

Werkatelier 1

Datum vergadering	07/12/2023
Locatie	Ecohuis
Verslag opgemaakt door	studieteam
Bijlage	<u>presentatie</u>
Aanwezig studieteam	Laura Meulemans (Endeavour) Klara Vanstraelen (Endeavour) Jakob Vandevoorde (Endeavour) Jutta Standaert (Endeavour) Jort Kerremans (Tractebel) Hans Sysmans (Tractebel) Harold Vermeiren (51N4E) Aya Akbib (51N4E) Marie Brackeniers (51N4E)

AGENDA

WERKATELIER 1



- 1 19u-20u – plenaire toelichting**
- 2 20u-21u - werksessie**
- 3 21u-21u30 – plenaire terugkoppeling**

- aanleiding van opdracht
- introductie opdrachtgever, partners en ontwerpteam
- doelstelling en organisatie van dit werkatelier
- proces en tijdslijn
- Wat weten we tot nu toe?vooronderzoek en inzichten

discussie onderzoeksvragen a.d.h.v. referentiebeelden, onderzoeksmateriaal en bouwstenen

- conclusies verschillende tafels door moderatoren
- vaststellen in groep van prioriteiten
- vragen & discussie
- vooruitblik volgende werkbank



TRACTEBEL ENGIE 51N4E Endeavour

Verslag werksessies per thema

Werktafel Veilig verplaatsen

1. Hoe garanderen we voor alle modi een verkeersveilig ontwerp met een goede doorstroming?
2. Hoe kunnen we met het nieuwe ontwerp van de Turnhoutsebaan de modal shift ondersteunen/faciliteren?
3. **Voetgangers: Welke ruimte is er nodig om voetgangers nu en in de toekomst voldoende plaats te geven om passage en winkel/horecagebruik mogelijk te maken? Kunnen de vele oversteekbewegingen gefaciliteerd worden en zo ja, op welke manier dan?**

Observaties deelnemers

- Er is vandaag te weinig ruimte op het voetpad als je staat te wachten ter hoogte van de verkeerslichten.

Oplossingsrichtingen

- Sommige deelnemers zien een oplossing in bredere voetpaden, andere deelnemers vinden net dat we moeten afstappen van het idee van aparte voetpaden: er is te weinig plek om kwalitatieve gescheiden voetpaden te voorzien.
- Turnhoutsebaan als winkelwandelstraat (genre Meir)

4. **Fiets: De Turnhoutsebaan is een kernroute binnen het bovenlokaal fietsnetwerk. Momenteel is het grootste deel van het projectgebied ingericht als fietsstraat. Hoe moet de Turnhoutsebaan in de toekomst ingericht zijn om doorgaand en lokaal fietsverkeer te faciliteren? Hoe krijgen fietsers met verschillende snelheden en afmetingen hierin voldoende ruimte (trage fietsers/ ouderen/ kinderen/ speed pedelecs/ bakfietsen/ steps/ fietskoeriers/ bromfiets klasse A/ cargobikes/...)?**

Observaties deelnemers

- Deelnemers zijn het erover eens dat **de fietsstraat vandaag niet aangenaam en niet veilig aanvoelt**, fietsers hebben het gevoel opgejaagd te worden door automobilisten en ingezet te worden als verkeersremmers. De inrichting is momenteel niet aangepast om het juridisch statuut als fietsstraat af te dwingen. Dit wijten de deelnemers hoofdzakelijk aan het feit dat het een 'lange' fietsstraat is zonder onderbrekingen, waardoor auto's niet op bepaalde punten de kans hebben om voorbij te steken.
- De fietsroute Kattenberg wordt aangenaam bevonden staduitwaarts, met de rijrichting gemotoriseerd verkeer mee, en zeer onaangenaam tegen de rijrichting gemotoriseerd verkeer in vanwege de beperkte breedte.
- Vandaag kan je op de kruispunten niet altijd rechtstreeks oversteken wat onnodige bewegingen en onveilige situaties creëert. **Kruispunten** en dwarsende relaties zullen dus een belangrijke rol krijgen om de Turnhoutsebaan in de toekomst verkeersveilig te maken.
- De **infrastructuur thv verkeerslichten** (oa. drukknoppen) is niet aangepast aan de nieuwe fietstypen genre bakfiets. Dit maakt dat onveilige situaties worden gecreëerd.

