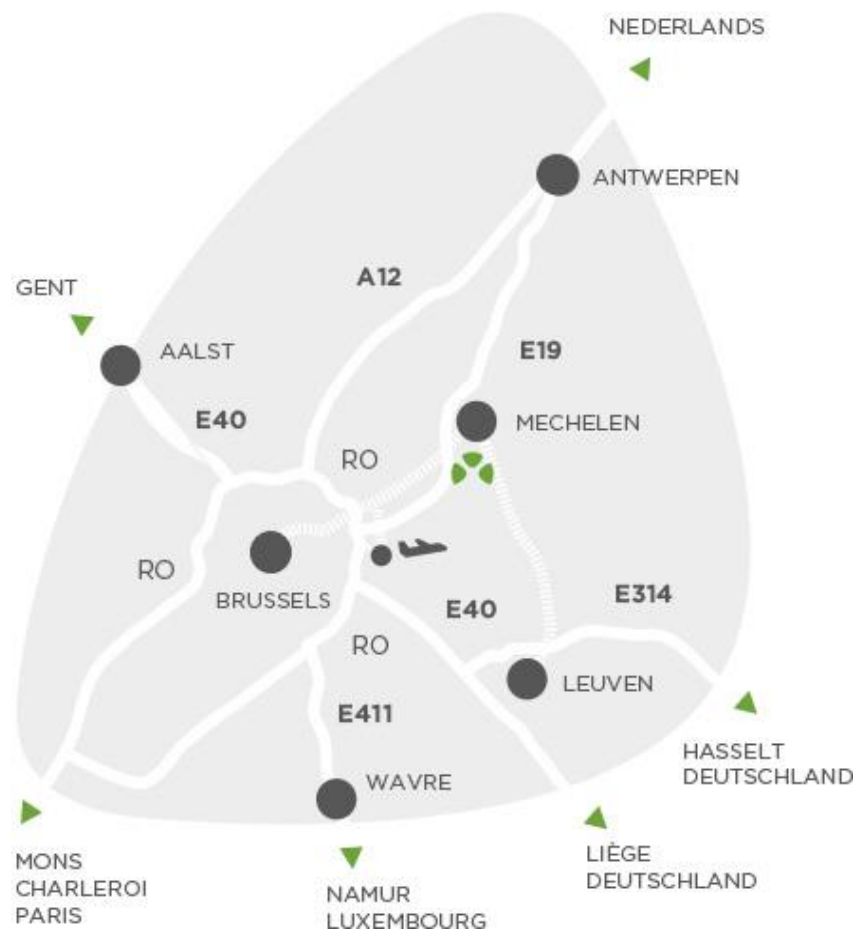




## INHOUD

1. TEKST
2. INPLANTING & SNEDES
3. PLANNEN
4. VISUALISATIES
5. AANPASSINGEN IFV  
TOEKOMSTIG MASTERPLAN
6. KERNCIJFERS



## Mechelen het nieuwe centrum van België

Elke ochtend en avond weerklinkt op de Vlaamse en Franstalige radiozenders de dagelijkse litanie van de verkeersopstoppingen. Files op de Brusselse en Antwerpse ring, vertraagd verkeer op de N 16 en de N21, hinder op de E40 bij Gent en op de E313 bij Hasselt. Eén naam valt zelden in de dagelijkse opsommingen: Mechelen. Een zegen voor de Mechelaars, maar ook voor de stad zelf. Mechelen kan zich niet alleen aanprijzen als een aangename stad vol charme, maar ook als centraal gelegen en vlot bereikbaar via de weg.

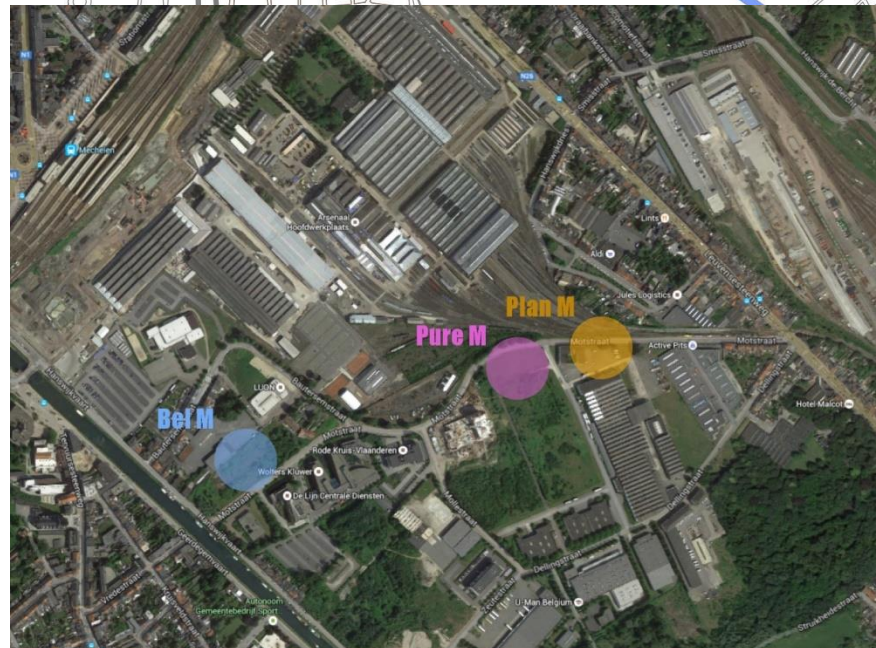
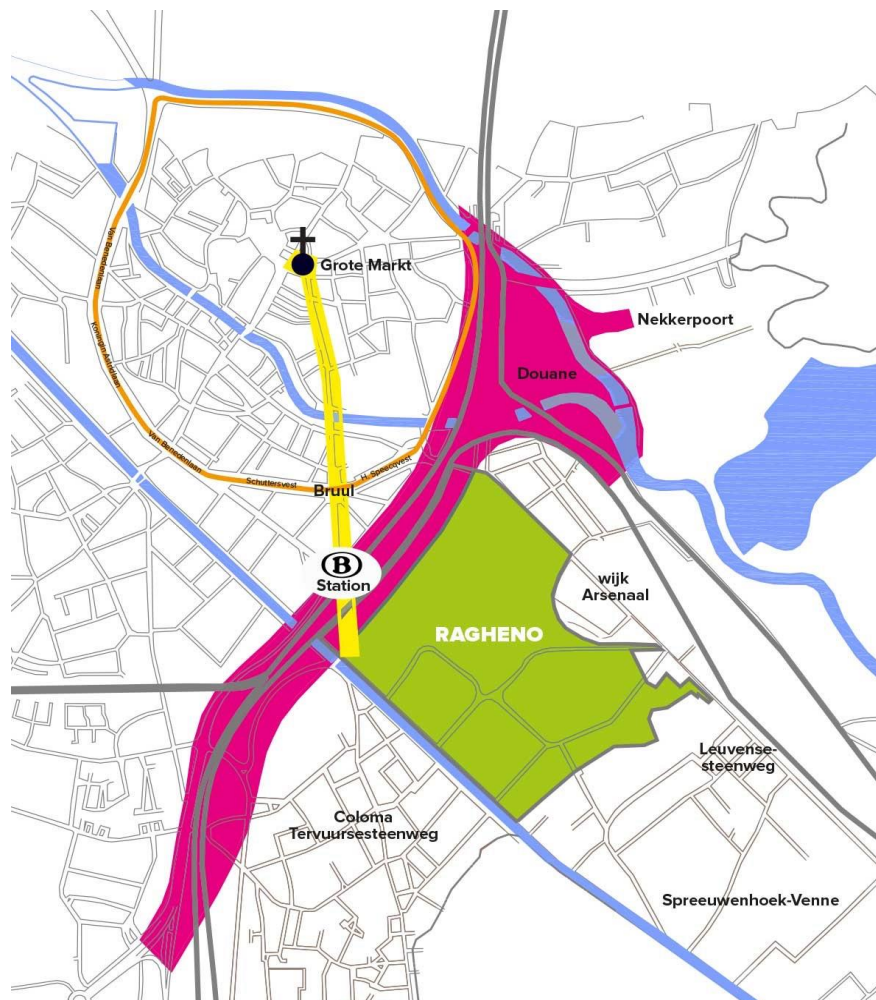
Het stadsbestuur ijvert al geruime tijd om de nu al uitstekende ligging en bereikbaarheid van Mechelen nog verder te optimaliseren. En dat werpt zijn vruchten af. Net door die ligging tussen Antwerpen en Brussel raakt Mechelen steeds meer in trek bij bedrijven die lijden onder de verloedering en de verslechterde toegankelijkheid van die grote steden. De toename van de plaatselijke bedrijvigheid vertaalt zich in de groei van het aantal inwoners. De voorbije tien jaar nam het inwoners van Mechelen dan ook met ruim 7000 zielen toe, tot een bevolking van bijna 84.000 inwoners. Er wonen meer mensen in een straal van 25 km rondom de Grote Markt van Mechelen dan in dezelfde straal rondom die van Antwerpen en Brussel.

Om dit potentieel van de stad en haar ligging nog beter te benutten, wordt een grootschalig herontwikkelingsplan uitgewerkt. Daarin vormt de stationsomgeving de centrale as. De komende jaren ondergaat de stationsomgeving van Mechelen een echte verjongingskuur. Niet alleen krijgt de stad een nieuw hoofdstation, ook de belendende percelen worden opnieuw ingericht om samen te smelten met het nieuwe hart van de stad.

De strategische uitbouw van de ruime stationsomgeving is één van de krachtlijnen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Mechelen. Het is het meest ingrijpende stadsontwikkelingsproject van de stad Mechelen voor de volgende decennia en zal internationaal een onmiskenbare weerklink krijgen.

In het Mechelen van de 21ste eeuw wordt resoluut gekozen voor een Duurzaam Mobiliteitsconcept, een gedurfde architectuur en nieuwe stedenbouwkundige oplossingen voor de stationsbuurt.

Deze keuze wordt geconcretiseerd door de aanleg van een nieuw spoorlijn-tracé (Bypass) en van een ontsluitingsweg voor personen- en vrachtvervoer (Tangent), in de uitbouw van een multimodaal trein- en busstation en in de heraanleg van straten en pleinen in de omgeving van het station, met op termijn een aangepaste verkeerscirculatie.



Mechelen Station positioneert zich zoals de belangrijkste draaischijf voor het openbaar vervoer van de stad, het zuiden van de provincie Antwerpen en het noorden van de provincie Vlaams-Brabant, ook voor het busvervoer. Vanuit het station van Mechelen wordt de omliggende regio ontsloten: zowel de stad, de voorstad als de verafgelegen gemeenten. Het is dan ook een halte voor alle stads- en streeklijnen.

Het nieuwe station bevindt zich op enkele minuten wandelafstand van het Ragheno Park.

