



**WINGERDWEG 38
AMSTERDAM**

VO | CONCEPTAANVRAAG 25.10.2024

vurb
architects

opdrachtgever:

Midvast B.V.

5.1, 2, e

5.1, 2, e

+31 020 808 3535

Wielingenstraat 26A

1078 KL Amsterdam

info@midvast.nl

www.midvast.nl

architect:

VURB architects

5.1, 2, e

5.1, 2, e

Pedro de Medinalaan 7e

1086 XK Amsterdam

+31 (0) 5.1, 2, e

+31 (0) 5.1, 2, e

hello@vurbarchitects.com

www.vurbarchitects.com



vurb
architects

MIDVAST INTRODUCTIE

In het voorliggende plan staat de transformatie van de Wingerdweg beschreven.

Context

Midvast is eigenaar van de gebouw aan de Wingerdweg 38-40 in Amsterdam Noord. KPN heeft deze locatie in 2008 verkocht en wenst deze te verlaten. Het pand is altijd gebruikt als nutsvoorziening (telefooncentrale) met een bijbehorend kantoor en een bedrijfswoning op de 1e verdieping. Het gebouw en de voortuin maken inmiddels een verloederde indruk.

De huurovereenkomst met KPN eindigt ultimo 2024 waarna het gebouw, welke op eigen grond staat, leeg komt te staan. Midvast is bezig om een nieuwe (tijdelijke) huurder te vinden. Met het vertrek van KPN is de weg vrij om het gebouw op te knappen, te vernieuwen en te revitaliseren op een manier die betekenis geeft aan de buurt en de maatschappelijke opgaven van de stad.

Planhistorie

Op 16 november 2022 heeft Midvast een eerste schetsplan ingediend bij de gemeente Amsterdam. De op 24 januari 2023 ontvangen reactie was voor Midvast aanleiding om een conceptaanvraag (niveau van een Voorlopig Ontwerp) op te stellen. Dit is 24 juli 2023 ingediend. Op 2 juli 2024 ontvingen we schriftelijk het oordeel van de Gemeente. Hoewel de uitkomst van de behandeling negatief was, zagen wij genoeg aanknopingspunten voor een aangepast plan en een nieuwe herziene conceptaanvraag, welke wij u bij deze aanbieden.

Plantoelichting

Het plan bestaat uit twee delen. Enerzijds het behoud van het karakteristieke gebouw aan de Wingerdweg. Het daarachter gelegen volume zal plaatsmaken voor nieuwbouw dat zich laat inpassen in de stedelijke context.

Cultuurhistorie

Het plan hebben we zó uitgewerkt dat het beter past bij de bijzondere karakteristieken van het rijksbeschermd stadsgezicht op deze plek. Het karakteristieke gebouw knappen we zo op dat de karakteristieke voorgevel inclusief de decoratieve gevelstenen van Hildo Krop in ere worden herstelt. De initieel voorgestelde serre laten we weg waardoor het beeld niet wordt verstoord. Wél willen we toegangsdeuren realiseren aan de voorzijde van het gebouw om zo de bruikbaarheid en de belevingswaarde te verbeteren. Daarmee activeren we het gebouw en brengen we het gebouw nog beter onder de aandacht van bezoekers. Het nieuwe woongebouw erachter hebben we in volume en vormgeving nu zo uitgewerkt dat het meer een ensemble vormt met het te behouden deel. Ook in de materialisering zoeken we de aansluiting. Een uitgebreidere onderbouwing is verderop in dit plan terug te vinden.

Programmering

Op de begane grond van het te renoveren gebouw willen we een horeca-functie onderbrengen. Aan de voorkant maken we een terras. Mensen kunnen zo vanaf de straat het (publiekstoegankelijke) terras op en via het terras het gebouw binnentreden en de binnenkant beleven. Horeca op deze plek kan ook functioneren als een mooi eind- of keerpunt voor de nabijgelegen winkelstrip Mosveld.

Met deze simpele ingrepen transformeren we een gesloten buurtbastion naar een open en laagdrempelige buurtvoorziening. De locatie krijgt daarmee ook een geheel andere betekenis: van een 'dode hoek' aan de straat die je altijd passeerde omdat je er langs 'moest' naar een bijzondere karakteristieke plek waar je als bezoeker naartoe 'wilt'.

Op de verdieping splitsen we de oude woonruimte in twee appartementen. In de nieuwbouw realiseren we 8 woningen in de vrije sector koop. Het auto- en fiets-parkeren wordt inpandig opgelost. We brengen daarmee wonen terug wat bijdraagt aan de leefbaarheid. Wij denken dat we hiermee een positieve bijdrage leveren aan de sociale veiligheid (ogen op straat).

Segmentering

Midvast is voornemens om het te renoveren gebouw in eigen bezit te houden. De horeca met de twee woningen erboven worden te huur aangeboden. De nieuwbouw met daarin de woningen en de parkeerplekken zullen worden verkocht in de vrije sector.

In een buurt met vrij veel sociale huur lijkt ons dat een goede aanvulling.

Duurzaamheid (circulariteit en energie)

Met de aanpak gaan we het karakteristieke gebouw als geheel hergebruiken. De wijzigingen die we willen doorvoeren beperken zich tot aanpassingen ten behoeve van de nieuwe functie en een goed energielabel.

Voor de nieuwbouw is de inzet dat we bakstenen uit de bestaande bebouwing bij de sloop oogsten en hergebruiken. Bakstenen die niet als geheel kunnen worden geoogst zullen worden vermalen en worden teruggebracht als onderdeel van nieuw te bakken stenen vanuit de residu-delen. De nieuwbouw wordt aardgasloos en zal voldoen aan de BENG-eisen. Op het dak worden zonnepanelen gerealiseerd.

Natuurinclusiviteit

In samenspraak met ecooloog en architect zien we een buitenkans om de zuidoostgevel van de nieuwbouw te benutten voor zowel architectuur en natuurinclusiviteit. Dat willen we doen door de gevel in te vullen met ronde elementen, verwijzend naar de architectuur van de jaren 40 van het gebouw, die als huisvesting gaan dienen aan vogel-, vleermuis- en insectensoorten.

Participatie

De locatie ligt aan de rand van een woonbuurt en aan de overkant van een school. Met deze mensen zullen we in het kader van de participatie een informatie- en overlegtraject inzetten, gebaseerd op de pijlers informering, raadpleging en (indien nodig blijkt) advisering.

We hebben er vertrouwen in dat we hiermee een positieve bijdrage leveren aan de buurt en de stad.