Oplossingsrichtingen

- De fietsstraat zou aangenamer zijn als er gewerkt wordt op de dwarsende verbindingen, het idee van een **fietsstraat met pleintjes** waar auto's de mogelijk krijgen om voorbij te steken.
- Andere deelnemers uiten een voorkeur voor **aparte fietspaden**, hoewel hierbij ook de bezorgdheid naar voor komt dat dit autoverkeer versnelt (of tenminste niet afremt).

5. **OV en collectief vervoer: Op welke manier geven we lokaal en regionaal openbaar vervoer beiden een plaats op de Turnhoutsebaan, op korte en lange termijn? Is deze plaats (deels) boven- of ondergronds, in een (deels) vrije bedding of niet, en met de tram of bus? Welke rol spelen andere vormen van collectief vervoer in de toekomst op de Turnhoutsebaan zoals taxi's, private bussen, deelwagens, ...?**

Observaties deelnemers

- **Auto's** zorgen er vandaag voor dat de trams niet sneller kunnen rijden, omdat ze door dubbelparkeren op de rijbaan ook vaak over de **trammedding** moeten rijden. Vraag durven stellen of de **regionale bussen** nog een plek moeten krijgen op de Turnhoutsebaan. (*Buiten scope van de opdracht*) Er zou onderzocht kunnen worden hoeveel passagiers op de bovenregionale relaties (oa. Turnhout – Antwerpen) er effectief afstappen op de Turnhoutsebaan. Welke rol speelt de Turnhoutsebaan in dit traject of is die inwisselbaar?

6. Gemotoriseerd verkeer: Hoe kunnen we in de toekomst de inrichting beter afstemmen op het gebruik als wijkweg?

Toelichting

- Een enkele richting voor gemotoriseerd verkeer ligt vandaag niet op tafel.

Observaties deelnemers

- **Parkeren** op de Turnhoutsebaan is vandaag duurder dan in de omliggende straten en ook bewoners moeten overdag betalend parkeren, maar het is nog steeds gratis tussen 21.00 en 09.00h.
- Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek blijkt dat op het segment Kerkstraat-Stenebrug **75% bestemmingsverkeer** bedraagt en **25% doorgaand verkeer** (OV niet meegerekend). Volgens deze verdeling wordt verder nagedacht over hoe deze twee verkeersstromen verminderd kunnen worden, waarbij volgens de deelnemers doorgaand verkeer het makkelijkst te weren valt.

Oplossingsrichtingen

- Kijkend naar andere Europese steden kunnen de **tarieven voor parkeren** volgens deelnemers zeker nog omhoog om parkeren op de Turnhoutsebaan (en bij uitbreiding binnen de ring) te drukken.
- (*buiten de Turnhoutsebaan*): In het doorgaand verkeer zal '**Knooppunt Antwerpen-Oost**' een belangrijke rol nemen: wanneer verkeer van de E313/E34 verhinderd wordt om rechtdoor te rijden en via de Turnhoutsebaan stad inwaarts te rijden zal een groot deel van het doorgaand verkeer geweerd kunnen worden.
- (*buiten de Turnhoutsebaan*): Inzetten op **perifere parkeergarages** met vlotte overstapmogelijkheden op OV, fiets of te voet zou doorgaand en bestemmingsverkeer nog verder kunnen weren. P+R's situeren zich nu vooral aan de andere zijden van de stad.

7. Laden en lossen: Hoe kunnen we een antwoord bieden op de huidige problematieken rond laden & lossen zoals bijvoorbeeld foutparkeren op L&L zones en trottoirs, dubbel parkeren op de rijbaan etc. Welke noden zijn er rond parkeren en laden & lossen en welke inrichting kunnen we daarvoor voorzien?

Observaties deelnemers

- **Dubbelparkeren** is een grote ergernis vandaag. Het gebeurt vooral voor laden en lossen of kortparkeren.