De Tangent en de Bypass maken deel uit van één infrastructuurproject met een hoge stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit. Beide infrastructuren zijn op een geïntegreerde wijze ontworpen. De overlast voor de stad en haar bewoners tijdens de uitvoering van de werken moet minimaal zijn. Het toekomstige stationsgebouw - een ontwerp van Eurostation van de hand van de architecten Salvatore Bono en Brent Turchak - zal op een aantrekkelijke, gebruiksvriendelijke en toekomstgerichte manier worden ingericht.

Het nieuwe station moet de motor van de herleving van de wijde omgeving worden. Zuidoostelijk van het station zal weldra een gemengde woon- en werkwijk verrijzen, die het middeleeuwse Mechelen de 21ste eeuw zal binnenloodsen. Een wijk, die aantrekkelijk moet zijn om in te wonen of gewoon even te vertoeven, maar vooral ook bedrijven en organisaties moet verwelkomen die elders in België geconfronteerd worden met ruimtelijke beperkingen (afwezigheid van uitbreidingsmogelijkheden), slechte bereikbaarheid en zware financiële lasten (te hoge huren).

Allemaal beperkingen die schitteren door hun afwezigheid in de zone van het Ragheno Park.

Met de invulling van een deel van het projectgebied is reeds begonnen. De gecentraliseerde dienst voor bloedtransfusie van het Vlaamse Rode Kruis heeft zich in 2015 in het Ragheno Park gevestigd.

Het is het begin van een vernieuwing van de stationsomgeving die het uitzicht van Mechelen zal veranderen en de stad in de nabije toekomst nadrukkelijk op de kaart zal zetten.

Om het nieuwe projectgebied te realiseren heeft de stad Mechelen besloten om een duurzame ontwikkeling, op een economisch rendabele basis, sociaal-maatschappelijk verantwoord en met een minimale ecologische impact op de omgeving te realiseren.

Volledig binnen deze essentiële voorwaarden lanceert de Beherman Group nu in dit gebied na "PURE M" zijn tweede project met ambitie, "BEL M".

## 1. TEKST

### BEL M

Het project “Bel M” situeert zich in het stadsdeel van het Ragheno Park, dat momenteel het eerst voor ontwikkeling in aanmerking komt. Het bouwperceel bevindt zich net ten zuiden van de Mechelse binnenring, op een steenworp van het Centraal Station Mechelen, gelegen tussen de Boutersemstraat, de Motstraat en de Hanswijkvaart. Aan de westzijde wordt het kavel begrensd door het Kanaal van Leuven naar de Dijle.

In ditzelfde ontwikkelingsgebied verwezenlijkte de Beherman Group vorig jaar het gebouw van de gecentraliseerde dienst voor bloedtransfusie van het Vlaamse Rode Kruis. Ook de kantoorontwikkeling “Pure M”, naar een ontwerp van Jaspers & Evers wordt in dit plangebied voorzien.

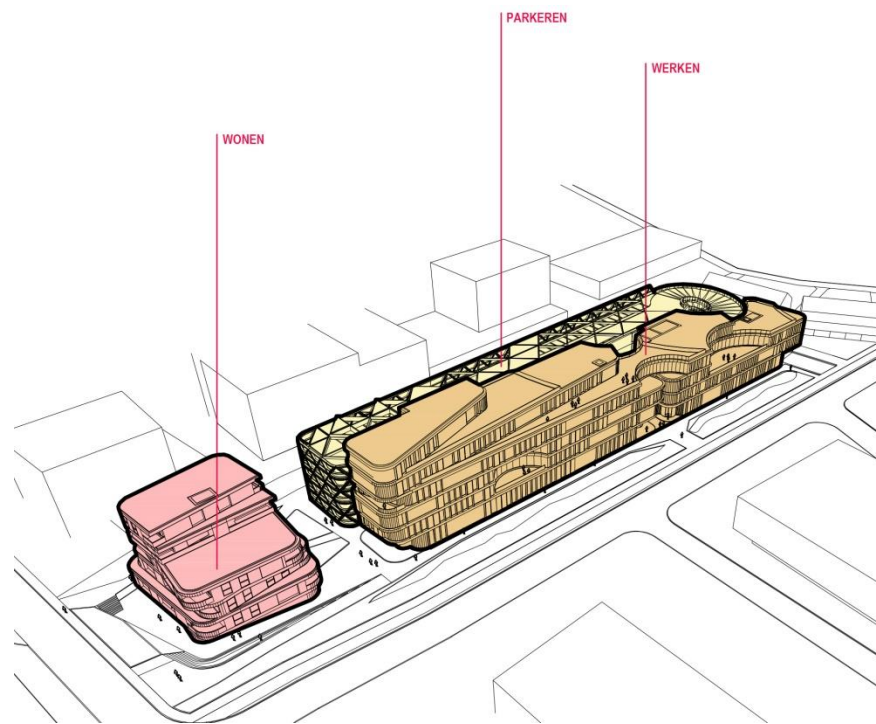
“Bel M” is een plan van de hand van DDR Architects en voorziet in de realisatie van een hedendaags multifunctioneel gebouwencomplex, dat ondermeer zal bestaan uit kantoren, een parkeergarage en appartementen.

Het geheel, met zachte belijningen en een aangename kleurstelling, voorziet niet alleen in de behoefte van duurzame en flexibele kantoorruimten, maar biedt ook een oplossing voor het nijpende probleem in het stadsdeel, namelijk het groeiende gebrek aan parkeerruimten. “Bel M” komt daarenboven ook nog eens tegemoet aan de wens van velen om aan het water, aan de Vaart te kunnen wonen.

Zo langzamerhand werkt de helft van de Vlamingen in kantoorgebouwen. De mogelijkheden voor en eisen aan een modern kantoor zijn door maatschappelijke, technologische en organisatorische ontwikkelingen in een snel tempo veranderd.

Het is evenwel van essentieel belang dat mensen die werken in kantoren zich er ook op hun gemak voelen, dat de werkruimten behaaglijk zijn en mensen tot activisme - op hun vakgebied dan wel - brengen. Met “Bel M” wordt nadrukkelijk aan deze eisen tegemoetgekomen.

Als er de laatste jaren iets veranderd is, dan is het wel de werkplek van de kantoorwerker. Van een gesloten overlegplek voor een grote board-room, van een open overlegplek tot een fikse vergaderzaal, van flexwerk-plekken tot vaste werkplekken voor individuen, voor variabele werkplekken zonder bergruimte tot een werkplek tussen dossierkasten. De architect voelt zich genoodzaakt om binnen en buiten meer en meer te wegen. Ook al, omdat maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en bereikbaarheid dat van hem vragen.



## 1. TEKST

Organisatorische ontwikkelingen betreffen bijvoorbeeld de flexibilisering van productieprocessen en technische ontwikkelingen en creëren daarnaast nieuwe mogelijkheden om op de bovengenoemde ontwikkelingen in te spelen. Werk zal door deze ontwikkelingen steeds minder tijd - en plaats-afhankelijk worden uitgevoerd. Blijft evenwel van belang dat een goede kantoorlocatie zich onderscheiden moet met een goede bereikbaarheid per (brom)fiets, via het openbaar vervoer en per auto.

De locatie “Bel M” onderscheidt zich op bovenstaand gebied zeer zeker. En architectonisch zal het gebouw, dat in feite is opgebouwd uit flexibele kantooreenheden met daarachter een grotendeels in het kantoorpand verscholen parkeergarage met verschillende deklagen. Beide worden aan de zijde van de Vaart geflankeerd door een appartementsgebouw waarin het aanbod van verschillende types appartementen, in combinatie met op het gelijkvloers van kleinschalige horeca en/of ruimten voor vrij beroepsuitoefening, wat vervolgens weer in de noodzakelijke diversiteit van een dergelijke grootschalige ontwikkeling resulteert.

### Beschrijving architectuur in krachttermen

#### GEHEEL

Wisselwerking van verschillende architecturale invullingen, als gevolg van verschillende complementaire functies, die samen een boeiende en rijke omgeving vormgeven.

In groen en blauw omgeven door een gordel van groen (BPA onbebouwde tuinzone) en water (wadi en kanaal).

Geïntegreerde ‘Motstraat’ typologie ter hoogte van het publieke domein, zodoende wordt een evenwichtig straatbeeld in de Motstraat bereikt.

Morfologisch aansluitend op de omliggende bebouwing met een volumetrische groei richting Vaart en het hart van het project, namelijk het plein tussen de drie verschillende invullingen.

Laatste fase - vervolmaking van het gedeelte ‘westelijke toegang via Vaart’ van Ragheno Park.

#### KANTOREN

Een combinatie en spel tussen ronde hoeken en cirkelvormige uitsparingen en uitsprongen kenmerken de plan-lay-out.

Door de afrondingen van de inkompartijen en terrassen op verschillende plaatsen in te plannen, opent de gevel zich op verschillende plaatsen naar de omgeving om enerzijds maximale communicatie (sociale interactie) te verzekeren en anderzijds de leesbaarheid-verstaanbaarheid van de plek in de verf te zetten. De grens tussen binnen en buiten vervaagd en de gevels geven de indruk oneindig door te lopen.



## 1. TEKST

De zachte rondingen, in plaats van harde koude hoeken die alledaagse kantoorgebouwen typeren, geven een continuïteit aan het gebouw. Die vinden hun verbondenheid met het aansluitende kanaal met voorbijvarende boten.

In aanzicht typeren de horizontale schijven het straatbeeld en accentueren het langsmalle terrein. Verticale secundaire elementen tussen de schijven verschalen het gebouw tot een menselijke maat.

Wit is fris en neemt door zijn neutraliteit de omgevingskleuren op, hetgeen voor een levendige en krachtige uitstraling van het gebouw zorgt, dit in combinatie met bronsgeanodiseerd aluminium om een eigen identiteit van het kantoorvolume te benadrukken.

Kantoren zijn ideaal georiënteerd naar Z-W-O ten behoeve van het natuurlijk licht op de werkplek / parking naar Noorden.

Terrassen voor lunchbreak-ontspanning, licht te laten penetreren in de volumes en groen 'binnen' het kantoor.

### PARKEERGARAGE

Verticale in de lengte van hetzelfde perceel georganiseerd en achter kantoren - appartementen met als positief gevolg dat het grotendeels onttrokken wordt aan het straatbeeld.

De parking is geen autonome parkeertoren of onderliggende ontoegankelijke 'sokkel' die beide de anonimiteit en gebrek aan sociale controle in de hand zouden werken.