LOCATIE




1500m

1000m

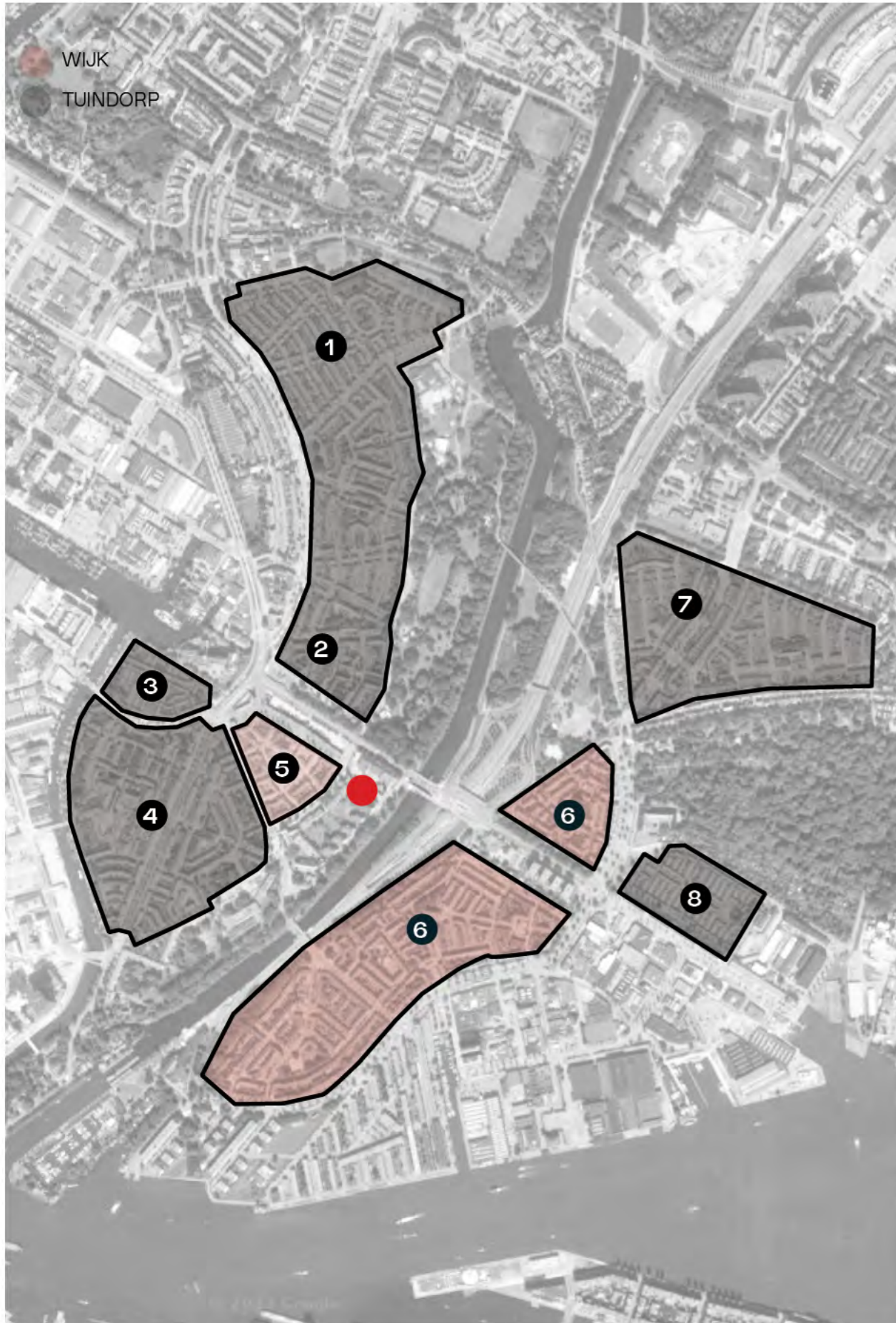
500m

M
Noorderpark

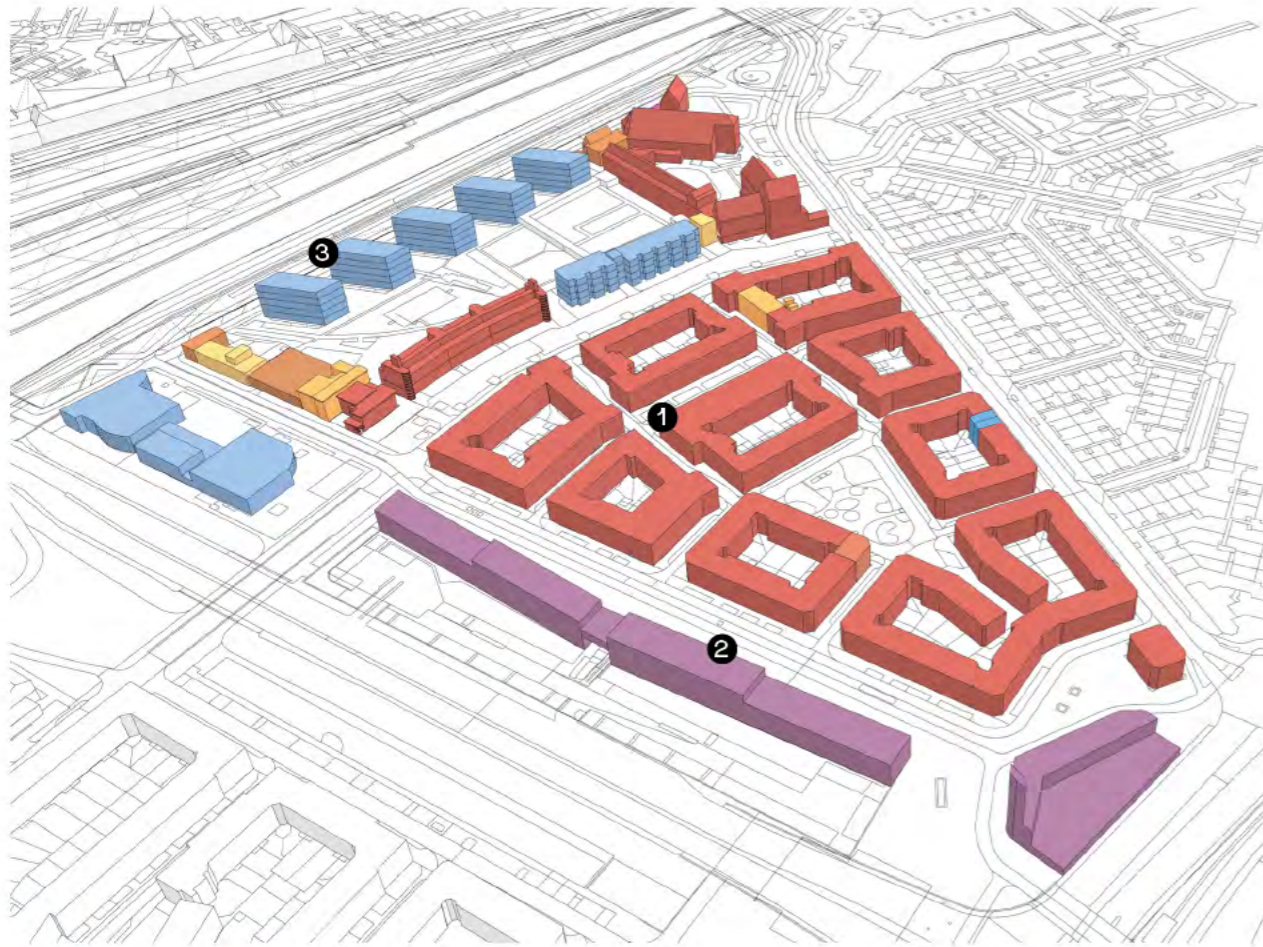
M
Metra 52
Amsterdam Central 1 min


Ij-tunnel
9 min

TUINDORPEN & WIJKEN AMSTERDAM NOORD



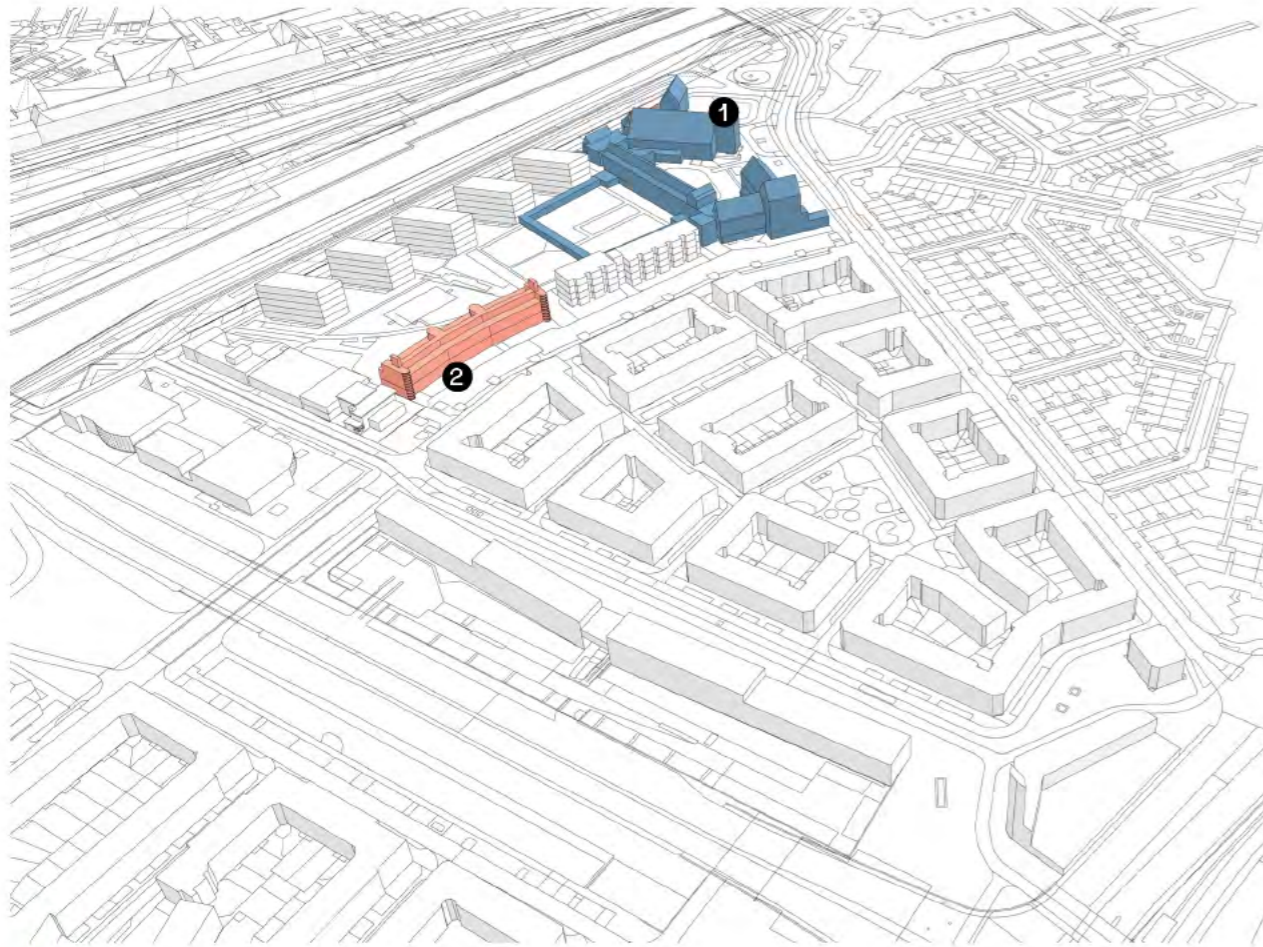
CONTEXTANALYSE | BOUWJAAR GEBOUWEN



- 1900 - 1920 ● 1970 - 1980
- 1920 - 1930 ● 1980 - 1990
- 1930 - 1940 ● 1990 - 2000
- 1940 - 1950 ● 2000 - 2010
- 1950 - 1960 ● 2010 <
- 1960 - 1970



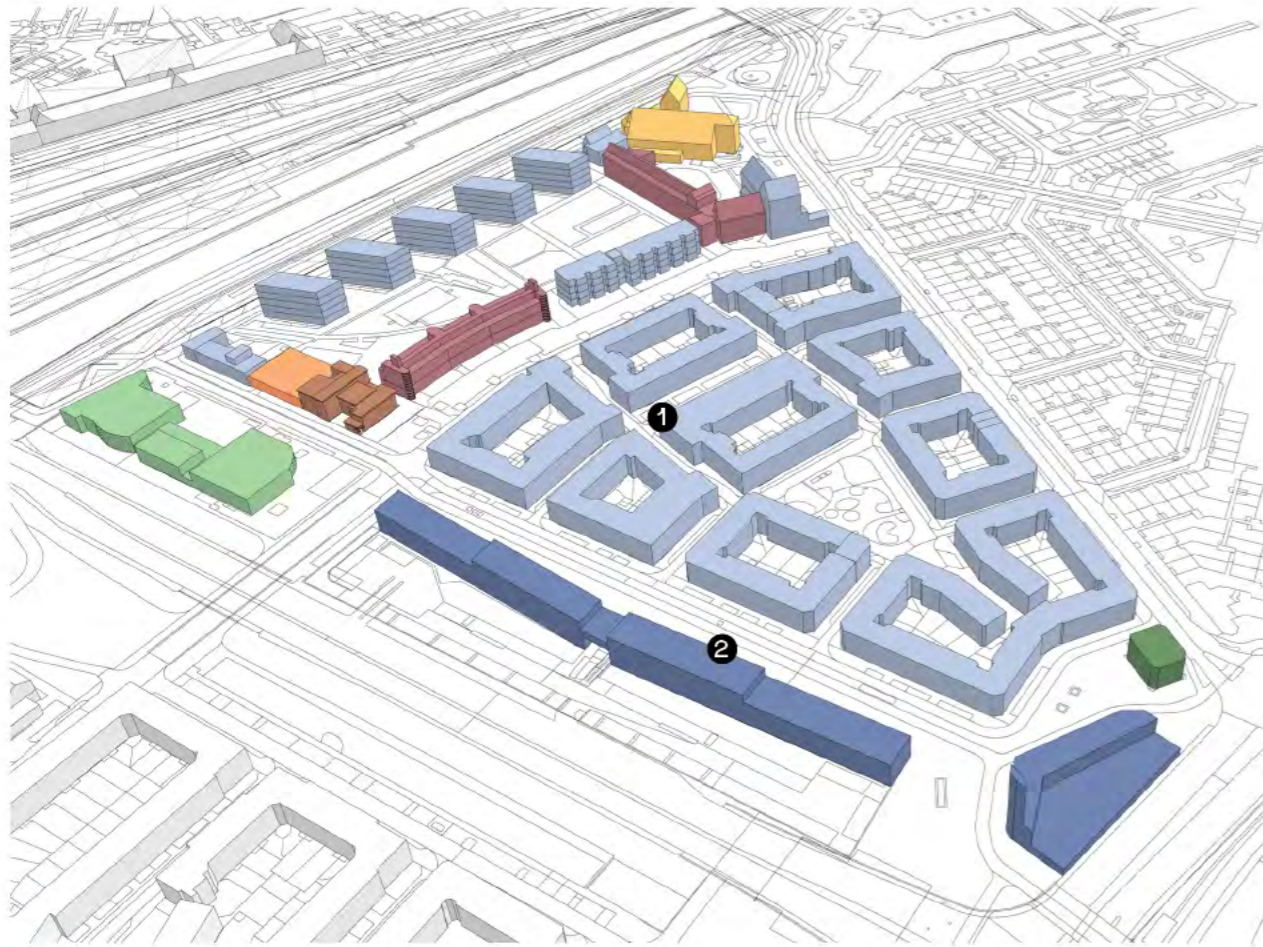
CONTEXT ANALYSE | MONUMENTEN



- Gemeentelijk monument - Wingerdschool
- Rijksmonument - Sint Rosa Klooster



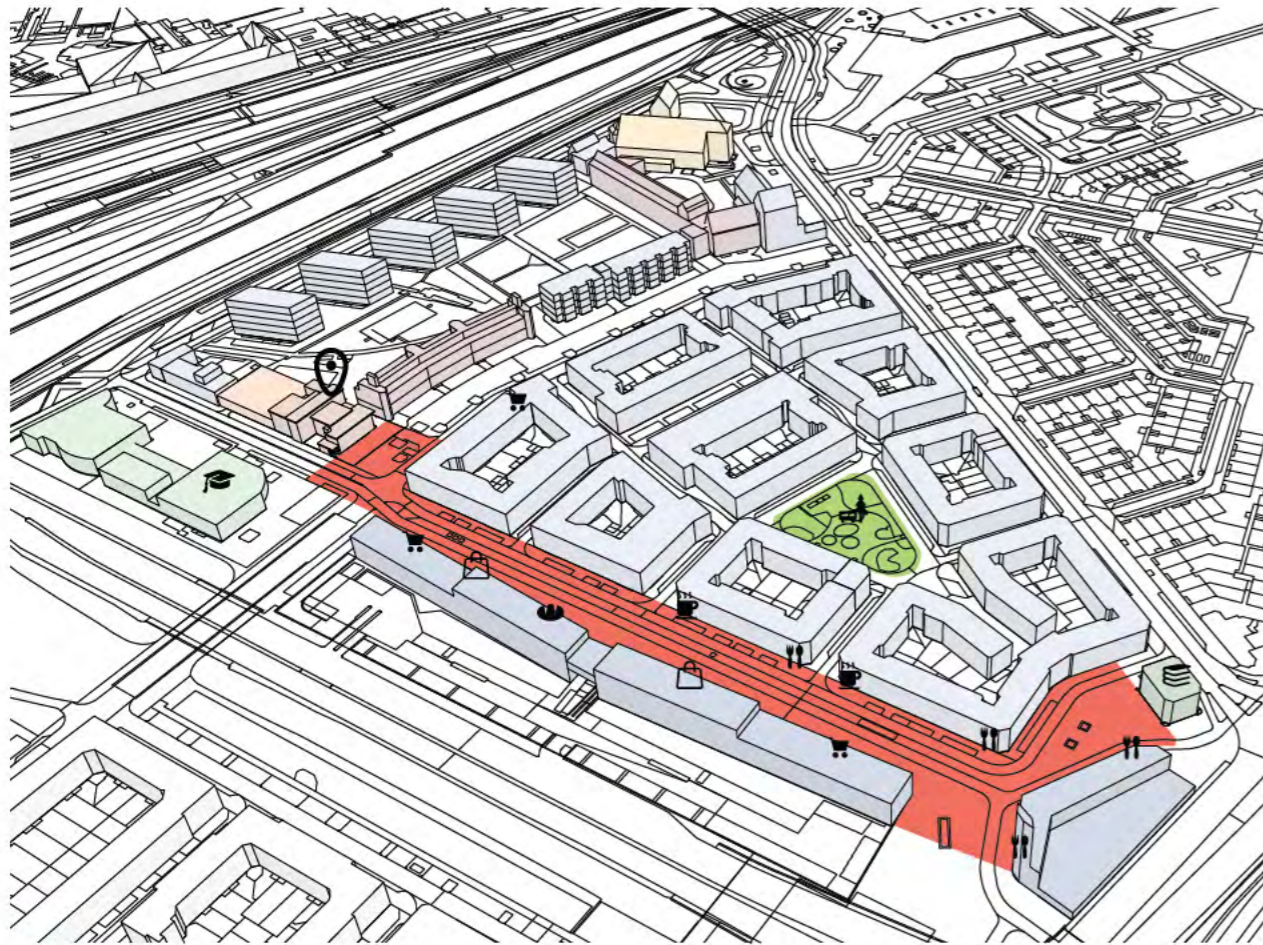
CONTEXT ANALYSE | FUNCTIES



- KPN
- wonen
- wonen met commercieel op bg
- zorg
- onderwijs
- cultureel
- buiten gebruik
- hotel



CONTEXT ANALYSE | BUURTFACILITEITEN



- Mosveld - winkelplein
- Gentiaanplein - buurtplein groen & spelen





BESCHRIJVING BESTAAND GEBOUW

De voormalige Telefooncentrale Noord, ofwel de ‘Ondercentrale voor den Telefoon dienst aan de overzijde van het IJ’, zoals vermeld op de ontwerptekeningen bij de vergunningsaanvraag in 1923, is een voorbeeld van de architectuur van Publieke Werken in de stijl van de late Amsterdamse School. Het is ontworpen door architect Albert Boeken en in gebruik genomen in 1925. Het gebouw fungeert stedenbouwkundig als afsluiting van de elegante bocht in de naastgelegen Resedaschool uit 1926, eveneens ontworpen door Publieke Werken. Beide gebouwen zijn voorzien van bouwbeeldhouwwerk van stadsbeeldhouwer Hildo Krop.

Bouwhistorie

De voormalige telefooncentrale ligt beeldbepalend op de hoek Wingerdweg-Varenweg. De samengestelde bouwmassa is tot stand gekomen in vier bouwfases, achtereenvolgens in 1923, 1941, 1961 en 1973. De oorspronkelijke bouwmassa dateert van 1923, bestaande uit een tweelaags plat afgedekt frontgebouw aan Wingerdweg. Hiermee is geschakeld tot T-vormige plattegrond een éénlaags volume met zadeldak aan Varenweg. In 1941 is de bouwmassa vergroot door verbouwing en uitbreiding langs de Varenweg. Ten eerste is het zadeldak van het oorspronkelijke volume uit 1923 is verwijderd ten behoeve van een extra bouwlaag met plat dak, in dezelfde stijl als het oorspronkelijke volume. De uitbreiding in 1941 bestaat uit een samengestelde bouwmassa en telt deels één en deels twee bouwlagen. De toegevoegde bouwmassa heeft een duidelijk afleesbare functioneel-ruimtelijke relatie met de oorspronkelijke bouwmassa. Een volgende uitbreiding in 1961 aan Varenweg betreft een functioneel rechthoekig plat afgedekt volume van één bouwlaag. In 1973 is aan de zuidwestzijde een éénlaagse plat afgedekte uitbreiding gerealiseerd in de oksel van de bouwvolumes uit 1923 en 1941.