Oplossingsrichtingen

- De nieuwe infrastructuur moet zo ingericht worden dat men **minder geneigd is verkeersovertredingen te maken**. Vb. niet overrijdbare bedding, controle op parkeerplaatsen voor kortparkeren en/of laden & lossen.
- **venstertijden voor laden & lossen** zouden ervoor kunnen zorgen dat laden & lossen niet gebeurt tijdens de spitsuren en wanneer kinderen naar school gebracht of opgehaald worden. Dit zou de verkeersveiligheid ten goede komen. Kunnen alle handelaars en horecazaken binnen venstertijden

laden&lossen gezien de grote verkeersdrukte op de invalswegen rond Antwerpen? Er zullen sowieso nieuwe systemen en gewoontes ontwikkeld moeten worden.

- (buiten de Turnhoutsebaan): **een vervoersknooppunt** (vb. ter hoogte van de Stenenbrug) zou kunnen aanbieden om over te schakelen op andere verkeersmodi zoals bijvoorbeeld cargo bikes die ook een rol kunnen spelen voor leveringen.

Werktafel Aangename wijk

1. De Turnhoutsebaan kent een diversiteit aan gebruik en is een ontmoetingsplek voor de wijk en daarbuiten. Welke type ontmoetingsplekken kunnen de dynamiek tussen gebruikers ondersteunen? En moet deze bijdragen tot een eigen uniek karakter en identiteit?

- Het is een inspirerend idee om de baan een duidelijke verscheidenheid aan **identiteiten en oriëntatie** te geven, minder monotoon, asymmetrisch profiel, vertragen en meer ruimte te bieden voor bijv. terrassen.
- **Knikken in de baan** gebruiken om meer ruimte/pleinruimte/oversteekplaatsen/ovhaltes te creëren. Sequenties creëren die variëren, canyoneffect aanpakken. Punctueel aanpakken.
- Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende delen van de Turnhoutsebaan: bijvoorbeeld: horeca + cultuur aan de kant van de Roma met meer plekken om fietsen te stallen en OV haltes en bij handelszaken meer parkeergelegenheid. Kanttekening: bij de Roma is ook wel een grote supermarkt
- **Potentiële plekken om ontmoetingsplekken te creëren**
 - o **Kruispunt Bothastraat-Hogeweg-Appelstraat** aan de Roma heeft potentieel om plein(tje) te ontwerpen. De twee kleine plekken samenvoegen tot één grote. Is hiervoor de afsluiting van de straten nodig?
 - o Opmerking: Straten afsluiten voor auto's zou zeer problematisch zijn voor de handel en horeca in de straat.
 - o **Ecohuis** was vroeger veel meer open en publiek. De tuin is mooier gemaakt maar mensen gaan er niet meer naar toe. De poort lijkt altijd gesloten.
 - o Gezellige **stopplaats aan hondenweide**. Vanuit de Kempen stappen mensen hier af van OV. Als op de Turnhoutsebaan een super vlot netwerk georganiseerd wordt (om de 5 minuten met aangename plek). De drempels mogen niet te groot gemaakt worden, overstappen is voor mensen een drempel.
 - o **Inkomhal van de Roma** vergroot de publieke ruimte. Mogelijkheden bekijken om verblijfsruimte uit te breiden tot achter de gevels. Eventueel stimuleren bij nieuwe ontwikkelingen op de baan. Kan dit opgenomen worden in een RUP? Nog geen specifieke plekken in gedachten eerder **stimulans voor nieuwe ontwikkelingen**.
 - o **Plannen van het Laar** laten aansluiten op de baan? Plannen van het Laar zijn er nog niet dus misschien mogelijkheid om dit mee te nemen?
- Idee om **al sneller te beginnen experimenteren**. Voorbeeld via Wijklabo's. Een speelcontainer die één parkeerplaats inneemt.
- Mensen winkelen liever als er meer rustpunten zijn, dus ook voor de handelaars zijn rustpunten noodzakelijk.
- We spreken over veel **meer verblijfsruimte** en groen maar er is nu al te weinig plek. **Wie en wat zal hier hiervoor moeten plaatsmaken?**
 - o Toegang met de auto is belangrijk voor handelaar, er moet ook voldoende parkeergelegenheid zijn.
 - o Om na te denken over aangename wijken moet er wel sowieso mee naar mobiliteit worden gekeken. Het is zeer lastig om deze twee thema's uit elkaar te trekken.
 - o Als alles hetzelfde blijft op de grote baan van verkeer etc, dan is het project gefaald. Dingen zullen moeten veranderen.