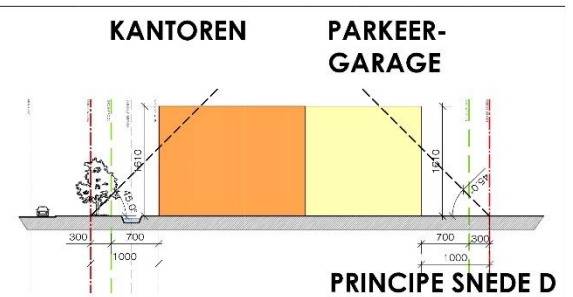
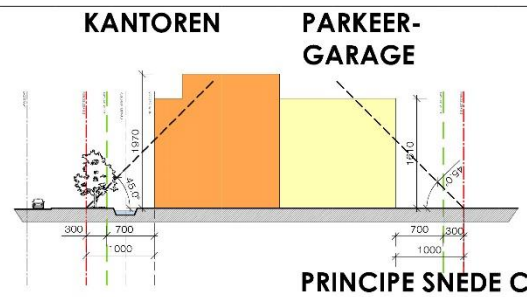
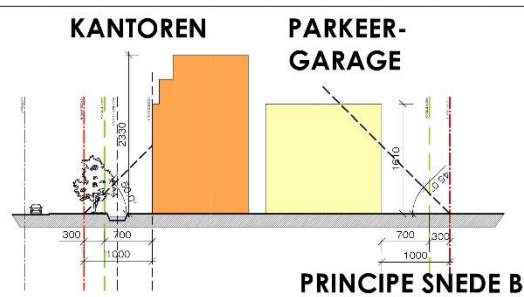
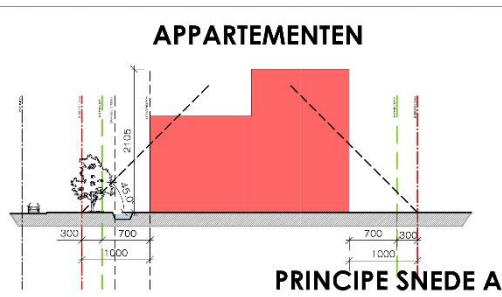
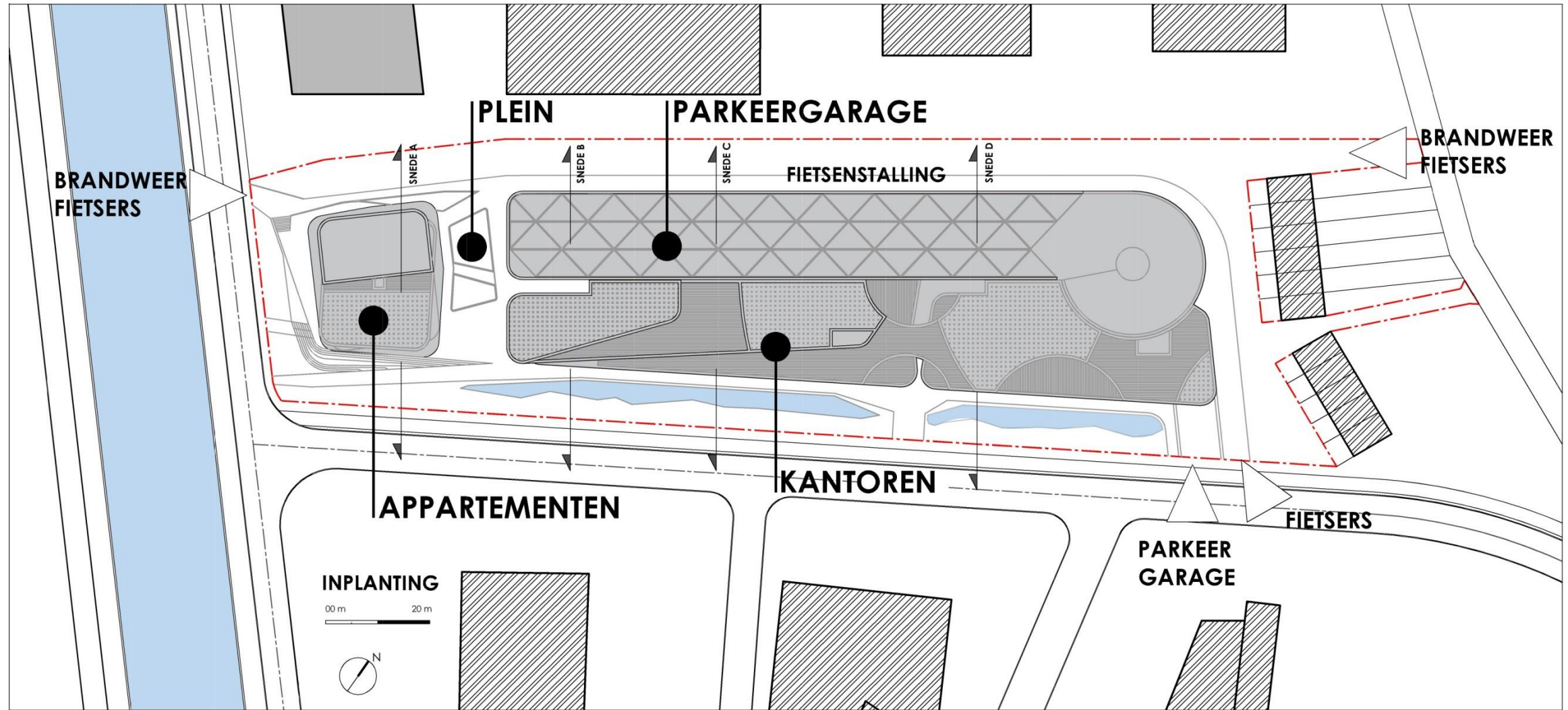
Overaanbod parking, slechts 85 + 14 pp voor de nieuwe kantoren - appartementen zijn noodzakelijk, zal de overlast van wild parkeren aanpakken en resulteren in een kwalitatief openbaar domein. Hetgeen voetgangers en fietsers zal vrijwaren van onheil.

Spanningsveld tussen structurele diagonale gevelelementen en spiraalvormige flow van de verticale circulatie.

Dak-raster met groenelementen ten behoeve van uit het zicht onttrekken van auto's en 'asfaltvlakte', zodat er 'groen' en boeiend schouwspel vanuit kantoor - appartementen en aanpalende aangeboden wordt.

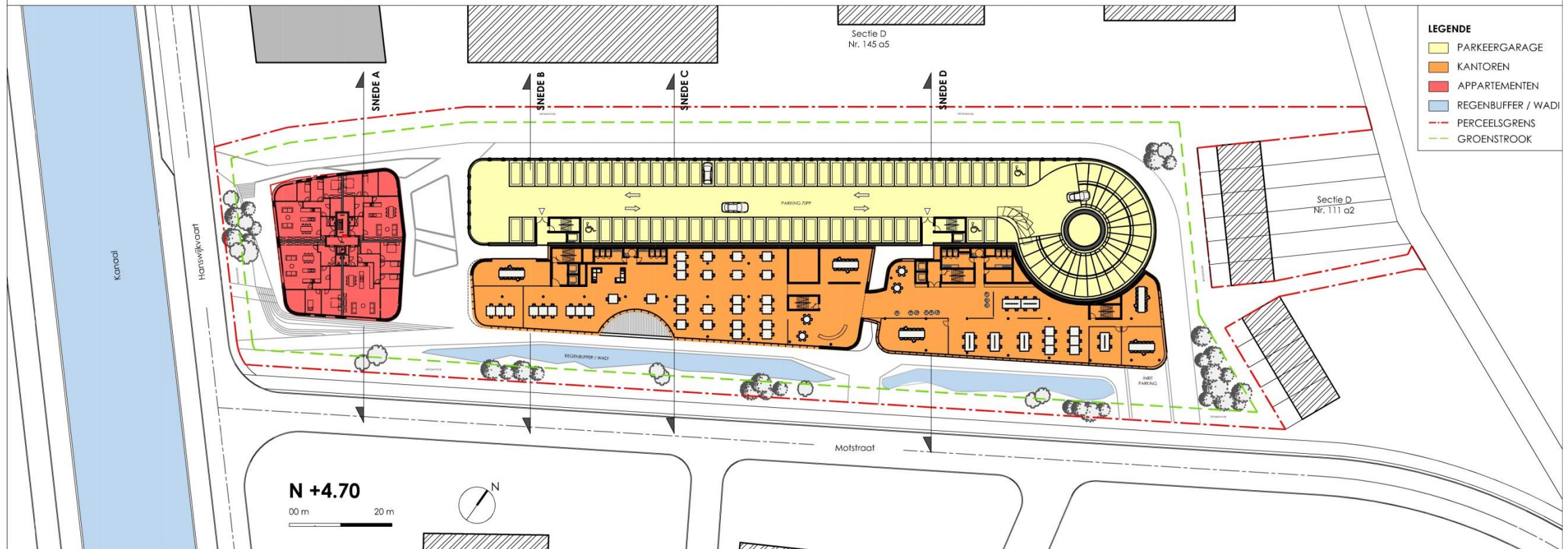
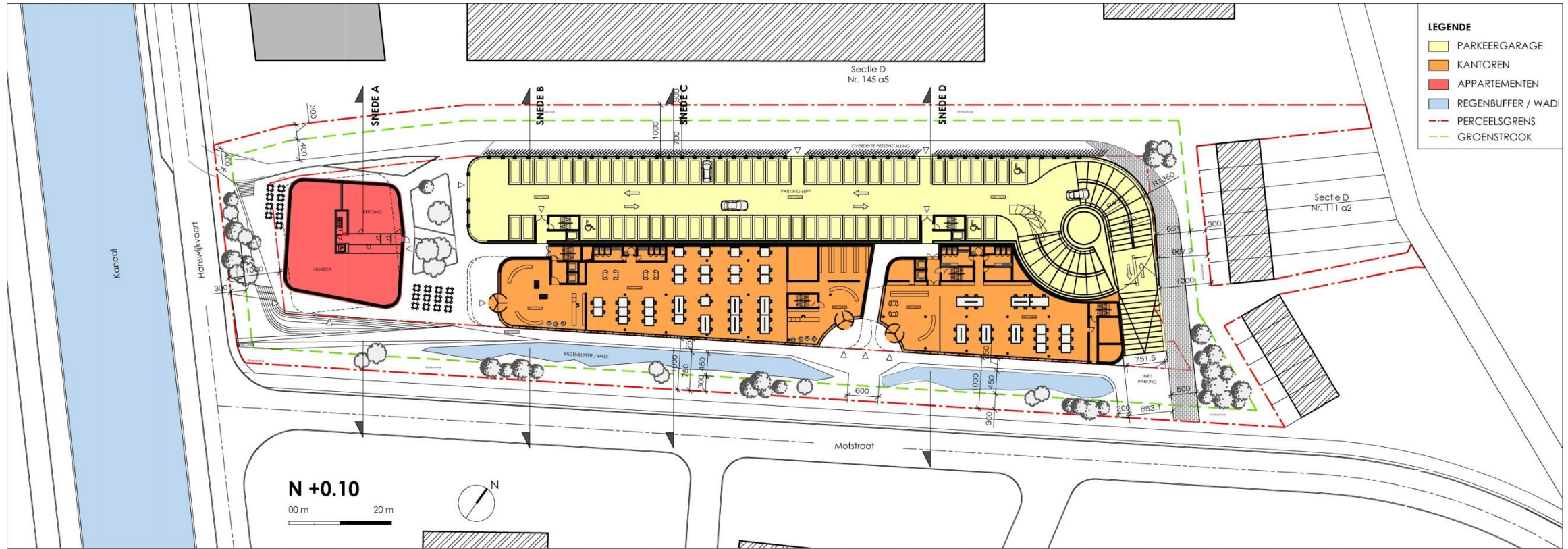
### APPARTEMENTEN