Gevels

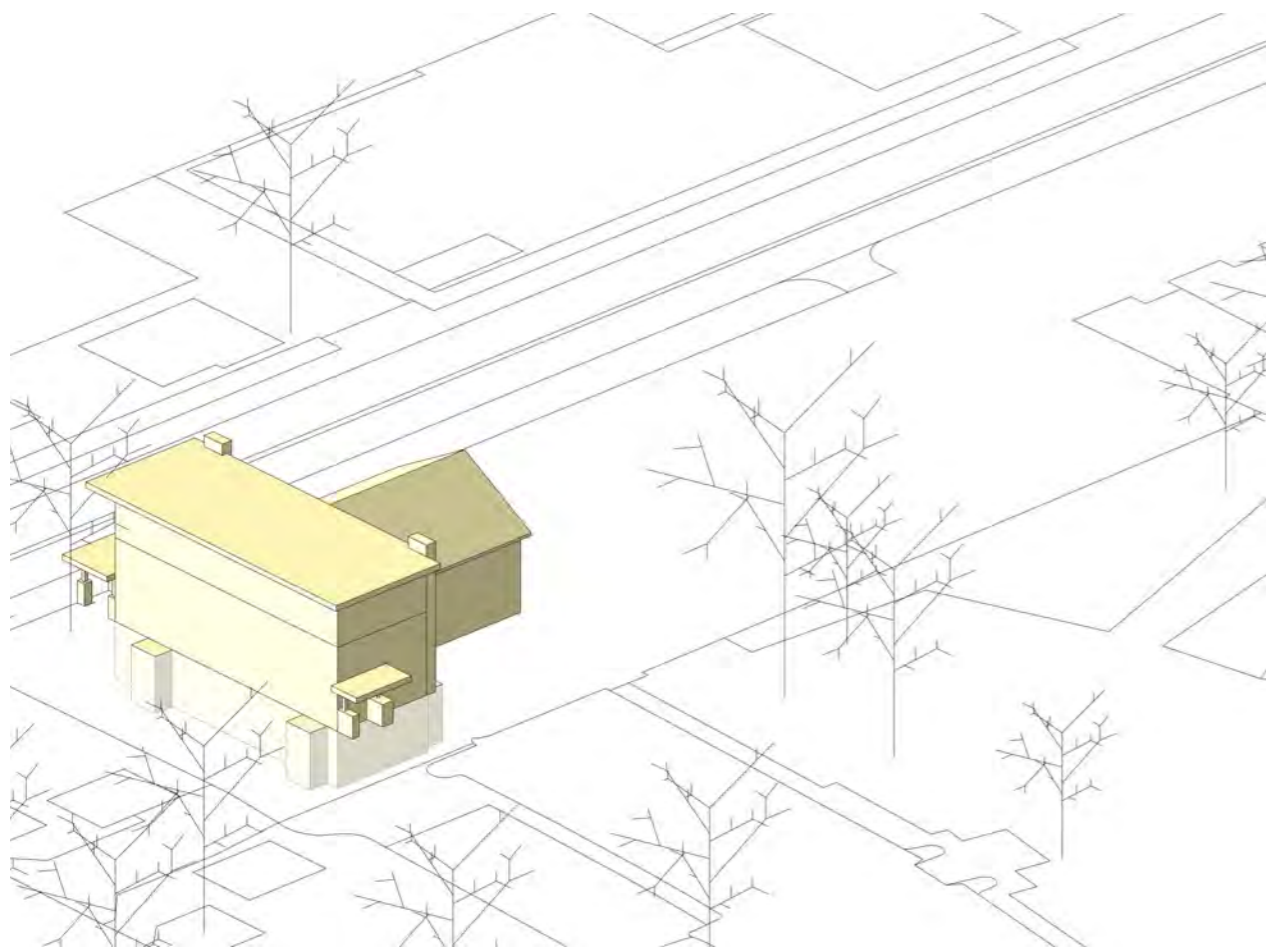
De voorgevel aan Wingerdweg is onderdeel van de oorspronkelijke bouwmassa uit 1923. Het is een voorbeeld van de late Amsterdamse School-stijl met kenmerkende overstekende dakranden, brede luifels boven de entrees links en rechts, alsook de expressieve verwerking van baksteen in combinatie met natuursteen beeldhouwwerk van Hildo Krop.

De linker zijgevel aan Varenweg is gefaseerd tot stand gekomen, met rechts op de hoek de entree en de transformatorruimte uit 1923. De eerste verdieping van dit gedeelte is ontstaan bij de verbouwing in 1941, zorgvuldig in de trant van 1923. De nieuwbouw uit 1941 aan de linkerzijde telt aan deze zijde twee bouwlagen en is verticaal geleed met een risalerend gemetseld volume met afgeschuinde hoeken, op de eerste bouwlaag ingedeeld met een omlijst venster met getoogde boven- en onderzijde. Links hiervan een bouwvolume dat horizontaal geleed is: de eerste bouwlaag is eveneens gemetseld en ingedeeld met drie vensters. De tweede bouwlaag heeft een witgepleisterde gevel ingedeeld met zes vensters met getoogde afsluitingen.

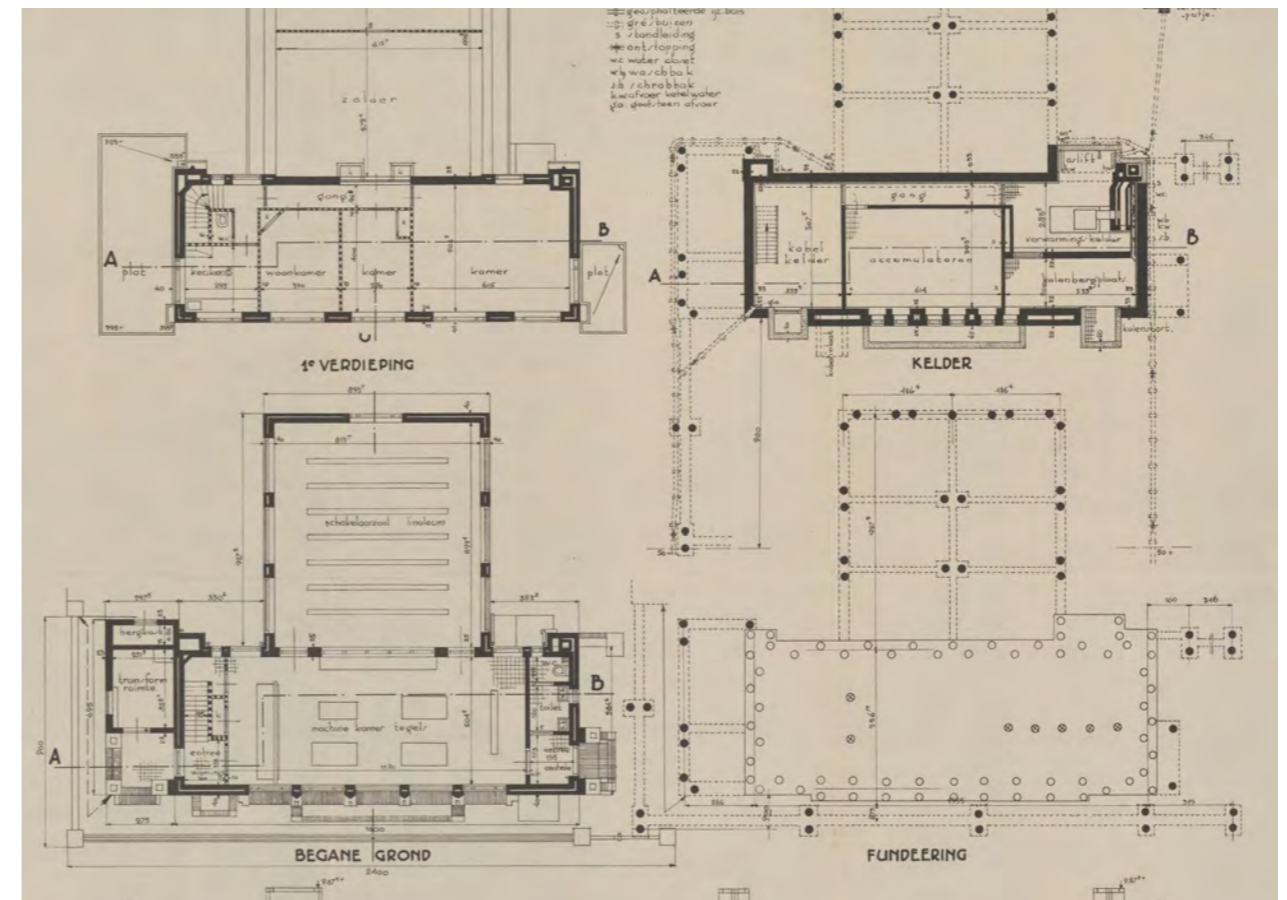
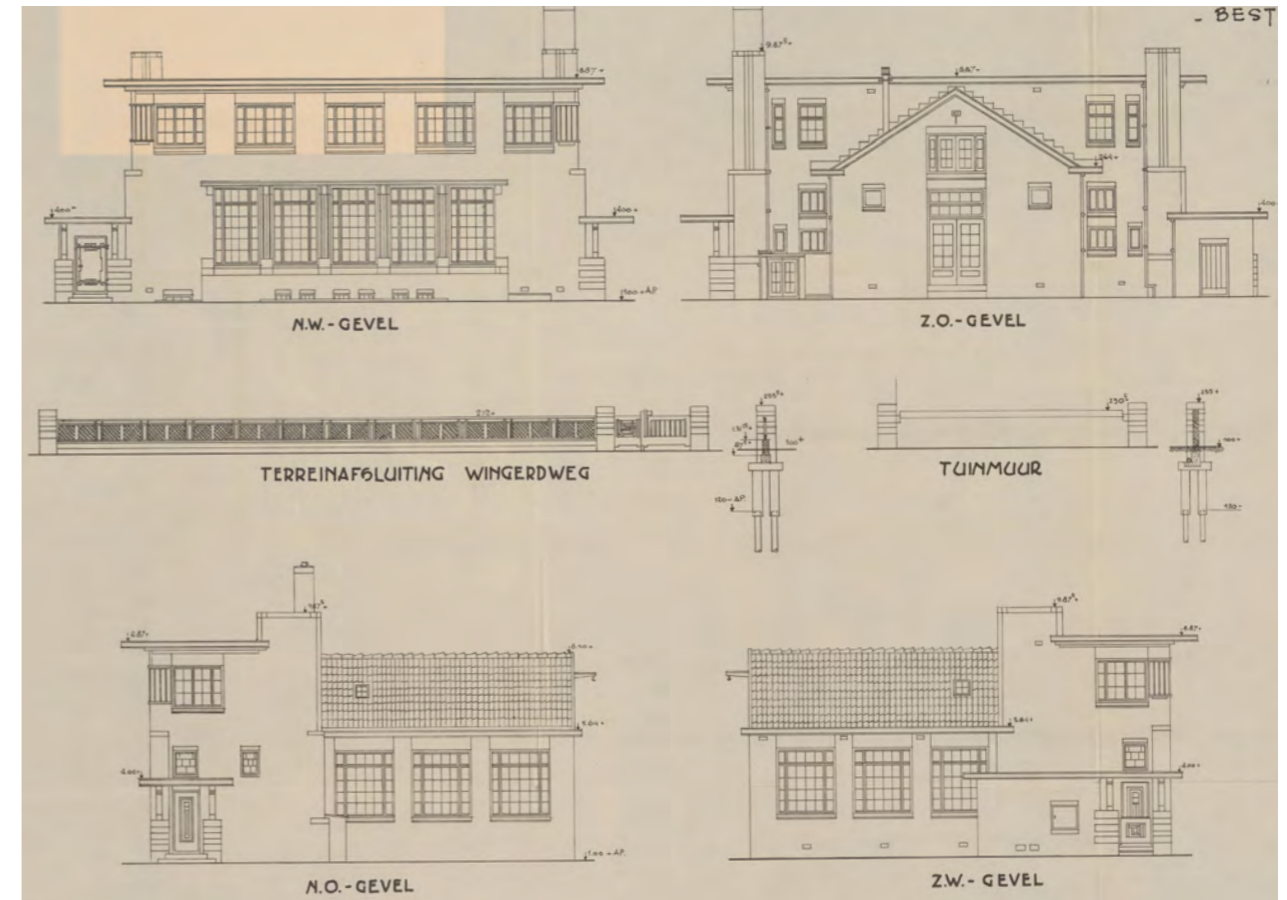
De rechter zijgevel toont een soortgelijke bouwfaserings, met links op de hoek het tweelaagse volume met entree uit de ontstaansperiode 1923. Aansluitend is een éénlaags bouwvolume toegevoegd in 1973, ingedeeld met twee vensters. Het onttrekt de oorspronkelijke terug gerooide gevel uit 1923 aan het zicht. Deze gevel is nog grotendeels aanwezig in het interieur, inclusief twee oorspronkelijke vensters. De eerste verdieping, ontstaan in 1941, is als opgaand werk zichtbaar vanaf het platte dak en is ingedeeld met twee ronde vensters die een dubbele glasdeur flankeren. De nieuwbouw uit 1941 ter rechterzijde telt aan deze zijde twee bouwlagen wat betreft het risalerend gemetseld volume en heeft afgeschuinde hoeken. De oorspronkelijke indeling is gewijzigd, maar nog deels afleesbaar. Rechts hiervan een éénlaags volume, ingedeeld met drie vensters. Een tweede bouwlaag ligt terug en heeft eenzelfde witgepleisterde gevel als in de linker zijgevel. Het is ingedeeld met getoogde vensters. Het is op onderdelen gewijzigd in latere bouwfases.