- Als **bewoners** (die minder vaak hun auto gebruiken) hun al ergens anders, **gegroepeerd en collectief**, veilig kunnen parkeren dan kunnen we de parkeerplaatsen ook plaatsen vrijmaken voor klanten van de winkels.
- Wie bepaalt welke tram en bus blijven rijden? De Lijn en MOW? Daar valt en staat alles mee. De 24 ondergronds, de bussen en auto's gezamenlijk op de middenberm. Of allebei samen op de middenberm? Maar tram ook interessante ontmoetingsplek. Tram enkel ondergronds als halte Drink komt.
- Autoverkeer en parkeren: Flitspalen en controleren. Kortparkeren moet gehandhaafd worden. Nadenken over parkeren in zijstraten. Of nadenken aan collectieve modellen bij onderbenutte ruimtes voorbeeld vandaag modelbouwwinkel opent voor fietsparkeren bij concerten van de Roma, is al een pak minder fietsen op de Turnhoutsebaan.

2. De Turnhoutsebaan vervult ook een belangrijke verbindende functie, zowel voor bestemmingen langs de baan als in de omliggende wijken. Welke ingrepen kunnen bijdragen aan een verbeterde toegankelijkheid?

- Er moet nagedacht worden over een slimme manier om **Turnhoutsebaan af te zetten voor evenementen**: een plek om bijvoorbeeld een paardenmolen te kunnen plaatsen zou fantastisch zijn.
- Idee uit de plenaire presentatie om via kruispunten aan te takken en verbinding te zoeken op de rest wijk rondom is goed idee. Die **kruispunten kunnen veilig en groen** zijn en een geborgen gevoel geven.
- **Grasdallen zijn heel ontoegankelijk** voor senioren. Als we bepaalde plekken maken om het aangenamer te maken, mogen we niemand uitsluiten. **Ook senioren willen kunnen vertrouwen in de groenere plekken.**
- Winkeliers zijn zo gewoon van hun kraam tegen de gevel te plaatsen. Een etalage of terras op 1.5 meter verwijderd van hun gevel gaat niet. **'Voortuinstrook'** voor winkeliers is noodzakelijk.
- Als metrohalte Drink opengaat zou er al veel meer verlicht zijn. Andere haltes herdenken?
- Stoplichten springen heel snel op rood voor voetgangers. Minder mobiele mensen kunnen niet in één keer oversteken. Trams en bussen aan Drink rijden door het rood. Oversteekpunten zijn te dicht bij haltes waardoor lichten op groen springen omdat het denkt dat de tram er aan komt.
- **Meer oversteekplaatsen**, tussen Roma en Kattenberg, bij Blijde Inkomststraat is er geen oversteekplaats en dat is waar auto's draaien dus echt gevaarlijk.

3. Welke keuzes in het ontwerp of materialiteit kunnen ook bijdragen tot leefbaarheidsaspecten zoals lucht en geluid en daarbij belangrijke uitdagingen zoals het 'streetcanyon' effect verminderen?

- Voetpad aan de zonnekant breder dan aan de andere kant en niet aan de koude kant lopen (behalve in de zomer). Afstemmen op comfort van de gebruikers. Maar daar wel moeilijkheid dat sommige panden meer ruimte krijgen dan anderen? Maar functies veranderen ook doorheen de tijd.
- Investeren in elektrische bussen, gigantisch effect op luchtvervuiling en geluid.

4. Welke ingrepen kunnen bijdragen tot een beter veiligheidsgevoel op de baan en hoe beantwoorden we aan bezorgdheden van diverse groepen? Hoe kunnen we dit ook meten en evalueren?

- De grens tussen 'binnen-buiten' zou kunnen vervagen in de toekomst. Ouders vinden het niet aangenaam om op de Turnhoutsebaan te komen met hun kinderen. **Kinderen stoppen plots met wandelen, stappen trager**, ook hier moet aandacht voor zijn.
- De groep vrouwen van SAAMO komen in winter 's avonds niet buiten. Daarom zijn ze er vandaag ook niet. **Zolang er geen volwaardige plekken zijn om te ontmoeten komen ze niet op de Turnhoutsebaan**. En dit is niet enkel een bankje, er is meer marge nodig, meer volwaardige plekken zodat iedereen zijn plek vindt.
- Meer groen, bredere voetpaden met meer verlichting. Soms zo donker op de Turnhoutsebaan dat vrouwen zijstraten nemen. Enkel als hun bestemming op de Turnhoutsebaan is, vb. Kruidvat, komen vrouwen op de Turnhoutsebaan.
- **Zitbanken overlast 's nachts**. Zijn toeklapbare banken die 's nachts dicht kunnen een oplossing? Maar dit kan ook een rare sfeer aan de baan geven.
- **Sociale controle** is zeer belangrijk. Verschillende winkels hebben verschillende tijdstippen. Bv Falafel King aan de Roma. Van 6u 's morgens tot 12 's nachts is er sowieso drukte en dus sociale controle op de baan.