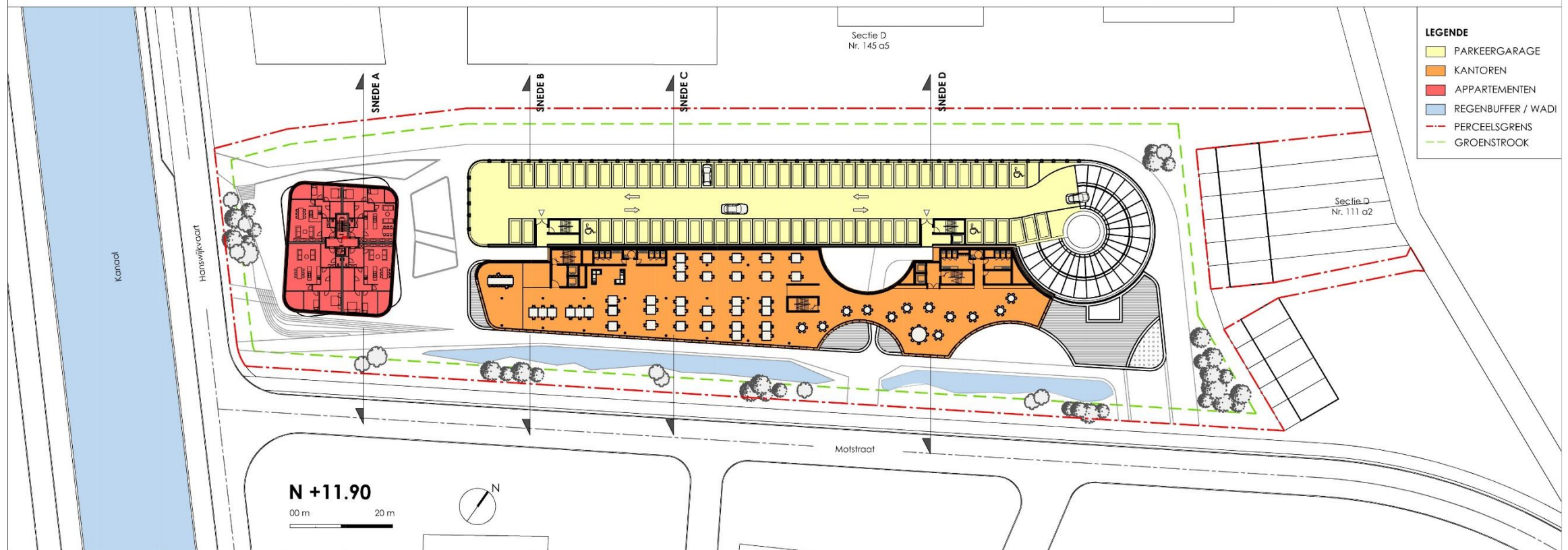
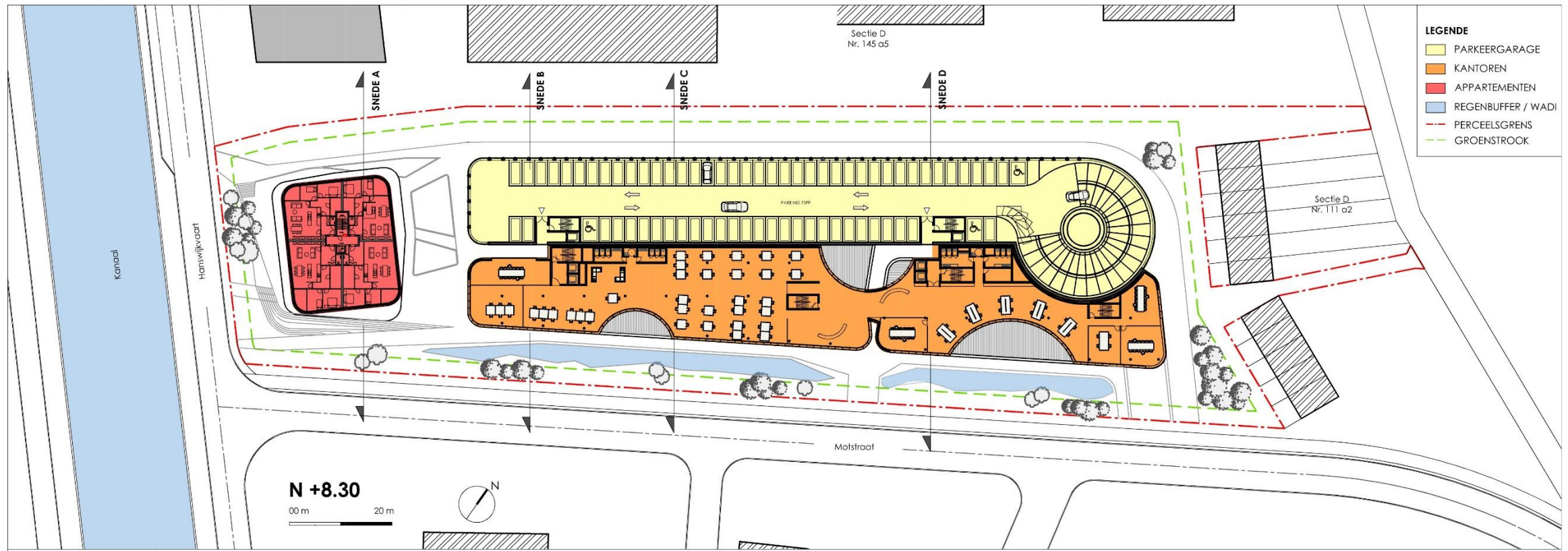
Duidelijk knooppunt – baken die de verbinding met de Vaart en kantoren - parkeergarage maakt. Duidelijke aanwezigheid door middel van gebruik van onrustige verdiepingen dewelke zich van elkaar los 'wringen' om enerzijds 'bloembakken' te realiseren en zodoende het stedelijk weefsel maximaal van groen te voorzien, en anderzijds een schaduwspel te veroorzaken om het monolithische geheel levendig te maken.



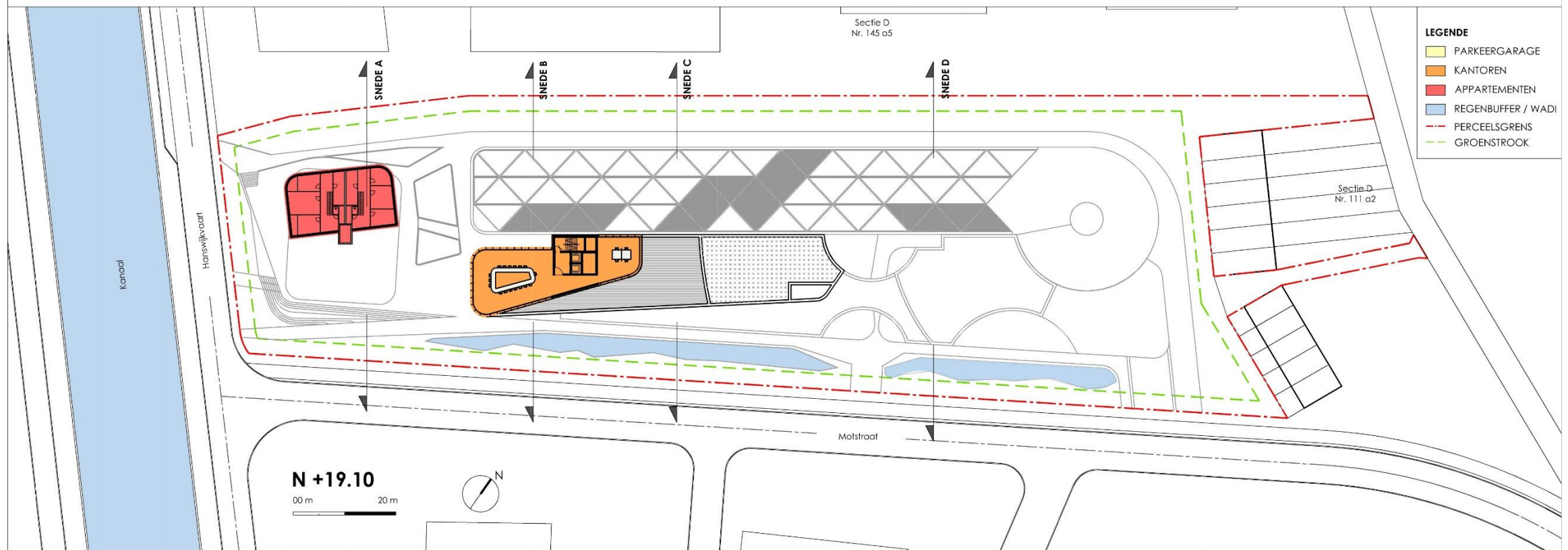
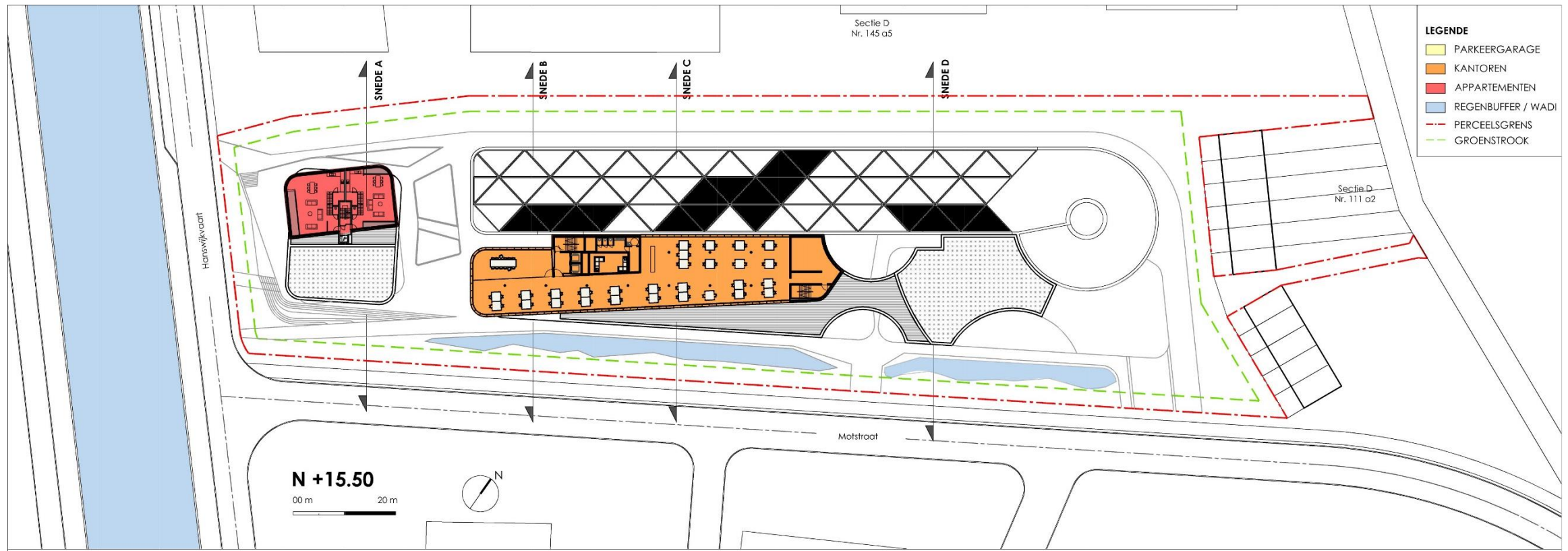
## 2. INPLANTING & SNEDES