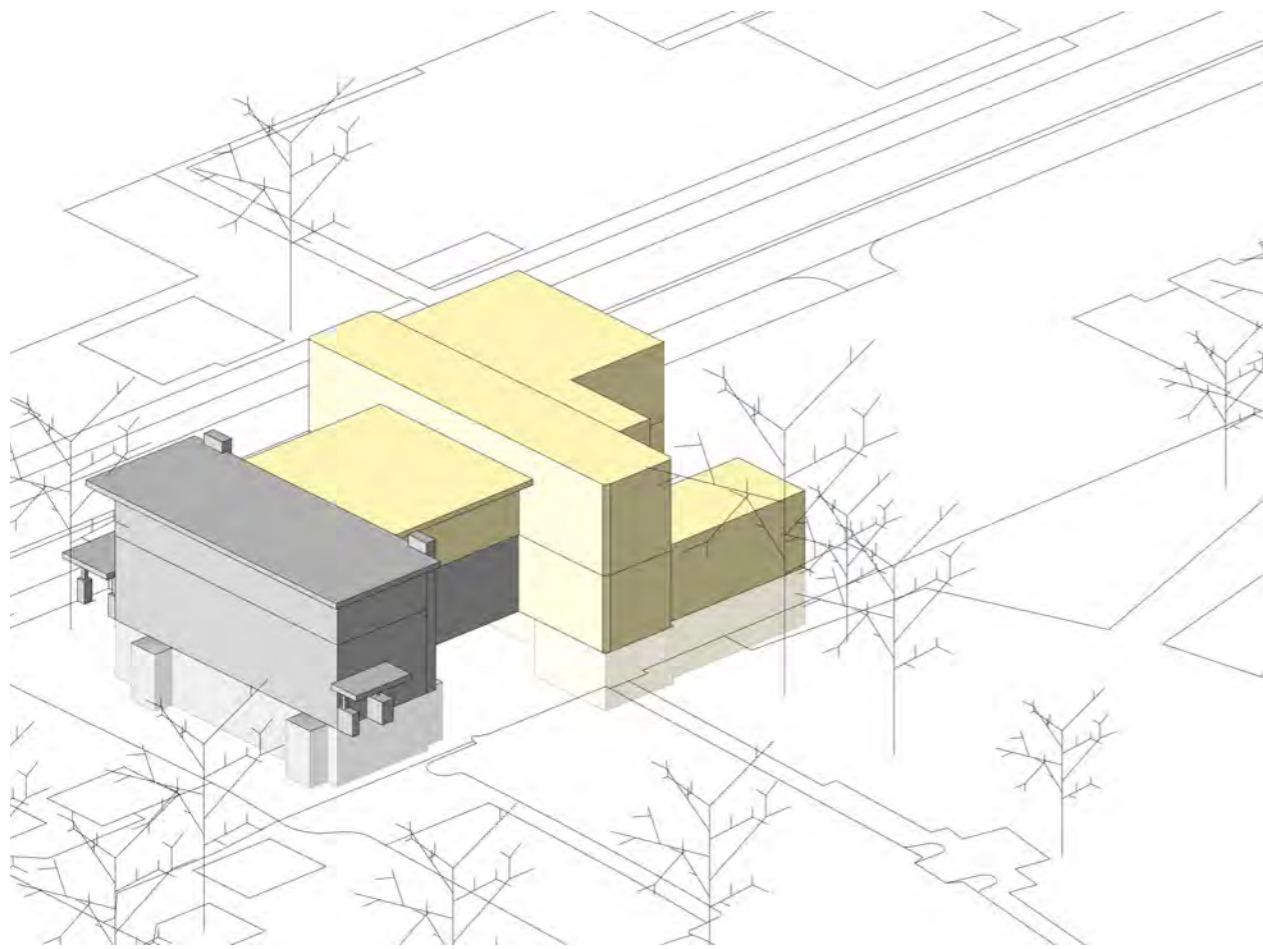
Draagconstructie

Onder het voorste gedeelte bevindt zich een oorspronkelijke kelder. De keldervloer is van beton, evenals de begane grondvloer. De betegelde kelderwanden zijn gemetseld. De koekoeken zijn uitgevoerd in beton. De dragende bouwmuren zijn gemetseld als spouwmuren. De enkelvoudige houten balklagen van de verdiepings- en dakvloer zijn opgelegd in het binnenspouwblad. De voormalige schakelaarzaal in het achterste gedeelte is overspannen met een samengestelde balklaag van stalen moerbalken en opgelegde houten balken. Dit werd gehandhaafd bij de verbouwing in 1941. Echter, de toegevoegde bouwlaag kreeg een betonnen dakvloer op stalen balken; hiervoor werd de houten kapconstructie van het zadeldak verwijderd. De nieuwbouw uit 1941 heeft een geheel betonnen draagconstructie van vloeren, kolommen en balken, alsook de kelder. De gevels zijn om de betonconstructie anderhalf steens opgetrokken.

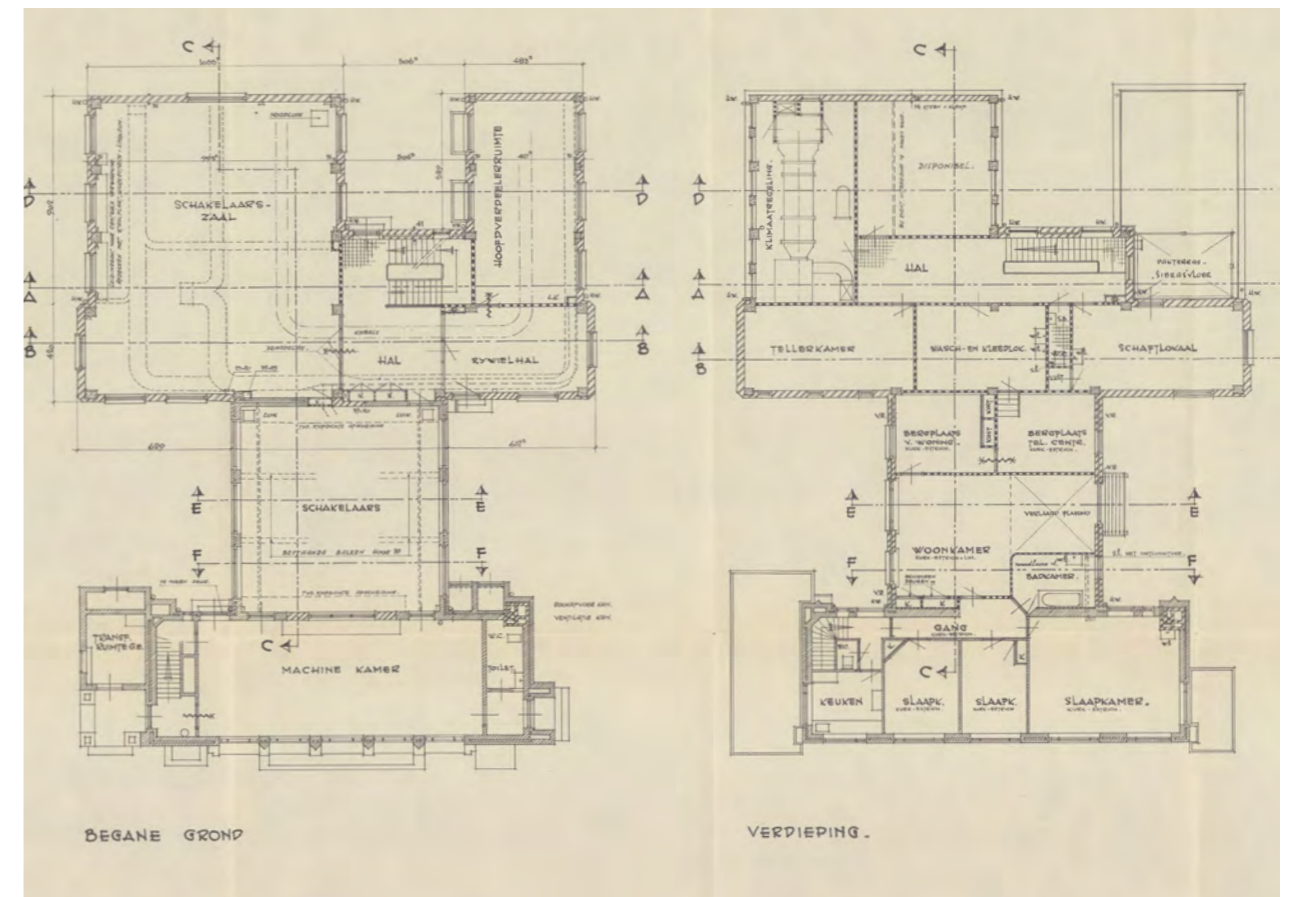
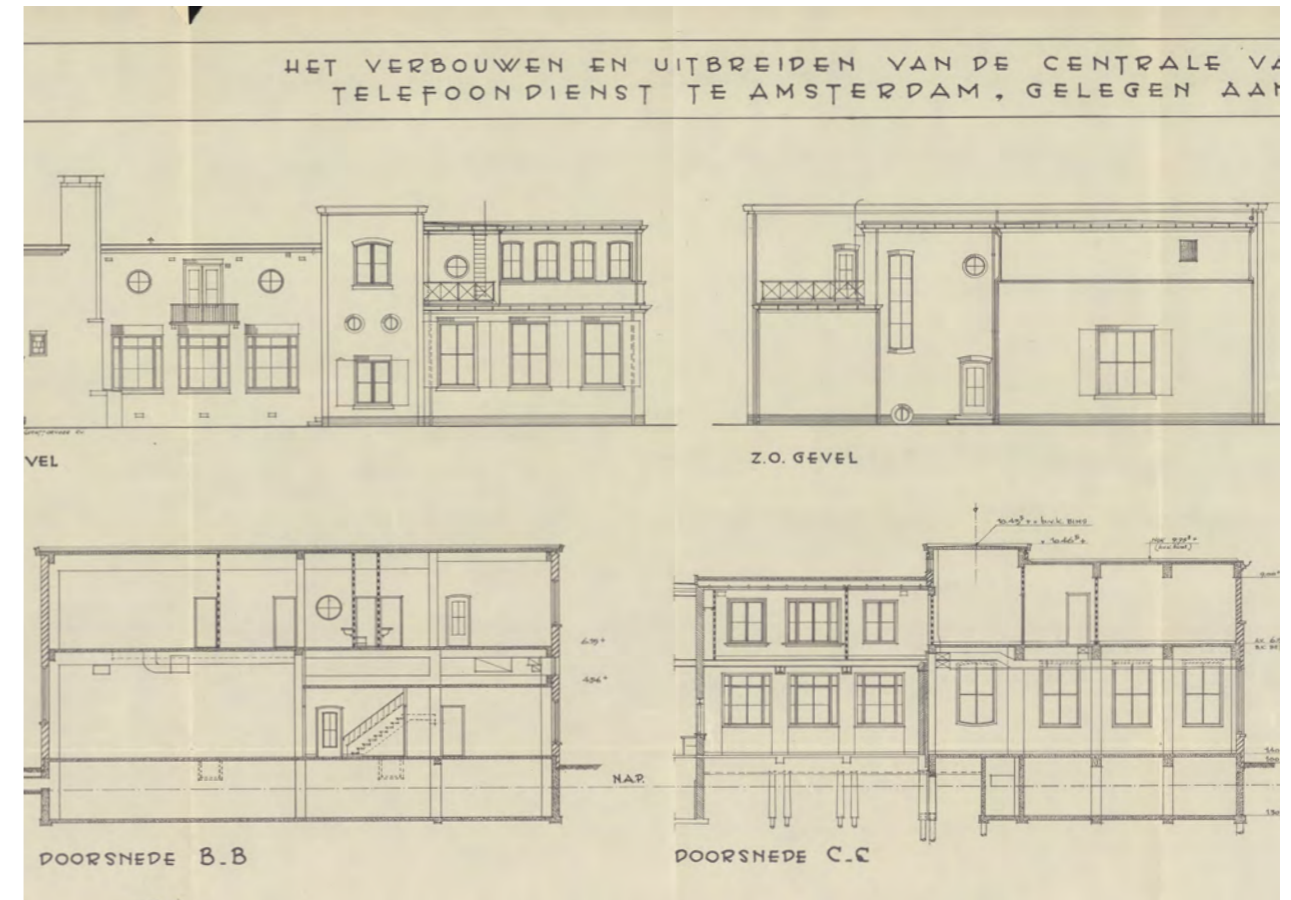