Een vraagstelling over hoe winkelen en horeca kan bijdragen tot de identiteit van Turnhoutsebaan ontbreekt

- **Handelaars hebben ook noden**, vooral parkeergelegenheid en ruimte voor hun etalage.
- Aangename wijk is ook aangenaam winkelen. Een winkel uitbaten wordt heel duur (vb. kadastraal inkomen Turnhoutsebaan). Dit maakt het voor **jonge ondernemers moeilijk** om iets nieuws te beginnen. Interessante winkels komen daardoor in de zijstraten. Mogelijkheid om statuut van de baan te veranderen?
- Opvallend dat er weinig handelaars aanwezig zijn vandaag. Handelaars hebben bang dat de auto's niet meer op de baan gaan mogen rijden of zelfs bussen en trams niet.
 - o Ze willen dat **'mobiliteit', trams, bussen, fietsen, voetgangers én auto's hun winkels wel bedienen**. Dit is 'de Turnhoutsebaan', veel drukte van verkeer en winkels.
- Mensen wonen niet boven hun handelspand, financieel is dat niet interessant.

Werktafel Groen & Klimaat

1. Hoe kan de inrichting van de Turnhoutsebaan bijdragen om tegen 2050 in een klimaatrobuuste stad te leven?
2. **Hoe kan de ambitie van lokale opvang of infiltratie van water verzoend worden met de andere ruimteclaims? Kan water in delen van de publieke ruimte een zichtbare plaats krijgen en hoe kunnen we hergebruik van water inzetten?**
 - Het werkatelier ziet water als een interessant beleefbaar element, maar vraagt om dit issue **in de eerste plaats functioneel** te bekijken. Daarna kan verder gedacht worden over zichtbaarheid en beleefbaarheid, maar het buffervraagstuk krijgt duidelijk prioriteit omwille van vergunningsgerichte redenen.
 - Speelwater ziet men eerder als iets tijdelijk/straatmeubilair, bijvoorbeeld in de vorm van nevel installaties tijdens hittegolven.
 - Het werkatelier vraagt om te onderzoeken wat er technisch mogelijk is met het water van de **voorkant van private daken**. Het water van deze daken moet namelijk eerst onder de nutsleidingen door. Vandaaruit moet het terug naar boven voor de plantvakken of infiltreren met geperforeerde leidingen.
 - Denk oefening maken over een ontwerp waar **alles kan infiltreren** zonder afgeknepen aansluiting op RWA. Na de werktafel wordt hier nog aan toegevoegd: deze manier van ontwerpen is theoretisch mogelijk, maar mits het dimensioneren met zeer zware regenbuien (terugkeerperiode 100 jaar) én het aanduiden en beveiligen van de risicozones voor overstroming. M.a.w. niet aangewezen in de context van de Turnhoutsebaan.
 - Eenmaal we deze mogelijkheden weten kunnen we nadenken over hoe we dit koppelen met de heraanleg van de Turnhoutsebaan op grondgebied van AWV. Het bewateren van groen is een moeilijk vraagstuk in combinatie met handelaren en VME's op privaat terrein.
 - Waterdoorlatende materialen zijn interessant (voornamelijk in parkeervakken), maar nog beter is om in dit geval voor een **volledige ontharding** te gaan.
 - Het **clusteren van groen** (zie verder) biedt ook opportuniteiten omdat we kunnen gaan diversifiëren en van de bredere ruimte gebruik maken voor extra waterbuffering.
 - **Grachten zijn de rendabelste oplossing voor waterbuffering maar zullen wellicht meestal droogstaan door de lage grondwaterstand.** Wadi's zijn breed en hebben een beperkte capaciteit. **Bioswales** lijken een interessante tussenoplossing op bepaalde stukken geclusterd groen.
3. **Welke ingrepen kunnen een verkoelend effect hebben en welke meerwaarde bieden deze voor het stedelijke hitte-eilandeffect op de baan als geheel?**
 - **Doordachte materialiteit.** Bijvoorbeeld lichter gekleurde betonstraatstenen of gewassen/ruwer beton dat minder weerkaatst.
 - **Hoogstambomen** plaatsen aan de noordgevel die het meeste hitte te voorduren krijgt.
 - Verder **ontharden**.
4. **Welke vormen van groen passen op de Turnhoutsebaan, welke relaties bestaan er met de wateropgave en hoe dragen ze bij aan de kwaliteit van de publieke ruimte?**
 - De vernieuwing van de Turnhoutsebaan is een sleutelmoment voor **geveltuinen** en klimplanten. Dit is het moment om na te denken over een grote ommekeer in denken. Dit zou kunnen betekenen