3. PLANNEN





## 4. VISUALISATIES



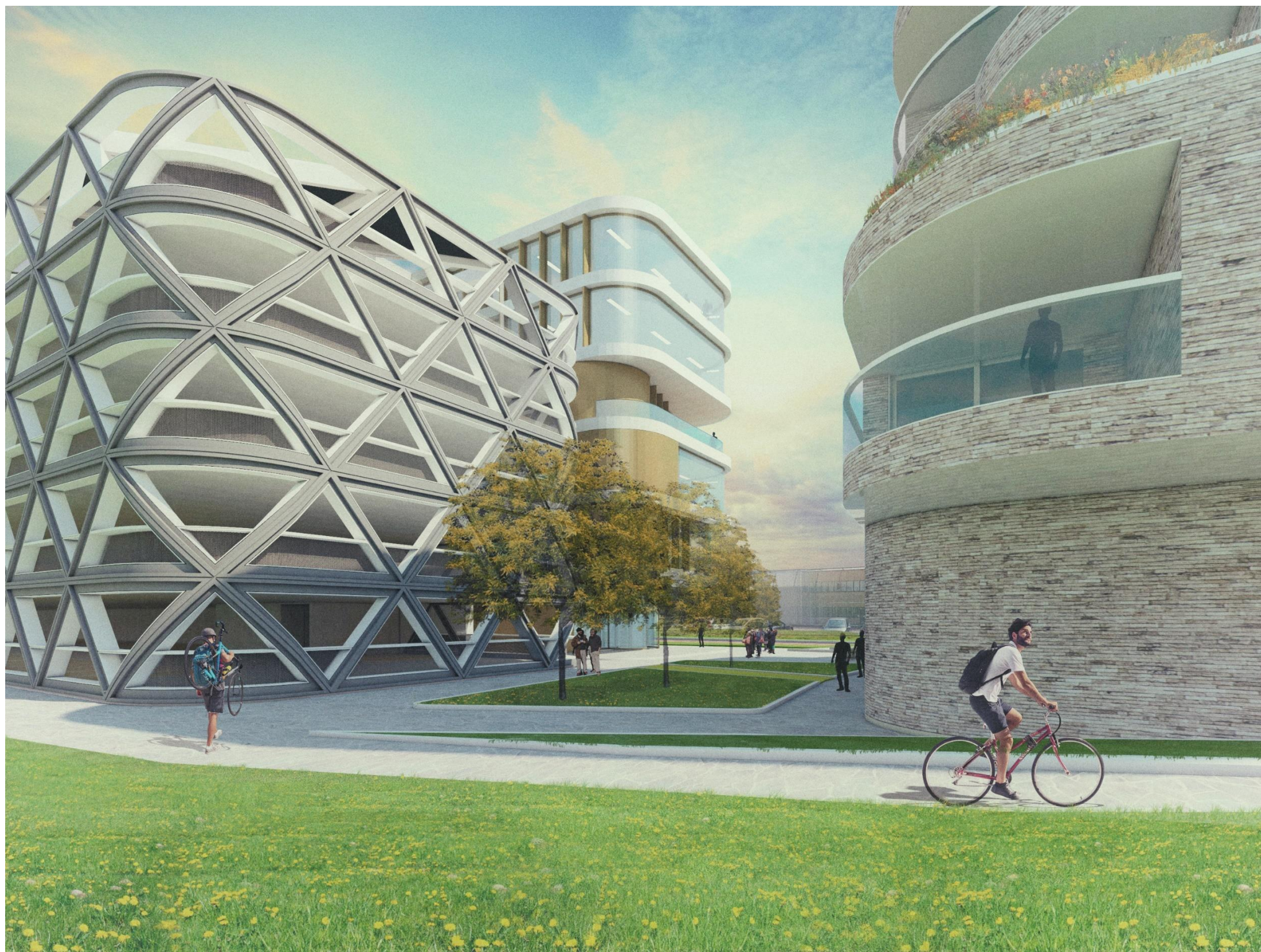
## 4. VISUALISATIES



## 4. VISUALISATIES



4. VISUALISATIES

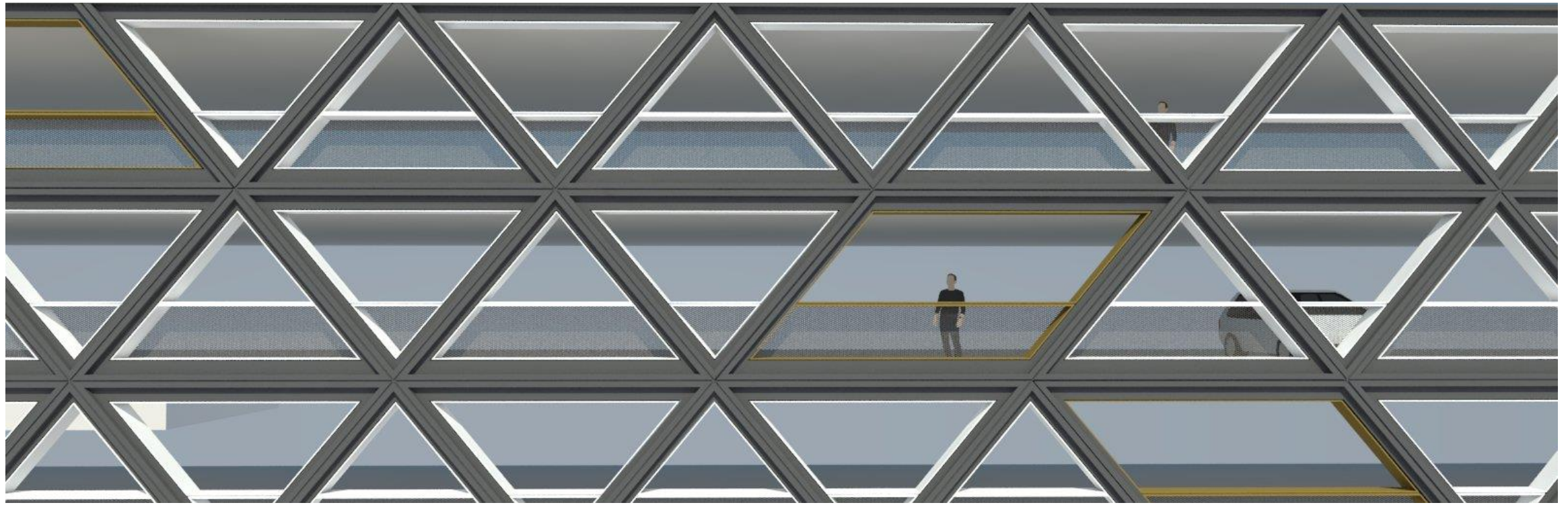


4. VISUALISATIES





#### 4. VISUALISATIES



4. VISUALISATIES

## INLEIDING

De stad Mechelen heeft een stedenbouwkundige ontwerper, KCAP, aangesteld voor de opmaak van een nieuw masterplan dat uiteindelijk zal uitmonden in een RUP voor dit gebied. Het plan is momenteel in ontwerp / opmaak.

Naar aanleiding van een aantal gesprekken met de stadsdiensten en het aangestelde ontwerpteam KCAP werd het voorontwerp op een aantal punten bijgeschaafd en aangepast.

De hierna volgende schema's verduidelijken de uitgangspunten die uiteindelijk resulteren **een nieuw volume studie, dus geen finaal architecturaal ontwerp.**

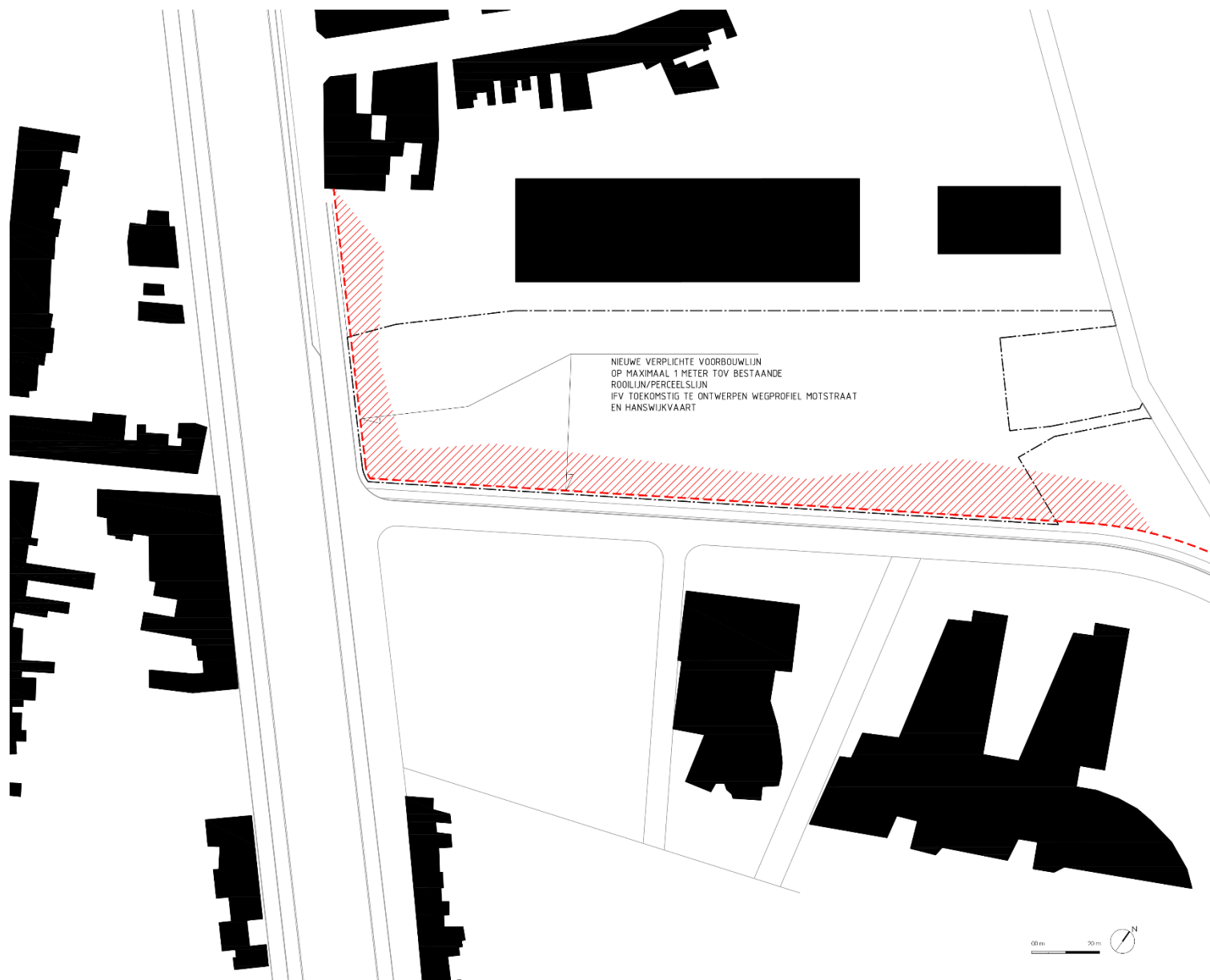
## 5. AANPASSINGEN IVF TOEKOMSTIG MASTERPLAN