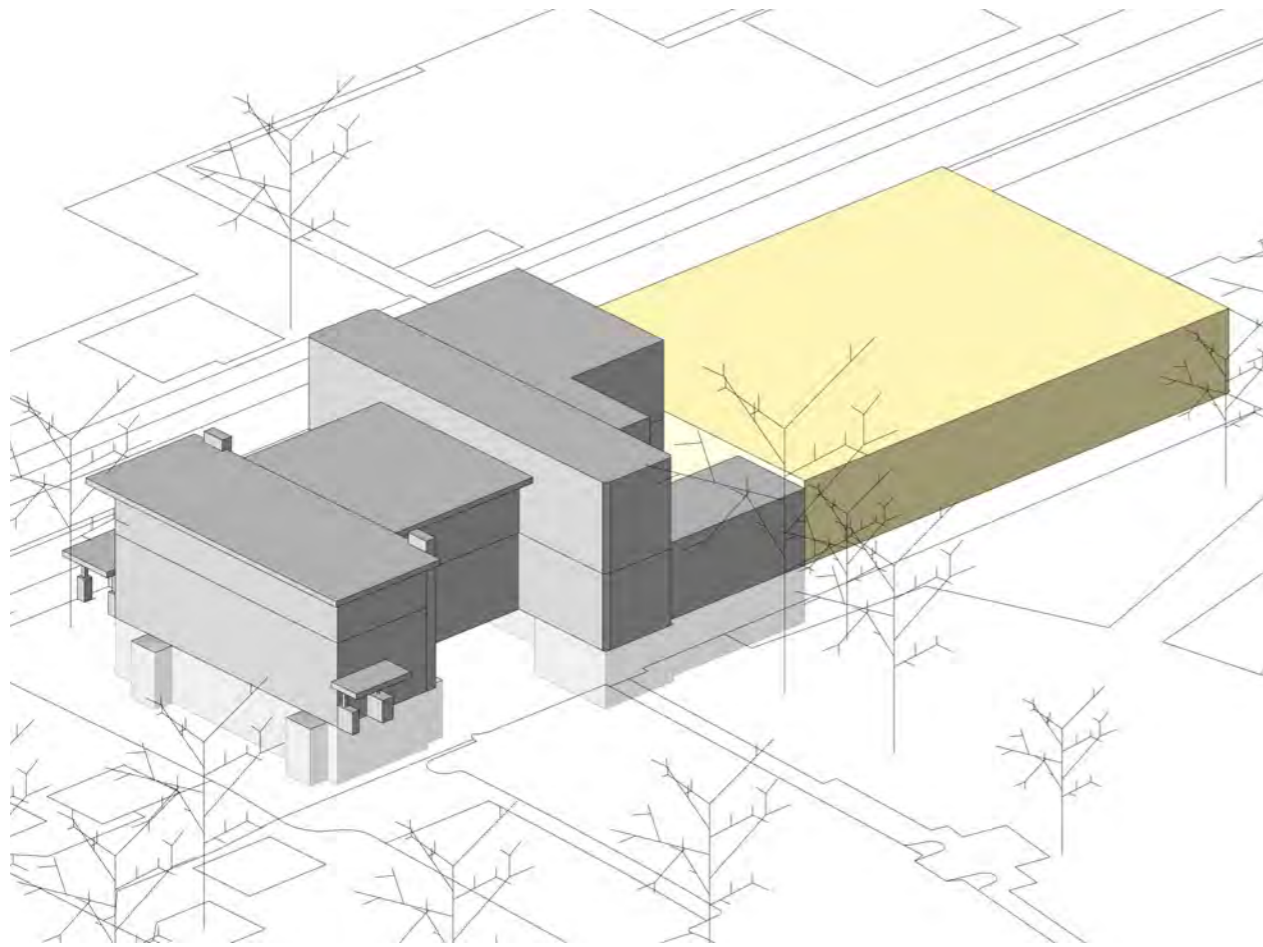
1923 - eerste bouwfase



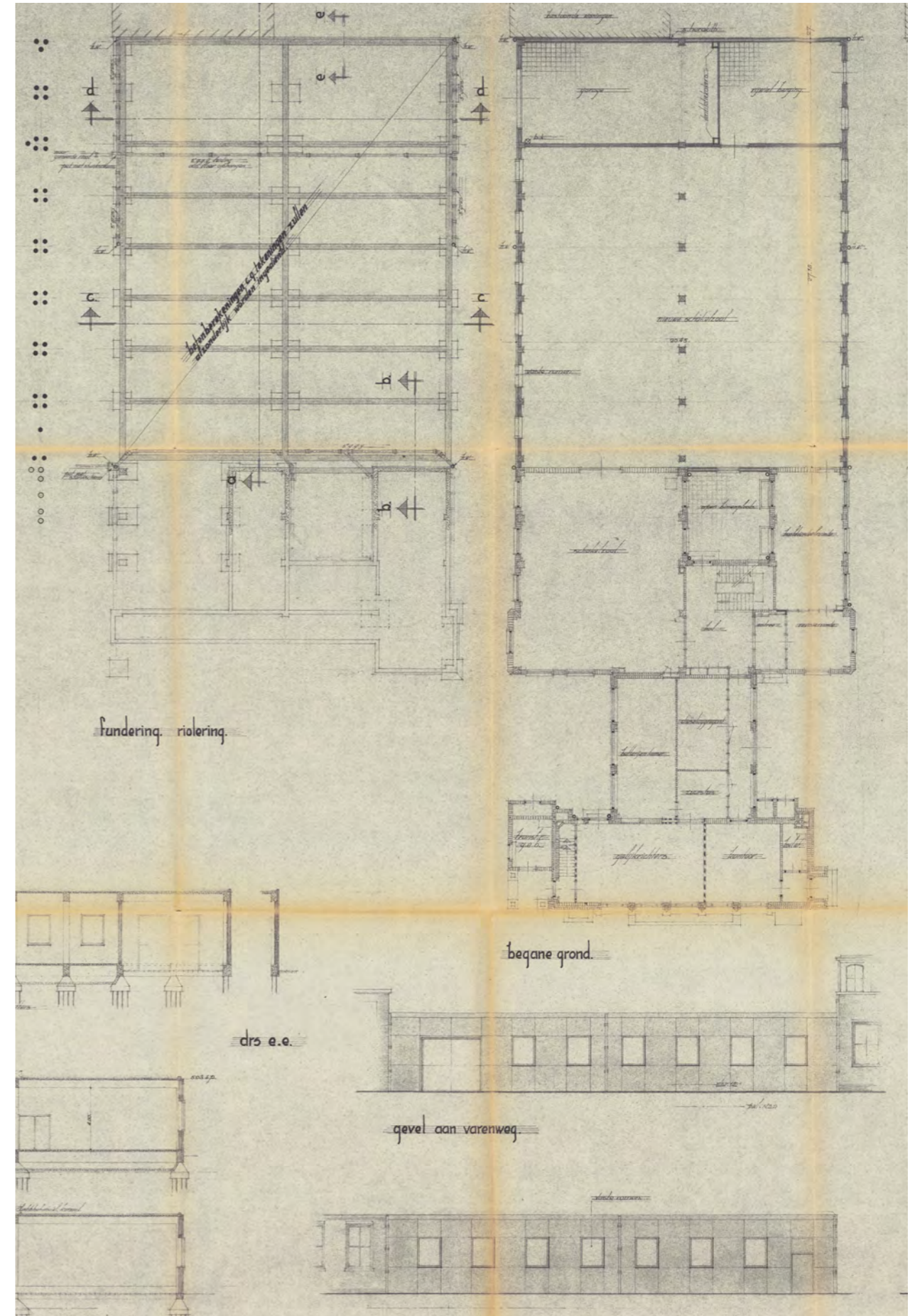


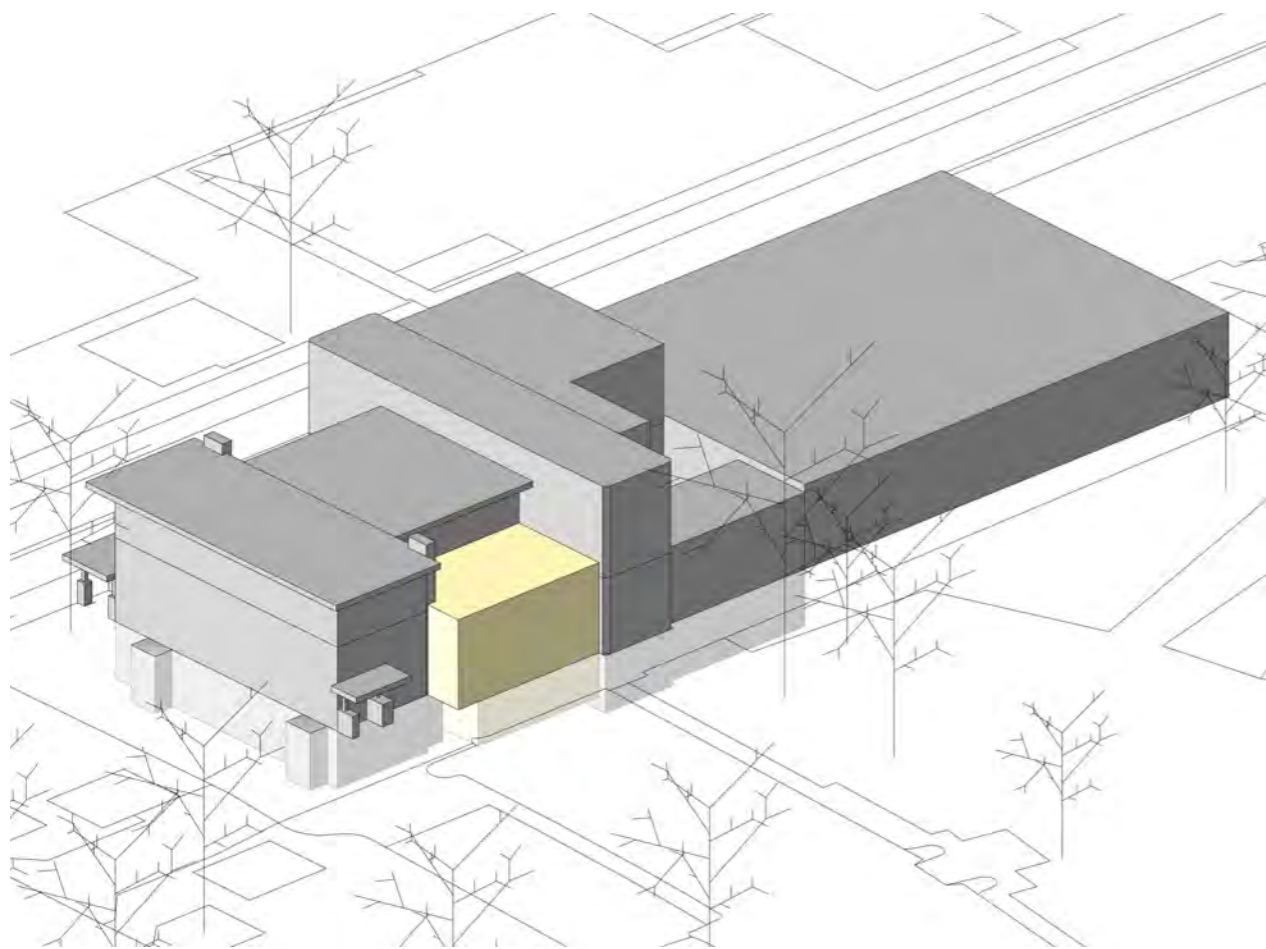
1941 - verbouwen en uitbreiden



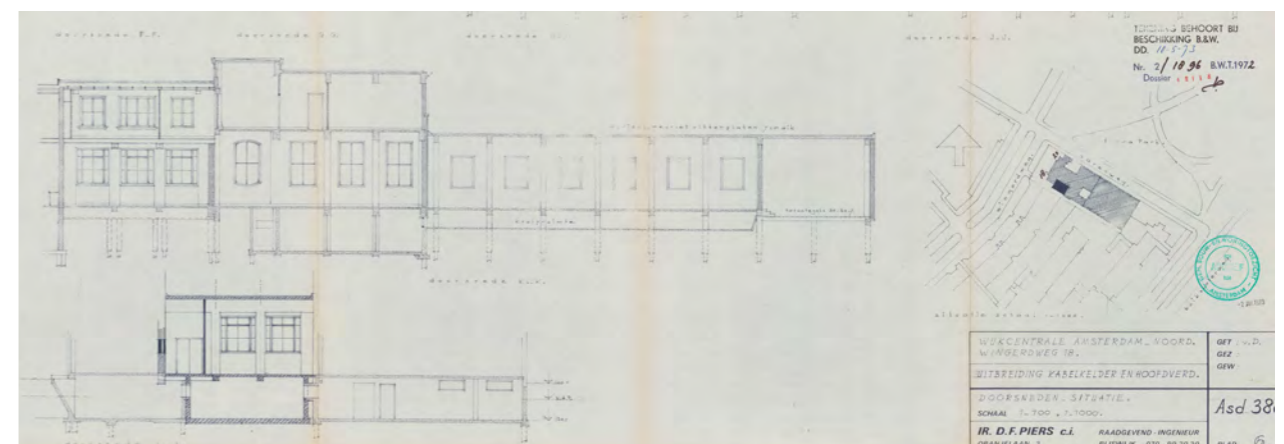
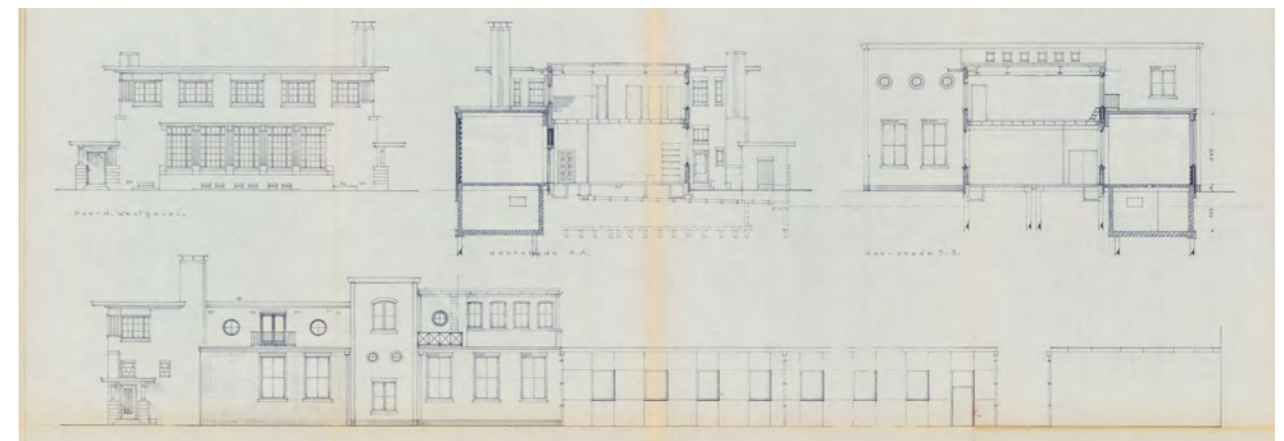
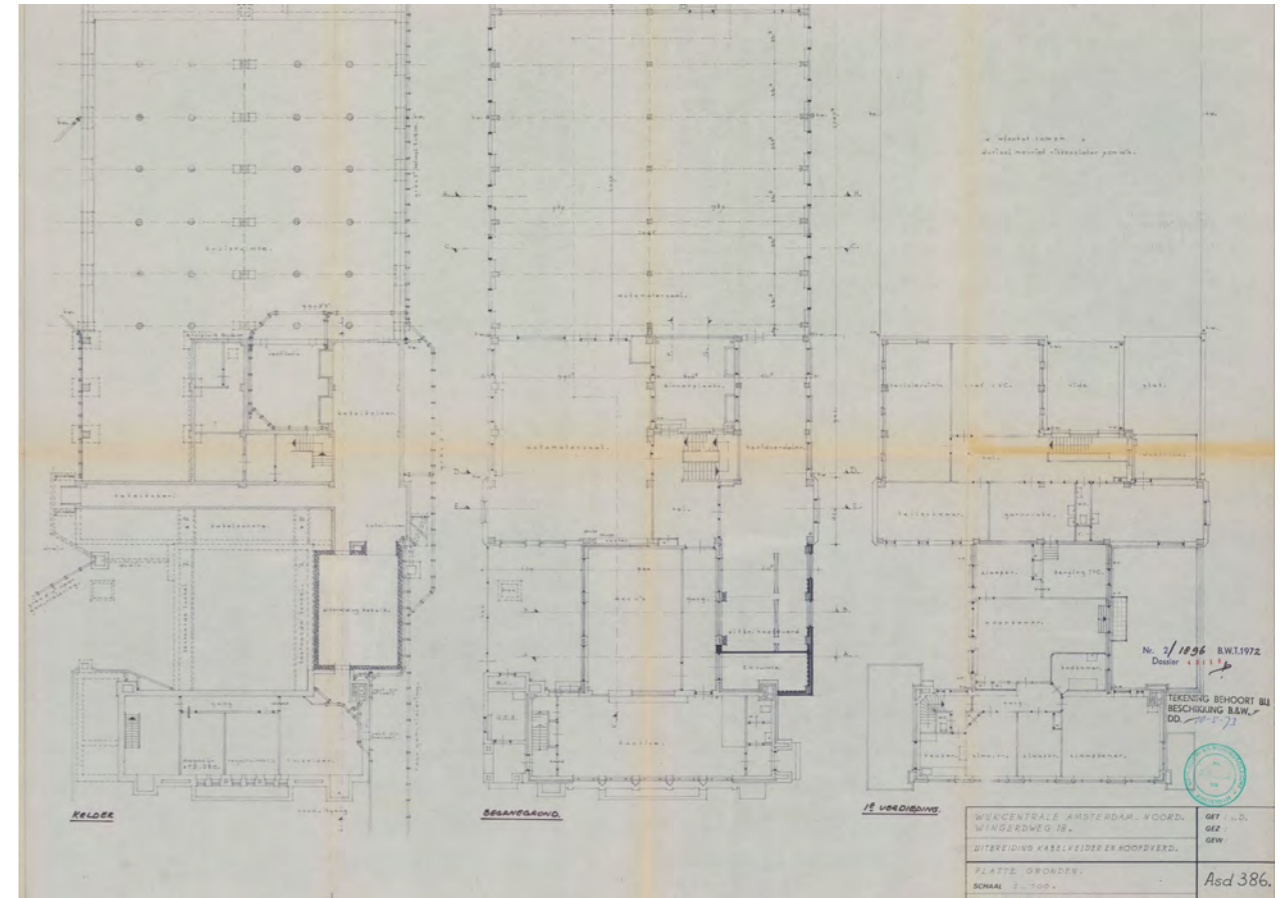