dat we overal groen intekenen, tenzij niet gewenst. De stoep moet breed genoeg zijn om klimplanten toe te staan aan beide kanten van de straat.

- Te onderzoeken wat de vrijheidsgraden zijn rond **verlichting** en hoe kunnen verlichting en groen samengaan.
- **Eetbaar** groen lijkt niet wenselijk, omwille van gezondheidsredenen.
- **Groene parkeervakken** lijken minder wenselijk. **Grasbetontegels met grasvoegen** gaan niet werken omdat er altijd auto's bovenop staan. Halfverharding/steengruis lijkt ook moeilijk omwille van de modder en het intensief gebruik. De meest gunstige oplossing in deze context is voorlopig het gebruik van grasbetontegels opgevuld met steenslag.
- We moeten absoluut **groen gaan clusteren**. We moeten af van het boompje-auto-boompje verhaal. Randvoorwaarden die clusterkeuze bepalen zijn handel, trage wegen, koeltezones, ...
 - o Door met grotere gehelen te werken, hebben we meer impact op hittestress en kunnen we meer beleving creëren. Het atelier denkt verder na over vormen van groen die doen vetragen, die kleur geven, die een accent leggen op een oversteekpunt, ...
 - o Deze groenclusters zullen altijd langs de noordkant moeten komen. Daar is het gezonder, daar is het aangenamer verblijven door de zon, daar is meer hittestres én we kunnen ook door middel van het implementeren van een asymmetrisch profiel het street-canyon effect tegengaan.
 - o In de lange groene clusters van groen kunnen we variëren en bewust gaten laten om het streetcanyon-effect verder te verminderen.
 - o Er zijn heel wat beweegredenen te bedenken om deze clusters en de hoogteaccenten daarbinnen te bepalen. We kunnen accenten leggen/mooie bommen plaatsen bij saaiere gebouwen, bij oversteekplaatsen, voor minder geïsoleerde gebouwen, ...

5. Hoe kan de inrichting van de Turnhoutsebaan de bewegingsroutes van grondgebonden en vliegende soorten ondersteunen? Dit zowel wat betreft dwarse kruisingen als wat betreft de verbinding met Rivierenhof en toekomstige Ringparken?

- Als ambitie stelt het werkatelier voor om te werken aan een **continu netwerk**. Op elke snede van de Turnhoutsebaan zou iets van groen te zien moeten kunnen zijn.
- Bomen zo **inheems** mogelijk voor de biodiversiteit, in lijn met het bomenplan.
- Daarnaast is ook het **clusteren van groen** interessant. Niet alleen kunnen we de plantvakken elkaar doen aansluiten, want interessant is voor de bomen zelf. Maar we kunnen ook meer variatie mogelijk maken.
- Het is niet makkelijk om de juiste bomen te vinden, er zijn al veel platanen in Antwerpen en andere soorten zijn vaak niet klimaatrobust, zijn vruchtdragend, ... Juist door de clusteren kunnen we bomen gaan gebruiken die je normaal niet naast auto's wilt plaatsen, zoals veldesdoorn en lindebomen, en kunnen we bomensoorten combineren tot interessante gehelen. Bijvoorbeeld bomen die bloesems dragen op een specifiek moment van het jaar, maar daarnaast doorsnee zijn of bomen met een fijner bladerdak.