### UITGANGSPUNT 01 – Een frisse start

Bouwwerken uit het verleden die qua typologie, waarde en/of functie minder stroken met het toekomstig masterplan uitwissen:

1. Verloederde kleinschalige rijwoningen, ten noordoosten, opkopen en afbreken, opdat een nieuw stedelijk weefsel (schaal - straatbeeld – typologie – functie – circulatiepatronen) hier zich volop kan ontwikkelen
2. Bestaande kantoorgebouw uit-faseren en afbreken, opdat hier een nieuwe invulling kan ontstaan dat past in het straatbeeld van de Hanswijkvaart en diens typologie.



## UITGANGSPUNT 02 – Een stedelijke omgeving

De Motstraat en de Hanswijkvaart als stedelijke woon/werk gebieden met een stedelijk karakter en bijhorend straatbeeld en beleving:

- vorm en volume,
- architecturale uitstraling,
- schaal en kroonlijsten,
- grootte/lengte van de bouwblokken,
- breedte en typologie van het straatprofiel.

Dit betekent geen restruimte en schaamgroen en geen terugspringende (terughoudende? afstandelijke?) gevels. Maar wel stadgevels aansluitend op de rooilijn en aangename pleinen en/of groenplaatsen.

Maw. een, voor minimum 50%, verplichte voorbouwlijn op maximum 1m van de rooilijn (1 meter laat toe op het beoogde, maar nog onbekende, straatprofiel optimaal te ontwerpen).



### UITGANGSPUNT 03 – Stappers en trappers op de eerste plaats

Nieuwe dwarsverbindingen:

Een nieuwe dwarsverbinding doorheen het gebied voor de 'stappers en trappers' als rechtstreekse verbinding met het station.

De dwarsverbinding sluit aan op het bestaande weefsel en deelt het braakliggend terrein op in bouwblokken die qua verhouding optimaal passen in het toekomstig masterplan.

De dwarsverbinding zorgt voor een optimale ontsluiting en verhoogd de toegankelijkheid van het terrein. Hij stelt de zwakke weggebruiker centraal en leeft in symbiose met de (nog) noodzakelijk auto infrastructuur.



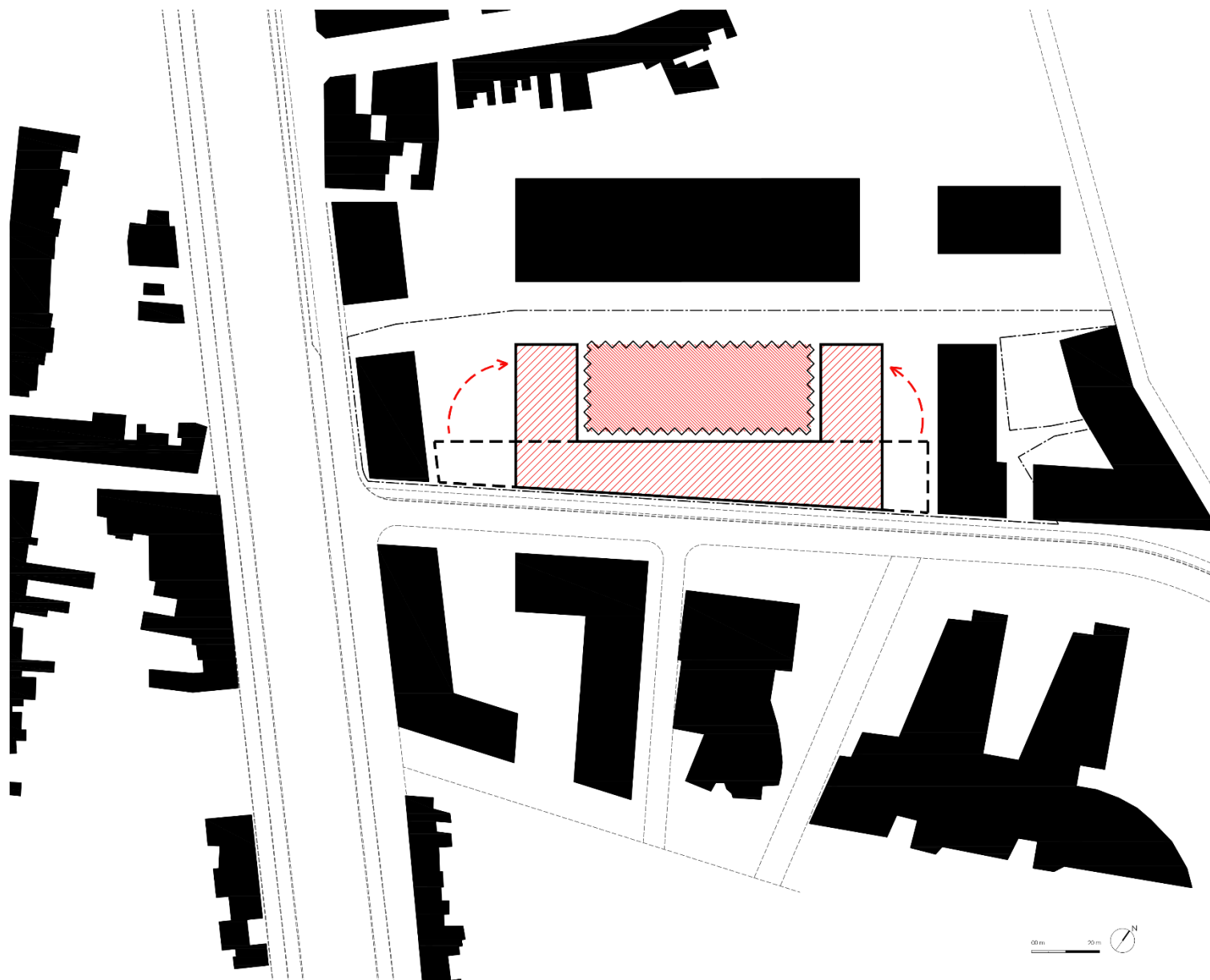
#### UITGANGSPUNT 04 – Doorwaadbaar gebieden en groene ontmoetingsplekken

Groene assen, stedelijke pleinen en  
gemeenschappelijke binnen gebieden.

Door een groene as te creëren evenwijdig  
met de vaart, ontstaat een binnen gebied  
die binnen het nieuw stedelijk weefsel een  
gemeenschappelijk ontmoetingsruimte  
vormt voor de bewoners en bezoekers. Dit  
tussen gebied zorgt voor aangename  
pleinen met groen en deelt de  
bouwblokken op tot de juiste schaal en  
grootte.

Ook deze as versterkt de  
doorwaadbaarheid van het gebied, de  
toegankelijkheid en ontsluiting in alle  
vormen van verplaatsing en in alle  
richtingen.

De verhoogde bereikbaarheid van het  
gebied versterkt hierdoor de veiligheid en  
de beleving.



- Gefaseerde uitvoering en aanneming bij de ontwikkeling van de nieuwbouw: budgettaire controle en overzicht bij realisatie.
- Flexibele en onafhankelijke uitbating, gescheiden en duidelijk omliggende onderhoud en kosten.
- GEEN hypotheek op de toekomst. Een onafhankelijk structuur zorgt voor een flexibele toekomst: uitbreidbaar of verwijderbaar, alles blijft mogelijk.

#### UITGANGSPUNT 05 – Parkeernood intelligent oplossen

Het gebied kampt met een groot parkeer tekort. En ondanks de noodzakelijke shift naar een autoluwere samenleving zal de milieuvriendelijke auto in de nabije toekomst niet volledig geëlimineerd worden.

Centrale parkeergarages blijven noodzakelijk om het gebied bereikbaar te maken voor iedereen.