1961 - uitbreiding

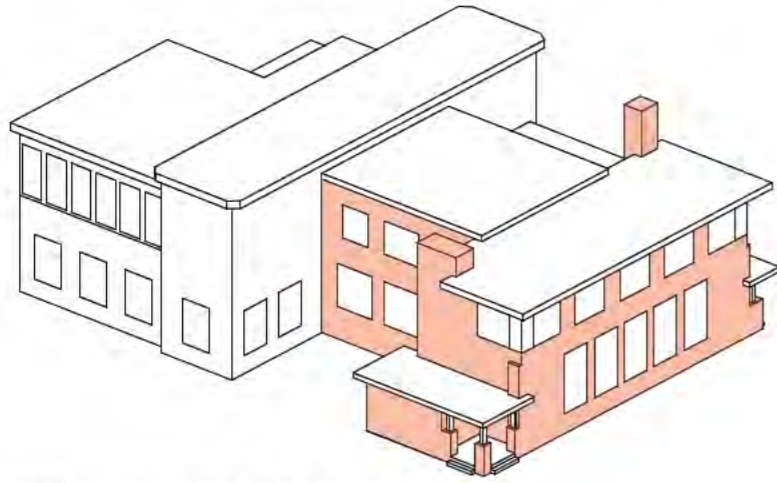




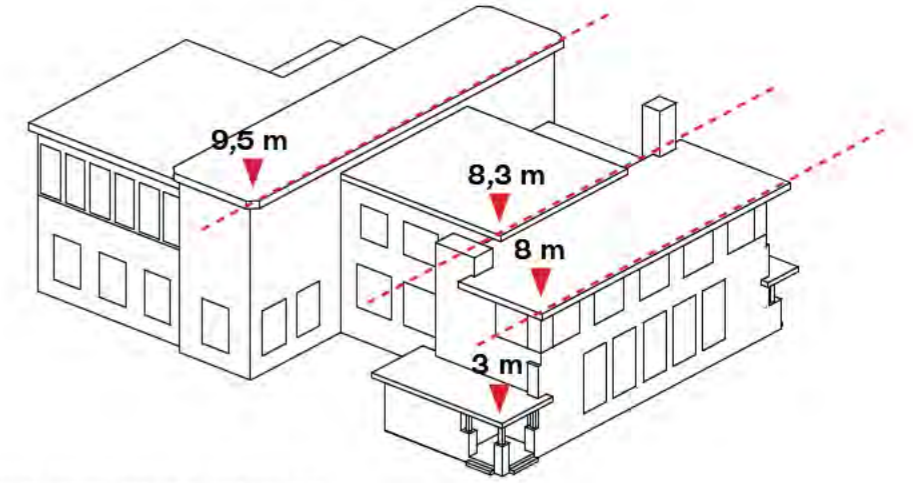
1973 - kelder en begane grond uitbreiding



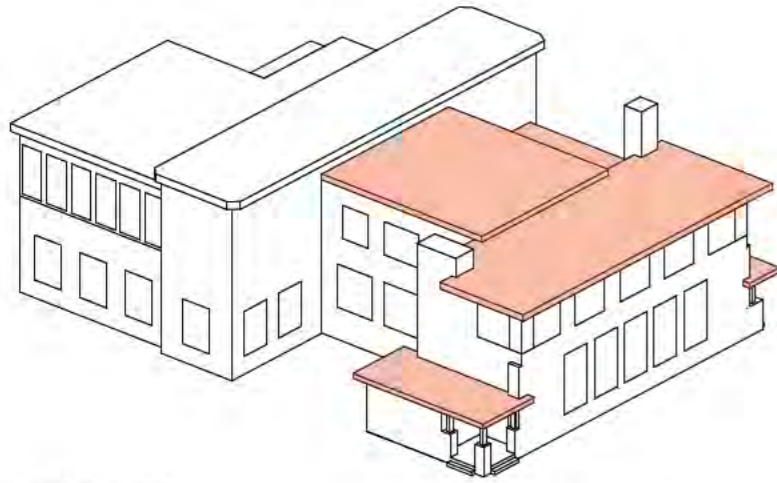
ANALYSE BESTAANDE GEBOUW



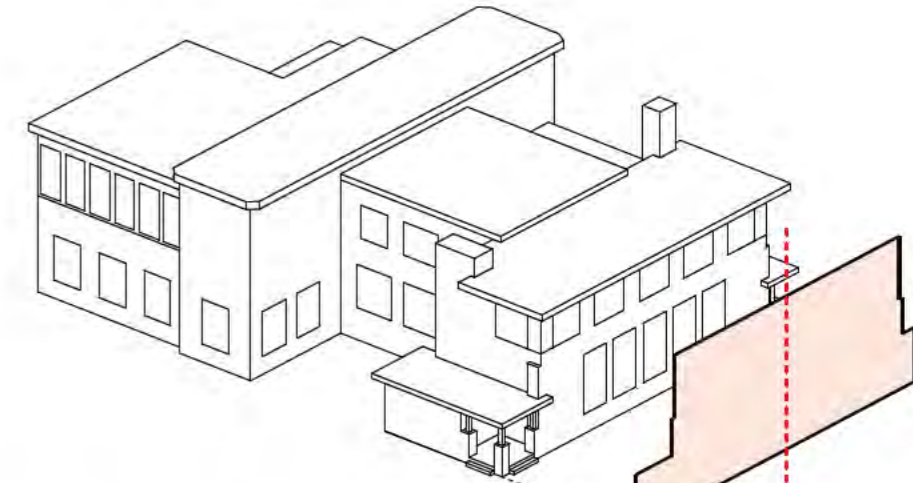
hoofd karakteristieken | materialisatie in baksteen



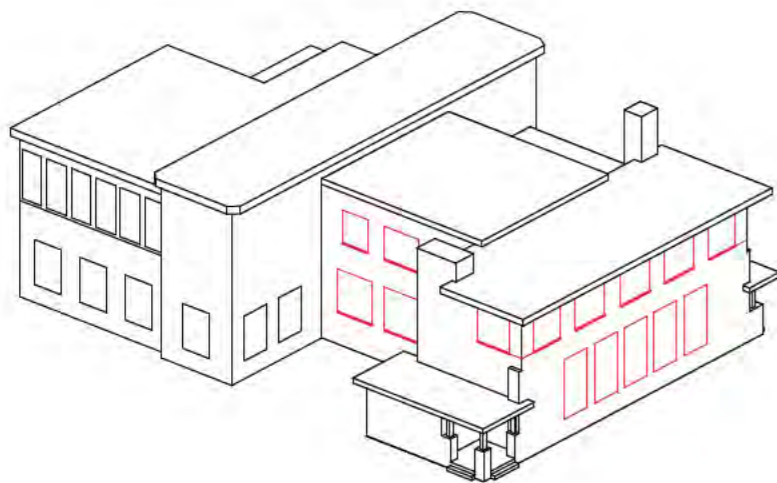
schaalniveau vanuit wingerdweg olopend



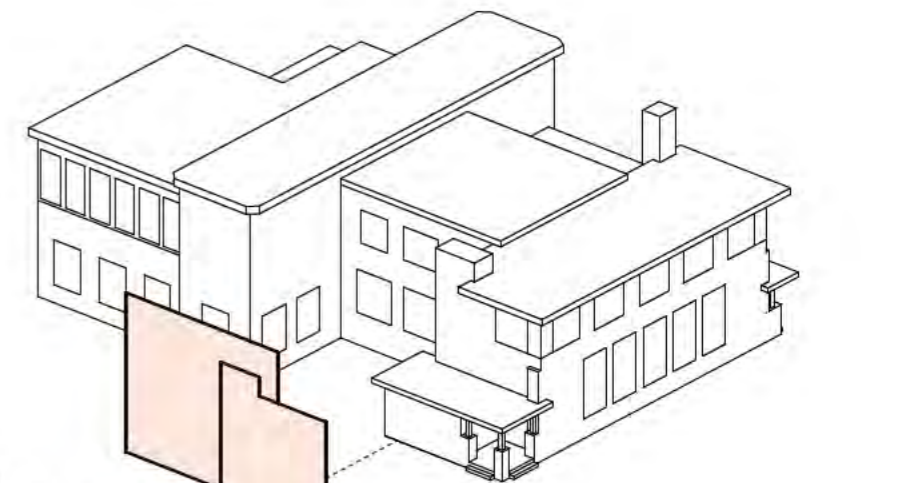
hoofd karakteristieken | plat dak



gebouwprofiel | symetrisch Wingerdweg



detail



gebouwprofiel | asymetrisch Varenweg



AANPAK

Ontwerp / Programma

De functie telefooncentrale op de Wingerdweg 38 is midden 2024 vervallen, de verblijvende activiteiten van de kpn zijn volledig verplaatst naar de naastliggende hal uit '61. De bouwdelen uit '23, '41 en '73 zijn daarmee vrijgekomen voor herbestemming.

Aanpak:

Qua aanpak onderscheiden we in het plan 2 bouwdelen. Bouwdeel 1 betreft de fasen '23, opbouw '41 en aanbouw '73. Bouwdeel 2 betreft de grote aanbouw aan de Varenweg uit '41. Er is voor een ontwerpbenadering gekozen die bestaat uit renovatie (bouwdeel 1) in combinatie met sloop/ nieuwbouw (bouwdeel 2). Een belangrijk uitgangspunt is het in stand houden van de bestaande ensemble werking van de verschillende bouwdelen.

BOUWDEEL 1

De hoek Varenweg Wingerdweg ligt in het verlengde van het Mosveld, de ruimtelijke positionering van het gebouw uit 1923 is aanleiding het gebouw op de begane grond een publieke functie (Horeca) te geven en daarmee toegankelijk te maken. Deze functie zal gebruik maken van de op het westen georiënteerde buitenruimte als terras. Op de eerste verdieping, ter plekke van de voormalige bedrijfswoning en de toegevoegde bouwlaag van 1941 komen twee woningen. Uitgangspunt bij dit bouwdeel is een restauratieve aanpak waarbij de functionele eisen van de horeca op de begane grond zorgvuldig in het bestaande gebouw worden geïntegreerd. De wijziging in functie en het openbaar toegankelijk maken van de begane grond vragen echter ook om functioneel bouwkundige aanpassingen in de gebouwstructuur:

Hoofdpijnen aanpak bouwdeel 1:

- Terugbrengen van de oorspronkelijke roede verdeling in de ramen van het bouwdeel uit '23
- Reconstructie van de tuinmuur aan de Wingerdweg
- In de huidige situatie is de bedrijfswoning toegankelijk vanuit de noordwestelijke entree aan de Varenweg, de centrale zelf wordt ontsloten via de zuidwestelijke toegang vanaf de Wingerdweg. Voor een goede bedrijfsvoering en routing is het noodzakelijk de toegangen functioneel te spiegelen. Horeca vanaf de Varenweg en wonen vanaf de zuidwest toegang aan de Wingerdweg. Er zijn geen consequenties voor het beeld.
- Directe koppeling tussen tuin/terras en publieke functie op de begane grond is belangrijk voor de bedrijfsvoering. De middelste drie van de vijf ramen aan de Wingerdweg worden doorgetrokken tot aan de vloer. Hierbij nemen wij de symmetrische gevelindeling als vertrekpunt. De ramen worden vervangen door stolpdeuren. De oorspronkelijk roede indeling zal terugkomen in de vleugels van de stolpdeuren. Het beeldhouwwerk van Hildo Krop niet zal worden aangetast, de breedte tussen de gebeeldhouwde elementen is daarmee bepalend voor de breedte van de insnijdingen in de muur.
- Terugbrengen van opening tussen voormalige machinekamer en schakelzaal
- Toevoegen van hellingbaan tbv. invalidentoegang naast de tuin aan de noordwesthoek.

