpenaren hard in. Het behoud van de luchthaven is nog zoiets wat in tegenspraak lijkt met de klimaatmaatregelen van de stad. Berghs wees erop dat er bij de heraanleg van een straat nu eenmaal keuzes worden gemaakt. 'Als experts dan inschatten dat een boom niet langer dan 10 of 15 jaar overleeft, dan worden ze vervangen.'

Ook het uitblijven van een warmtenet in de wijk Nieuw Zuid kon niet overal op begrip rekenen. 'Hoe lang moet men er nog op gas verwarmen?', klonk het. Britt Berghs haalde aan dat er pas in 2027 duidelijkheid komt over de toekomst van afvalverwerker ISVAG in Wilrijk, een van de geplande warmtebronnen voor Nieuw Zuid. 'Komt er geen vergunning, dan moeten we op zoek naar andere fossielvrije warmtebronnen.'

- *Bekijk ook de [opname van het panelgesprek](#).*