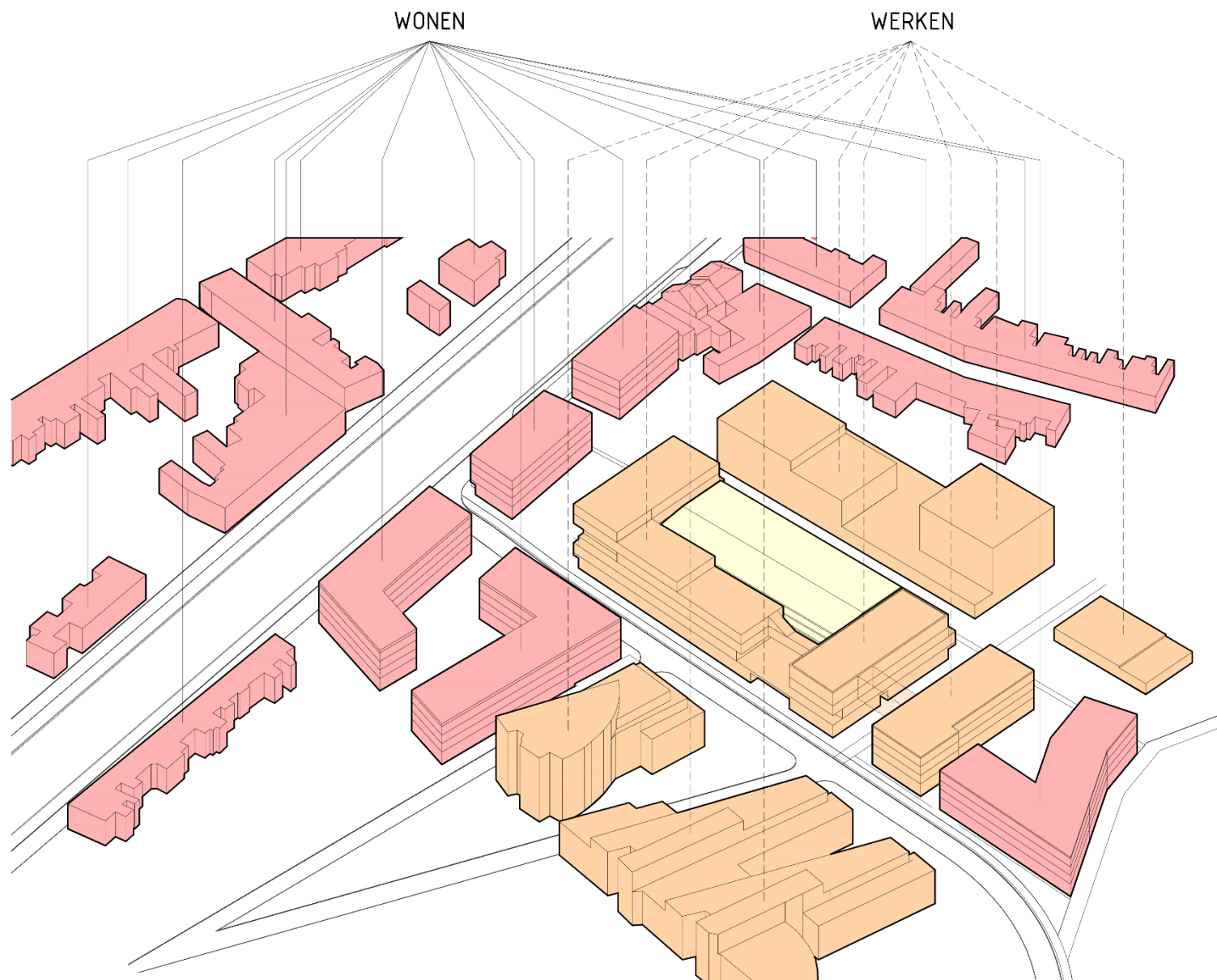
Een ingesloten parkeergebouw is centraal ingeplant op het terrein:

- visueel volledig onttrokken van het openbaar terrein door een nieuw kantoorgebouw rond het parkeergebouw heen te plooiën.

Grondgebonden parkeerinfrastructuur:

- het parkeergebouw wordt niet onder, in of op een ander gebouw geplaatst, maar op zijn 'eigen' grond. Dit zorgt voor een optimale en flexibele ontwikkeling nu en in de toekomst.



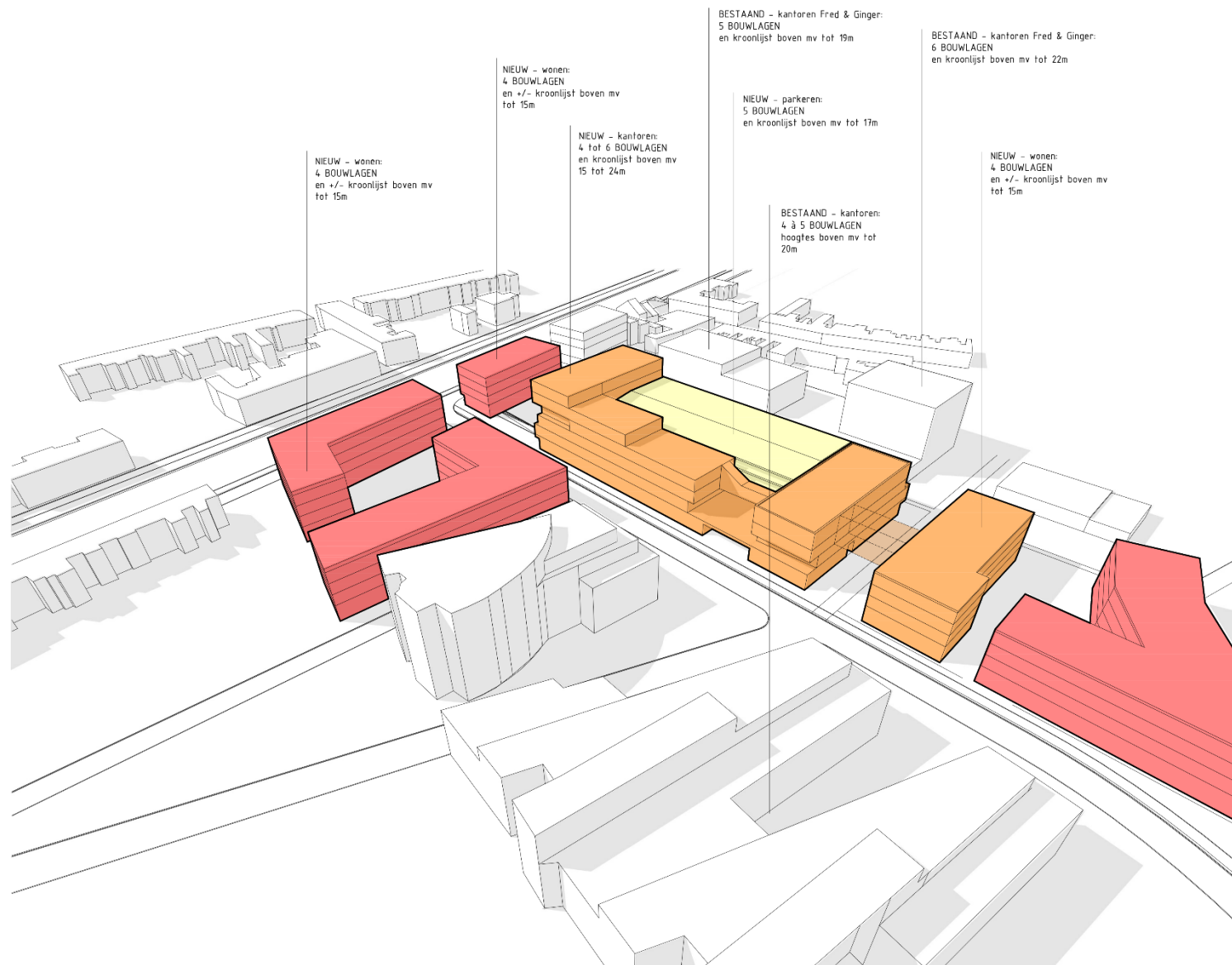


### UITGANGSPUNT 06 – Stedelijke mix

De geplande invullingen zorgen voor een stedelijke mix van wonen en werken.

De kantoorinvulling en parkeergarage vullen de onmiddellijk vraag in, terwijl het wonen voor de nodige mix zorgt om tot een stedelijke en leefbare nieuw stadscentrum te komen.

Een gebied dat 24 uur op 24, 7 dagen op 7, leeft en bruist van activiteit.



## UITGANGSPUNT 07 – Bouwwolume op maat van een nieuw stedelijk weefsel

De nieuw ingeplante bouwvolumes houden rekening met zowel de bestaande bebouwing als het toekomstig masterplan.

- Langsheen de Hanswijkvaart (noot: verhoogd tov. het dieper liggend gebied) wordt de bestaande lintbebouwing verder aangevuld. De bestaande rijwoningen van 2 tot 3 bouwlagen worden langsheen de Hanswijkvaart aangevuld met nieuwe volumes tot 4 bouwlagen.
- De nieuwe invullingen in het binnen gebied krijgen bouwvolumes die variëren tussen de 4 en de 6 bouwlagen. Hierdoor sluiten de nieuwe volumes niet alleen aan bij de recente ontwikkelingen in het gebied (4, 5 en 6 bouwlagen), maar zorgen ze ook voor de juiste bouwdensiteit in het toekomstig masterplan.

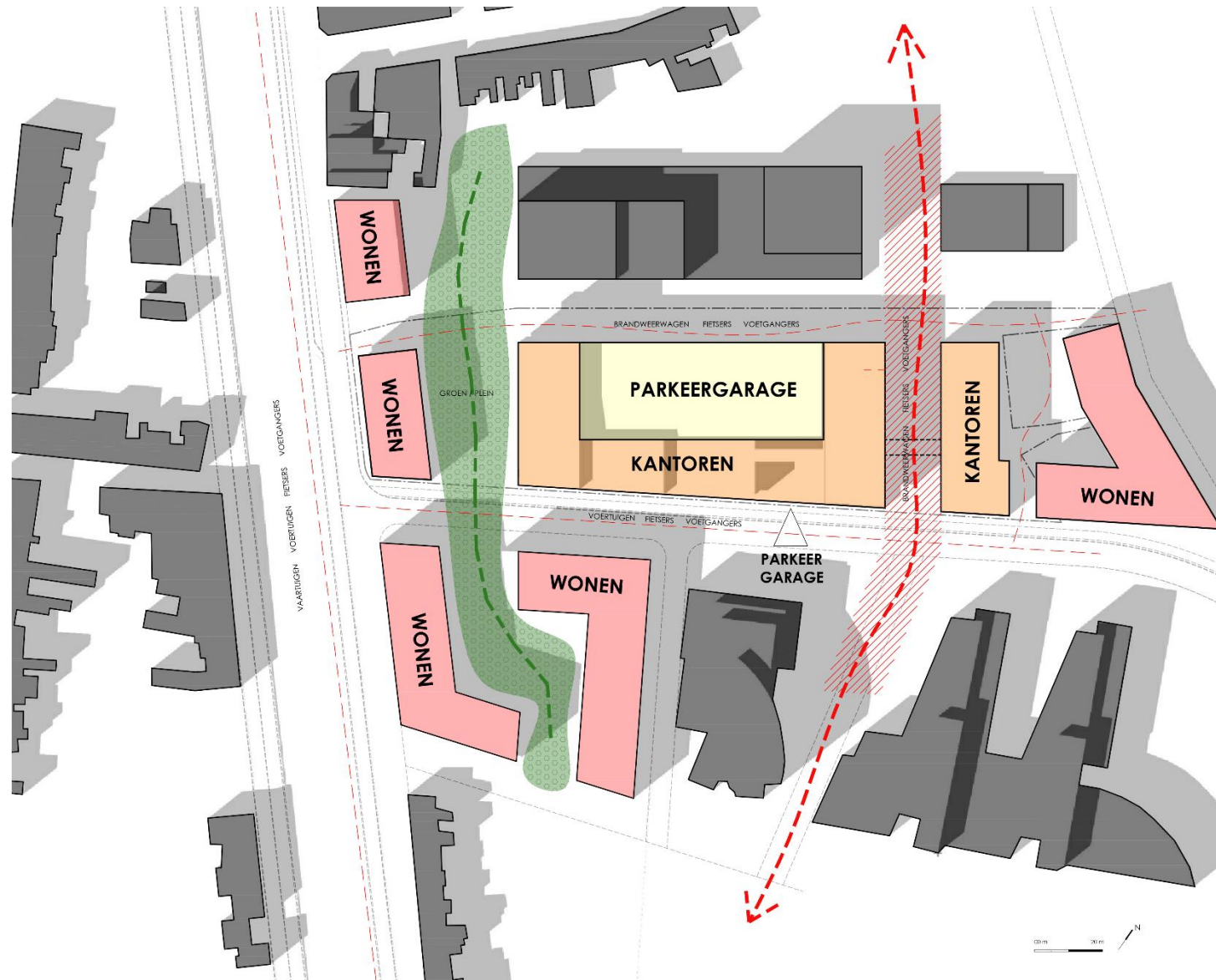


### UITBREIDBAARHEID – Behoeft op maat, 2<sup>de</sup> fase

De kantoorbehoefte kan op maat uitbreiding vinding aan de overkant van de nieuwe dwarsverbinding.