AANPAK

BOUWDEEL 2

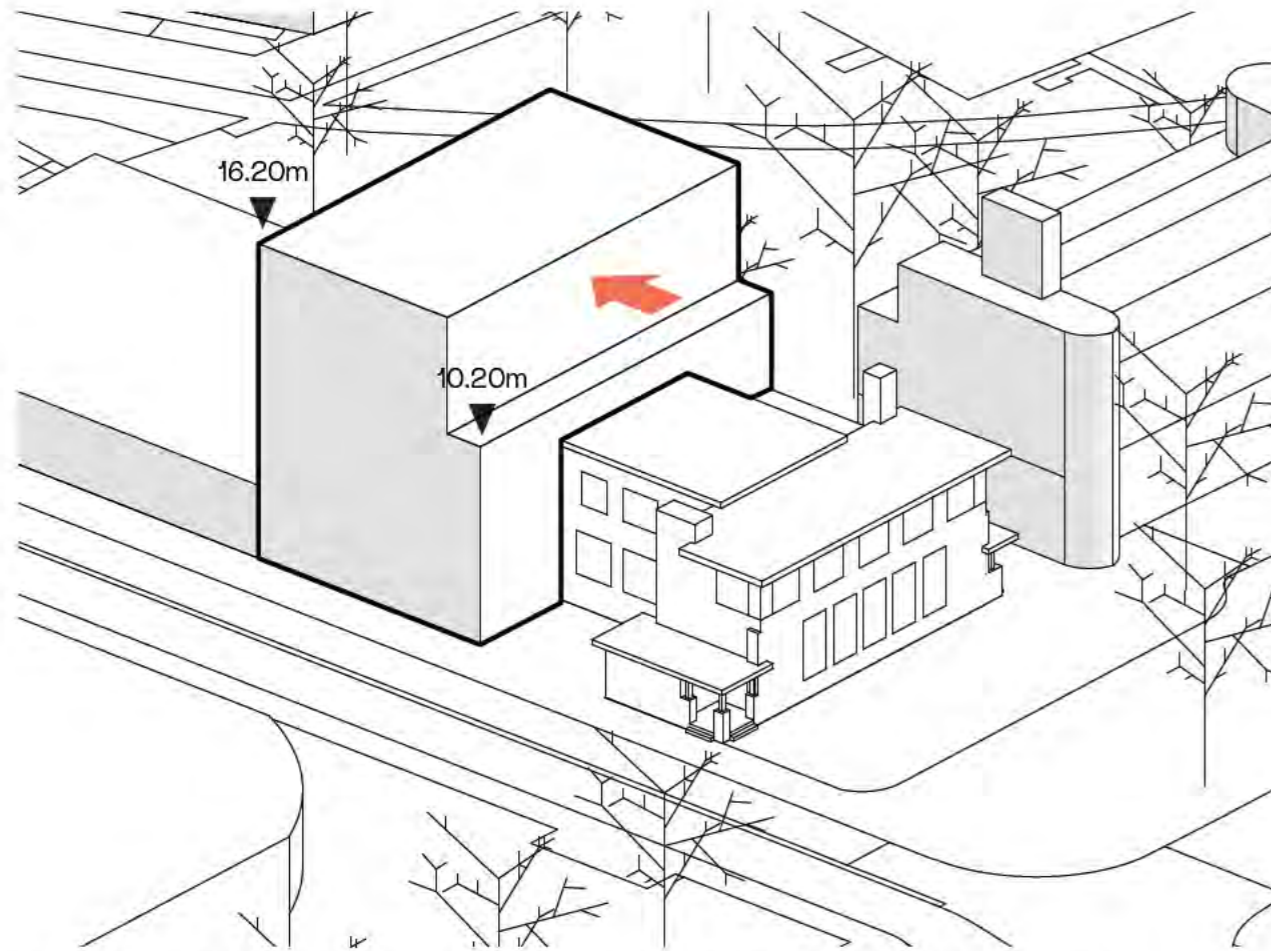
De stedenbouwkundige verkenning (onderdeel uitkomst conceptaanvraag) laat zien dat ter plaatse van het bouwdeel uit '41 meer mogelijk is wat betreft de bouwhoogte: "De huidige bouwhoogtes in dit bouwblok zijn niet het gevolg van een alles omvattend ontwerp, zoals in de Gentiaanbuurt, maar het gevolg van min of meer pragmatische keuzes om op enig moment gebouwen te slopen, te bouwen of slechts gedeeltelijk te voltooien, zoals de toren van de St. Ritakerk." Ook komt de stedenbouwkundige studie tot de conclusie dat het ontwerp van 5 verdiepingen niet veel afwijkt van de hoogte die in de omgeving aanwezig is. Daarnaast zorgt het toevoegen van wonen op deze plek ook voor een meer attractieve beleving van de Varenweg.

Het bestaande bouwdeel uit 1941 telt twee bouwlagen en bestaat uit een samengestelde bouwmassa. Het risalerend volume is van baksteen en telt 2 hoge verdiepingen. Links hiervan is de eerste bouwlaag gemetseld en de tweede bouwlaag (installatieruimte) wit gepleisterd. Het gebouw toont in materiaal en detail verwantschap met het oorspronkelijke volume van '23. De indeling en constructieve opzet van het bouwdeel uit '41 sluiten niet aan op de eisen voor hedendaagse woningbouw. Omwille van een toekomstbestendige herontwikkeling is gekozen voor een sloop/nieuwbouw scenario voor dit bouwdeel. De nieuwbouw telt 5 verdiepingen met 8 woningen. De nieuwbouw vervangt gedeeltelijk een fase uit de bouwgeschiedenis van het bestaande ensemble en voegt tegelijk een nieuwe tijdslaag toe. Belangrijke voorwaarde in de ontwikkeling is dat de toevoeging de bestaande ensemblewaarde van de verschillende bouwdelen respecteert en deze, zonder historiserend te worden, afleesbaar houdt.

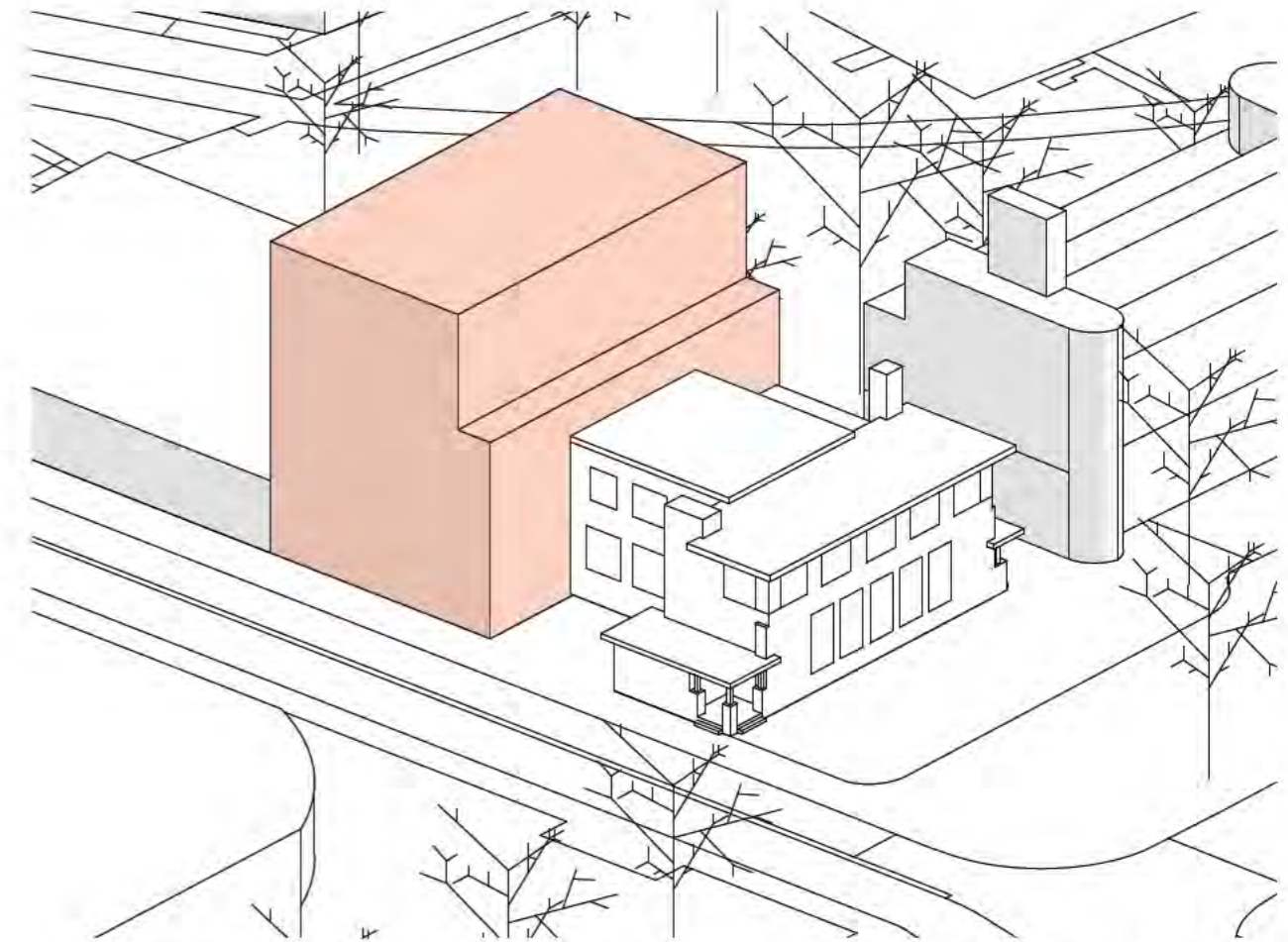
Hoofdlijnen aanpak bouwdeel 2:

- Het nieuwe volume kent 5 bouwlagen, en is daarmee hoger dan de bestaande centrale. De nieuwe gevels sluiten aan op de rooilijn van het te behouden gebouw.
- De volumeopbouw, materialisatie van baksteen, vierkante geometrie ramen, herinterpretatie van de ronde gevelramen en gevelornament zijn verwijzingen naar de oude centrale.
- Ter hoogte van de derde verdieping is een set back gemaakt als overgang naar de telefooncentrale. Deze insnede is bij benadering gelijk aan het risalerend deel van het te slopen gebouw uit '41. Hierdoor ontstaat een herkenbare getrapte overgang in aansluiting op de daken van de oorspronkelijke bouwdelen uit '23.
- De "voorgevel" t.p.v. de insnede naar de Wingerdweg is symmetrisch en volgt hiermee het principe van de telefooncentrale. Deze gevel is een abstracte uitvergroting van de gecanneleerde hoekdetails van de kozijnen van de eerste verdieping van de telefooncentrale.
- De baksteen uit het afgebroken gebouw wordt hergebruikt. Een markering van de oude gevellijn van het afgebroken bouwdeel komt terug door toepassen van hergebruikte baksteen. Voor de nieuwe baksteen en de gecanneleerde gevel elementen worden materialen gebruikt die zijn gewonnen uit de resten van de oude baksteengevel.
- Het schakelstation van de kpn is recent verplaatst naar de laagbouw uit '61. Door de technische vooruitgang zal op een gegeven moment ook dit schakelstation overbodig zijn en door nieuwbouw worden vervangen.
- De oostgevel van het nieuwe gebouw komt direct op de rooilijn van de in aansluiting op de hal van '61 te staan. Voor de daglichtberekening relevante ramen zijn hier niet mogelijk gezien nieuwbouw op het aanpalend perceel op termijn mogelijk moet blijven. Om de 'tijdelijke' gevel kwaliteit te geven is het opgetrokken met hergebruikte baksteen en ingedeeld met cirkelvormige elementen die verwijzen naar de ronde ramen in de '41 uitbreiding van de centrale. De ronde elementen zullen voorzien worden van verschillende typen nestkasten. De ligging naast de binnentuin maakt de gevel een zeer geschikte habitat voor diverse flora- en fauna. De ritmische plaatsing van de cirkels geeft weer een formele samenhang aan het gebouw.
- Het nieuwe gebouw heeft intrinsieke ontwerp kwaliteit en is duidelijk herkenbaar als hedendaagse architectuur. De geometrie is gebaseerd op