Te onderzoeken is een luchtbrug die beide bouwvolumes met elkaar verbinden.

## 5. AANPASSINGEN IVF TOEKOMSTIG MASTERPLAN



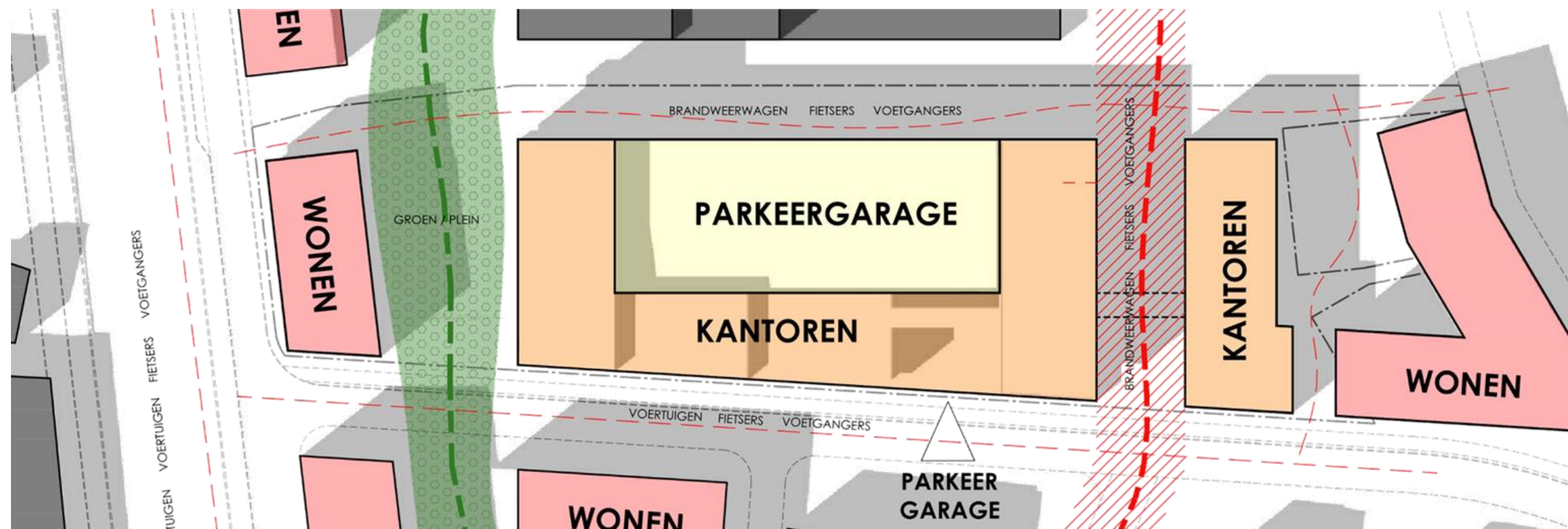
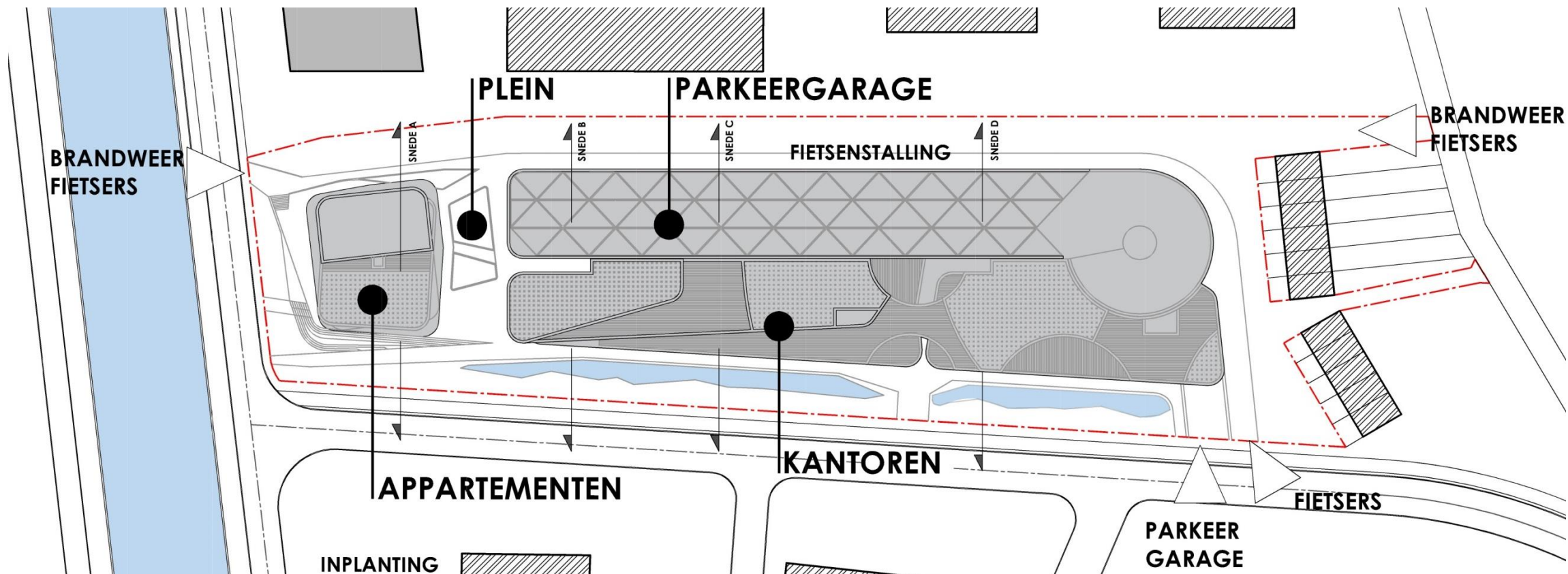
**EINDPUNT/SYNTHESE –  
 Vlekkenplan**

Rood =  
 wonen (vnl. gestapelde of geclusterde  
 wooneenheden met op het gelijkvloers  
 mogelijkheid tot kleinhandel en  
 zelfstandige beroepen)

Oranje =  
 kantoren

Geel =  
 parkeergarages voor auto's

**5. AANPASSINGEN IVF TOEKOMSTIG  
 MASTERPLAN**



ZONE	OMSCHRIJVING	Eenheid	VH	VH	TOTAAL
A	<b>BRUTO VLOEROPPERVLAKTES (BVO)</b>	m <sup>2</sup>			<b>31180,00</b>
1	<b>KANTOREN (exclusief terrassen)</b>	m <sup>2</sup>		<b>10300,00</b>	
1.0	Niveau +00,10		1900,00		
1.1	Niveau +04,70		2300,00		
1.2	Niveau +08,30		2200,00		
1.3	Niveau +11,90		2200,00		
1.4	Niveau +15,50		1000,00		
1.5	Niveau +19,10		700,00		
2	<b>PARKEERGARAGE (+/- 38m<sup>2</sup> / PP)</b>	m <sup>2</sup>		<b>10430,00</b>	
2.0	Niveau +00,10	52 PP	2310,00		
2.1	Niveau +03,10	54 PP	2030,00		
2.2	Niveau +06,10	54 PP	2030,00		
2.3	Niveau +09,10	54 PP	2030,00		
2.4	Niveau +12,10	56 PP	2030,00		
3A	<b>A. APPARTEMENTEN (10 à 12 / inclusief terrassen en gemeenschappelijke delen) (raming)</b>	m <sup>2</sup>		<b>2200,00</b>	
1.0	Niveau +00,10 = kleinschalige horeca / vrij beroep		+/- 400,00		
1.1	Niveau +04,70 = 2 x 2k + 2x3k		+/- 600,00		
1.2	Niveau +07,85 = 2 x 2k + 2x3k		+/- 600,00		
1.3	Niveau +11,00 = 2x3k		+/- 600,00		
3B	<b>B. KANTOREN (mogelijke uitbreiding) (raming)</b>	m <sup>2</sup>		<b>3100,00</b>	
1.0	Niveau +00,10 =(eventueel kan ook kleinschalige horeca / vrij beroep)		+/- 700,00		
1.1	Niveau +04,70		+/- 800,00		
1.2	Niveau +07,85		+/- 800,00		
1.3	Niveau +11,00		+/- 800,00		
3C	<b>C. APPARTEMENTEN (ca. 36 WE / inclusief terrassen en gemeenschappelijke delen) (raming)</b>	m <sup>2</sup>		<b>5150,00</b>	
1.0	Niveau +00,10 = kleinschalige horeca / vrij beroep		+/- 1100,00		
1.1	Niveau +04,70		+/- 1350,00		
1.2	Niveau +07,85		+/- 1350,00		
1.3	Niveau +11,00		+/- 1350,00		
B	<b>AANTAL PLAATSEN</b>				
1	<b>PARKEERPLAATSEN</b>	st		<b>270</b>	
1.1	Aantal pp per BVO kantoor (zone A.1) ( 1 pp / 100m <sup>2</sup> kantoor )		103		
1.2	Aantal pp per BVO kantoor (zone A.3B) ( 1 pp / 100m <sup>2</sup> kantoor )		31		
1.3	Aantal pp voor mensen met beperking ( 6% / 100 pp + >100 pp : 1/50)		10		
1.4	Aantal pp voor appartementen (zone A.3A en 1.3C) ( 1 pp / appartement, zone 3A en 3C )		48		
1.5	Aantal pp voor derden ( wildparkeerders in het gebied vermijden )		78		
2	<b>MOTORFIETSPLAATSEN</b>	st		<b>20</b>	
2.1	Aantal mfp		+/- 20,00		
3	<b>FIETSPLAATSEN</b>	st		<b>422</b>	
3.1	Aantal fp per BVO kantoor ( 2 fp / 100m <sup>2</sup> kantoor ) (overdekt, thv gelijkvloers kantoren)		268		
3.2	Aantal fp ifv slaapkamers ( ca. 10 2-persoonskamer en ca. 12 2-persoonskamer gewoon)		32		
3.3	Aantal fp ifv slaapkamers ( ca. 36 2-persoonskamer en ca. 50 1-persoonskamer gewoon) (op eigen terrein)		122		

## 6. KERNCIJFERS