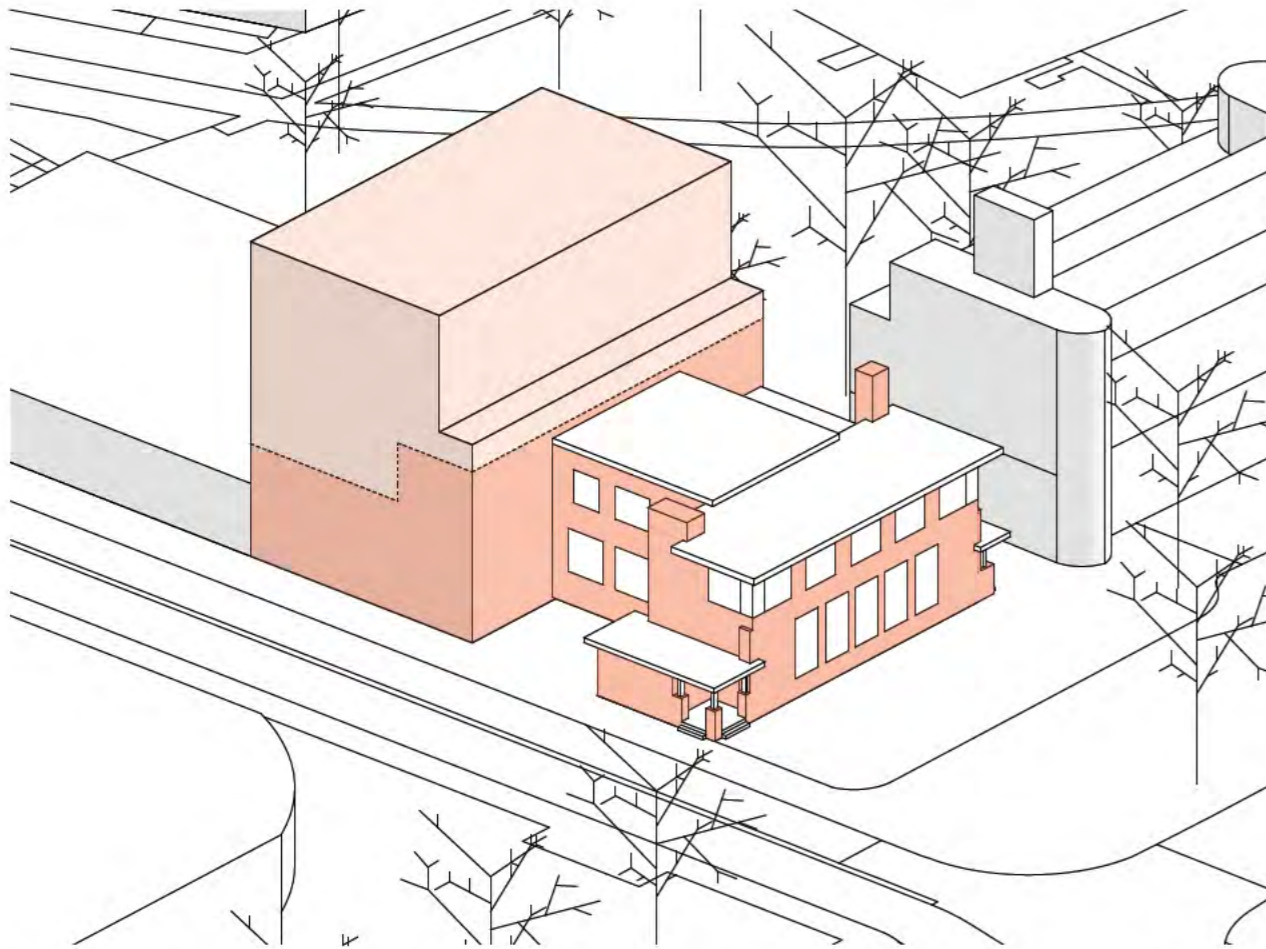
VOLUME



setback tbv aansluiting schaalniveaus nieuwbouw met bestaande centrale



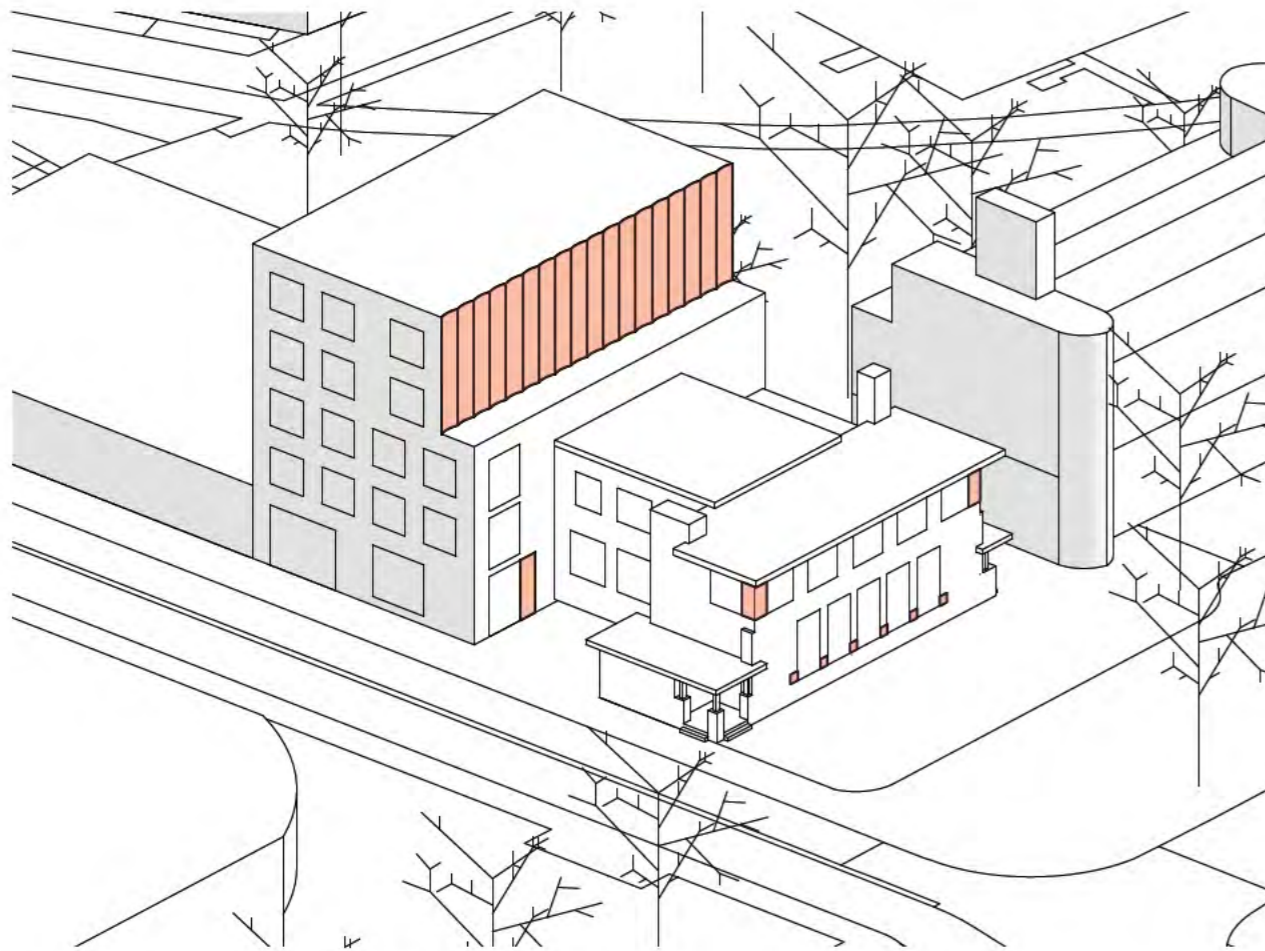
gebakken materiaal tbv aansluiting materialisatie Wingerdweg en Gentiaanbuurt



hergebruik van bestaand materiaal als gebaar naar bestaand gebouw / nieuwe baksteen voor toegevoegde volume



referentie combinatie nieuw & hergebruik baksteen



decoratieve gevel richting Wingerdweg

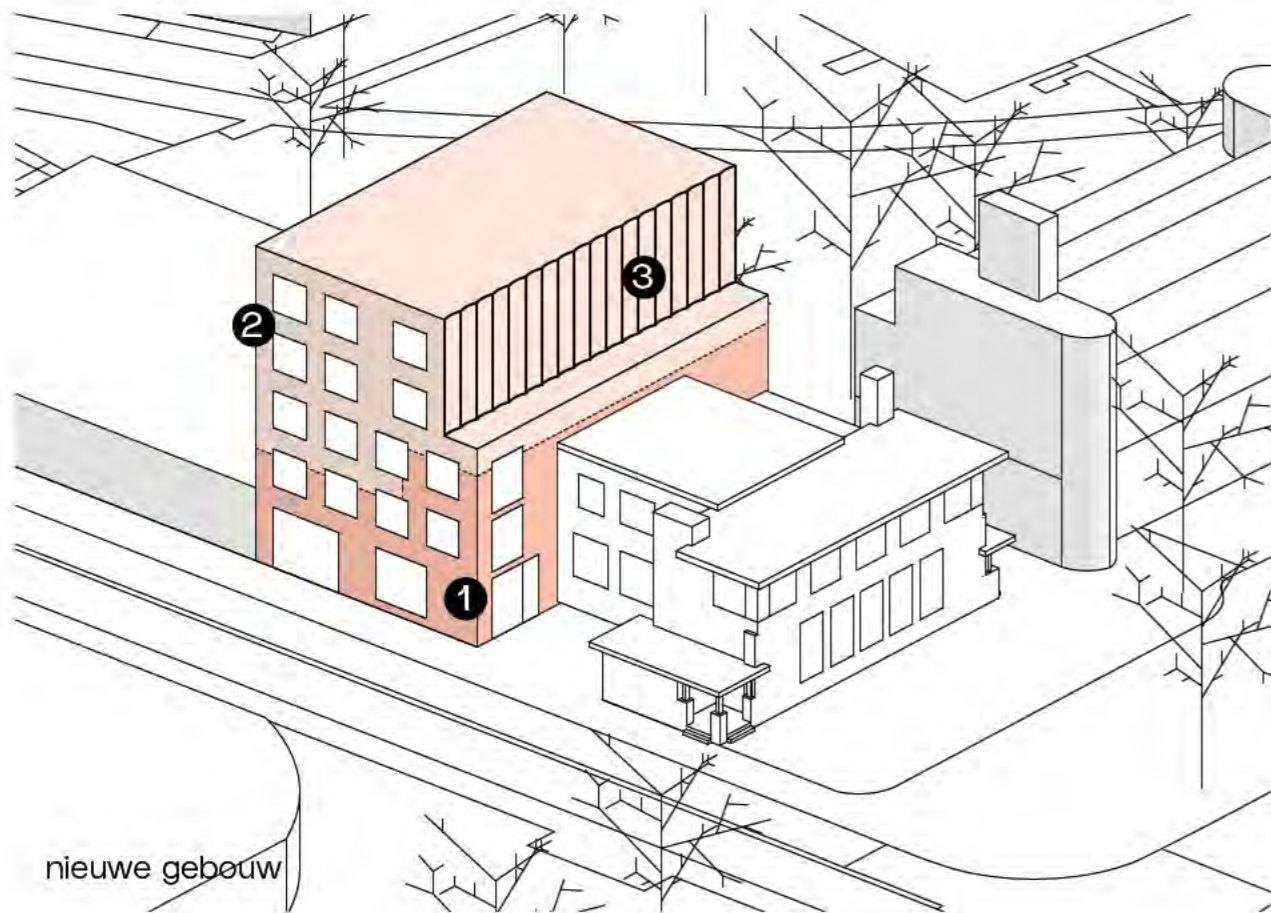
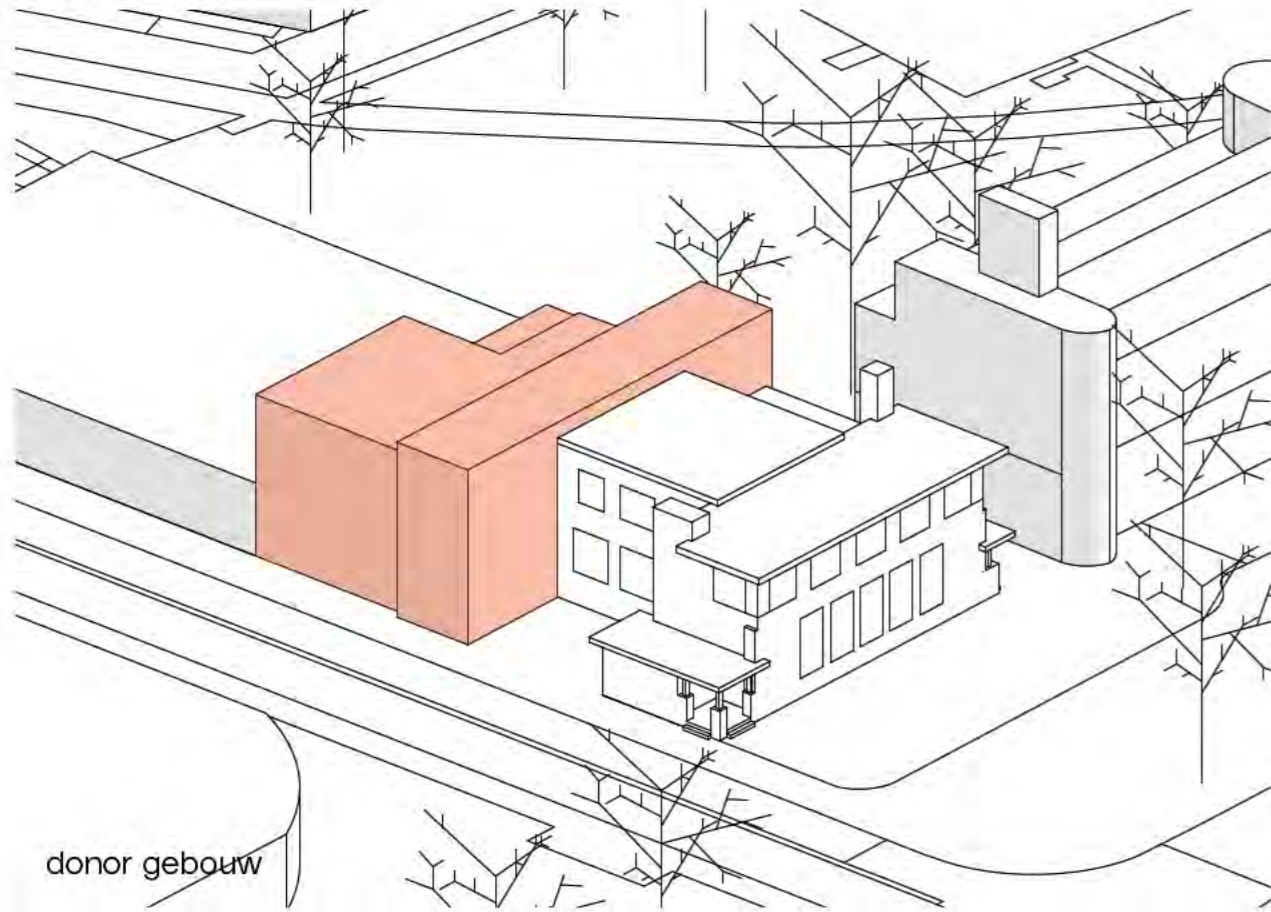


referentie set-back gevel

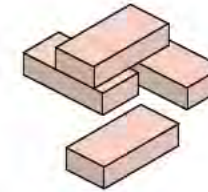
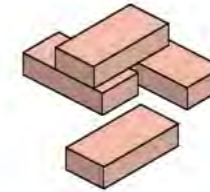
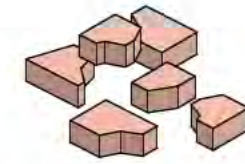
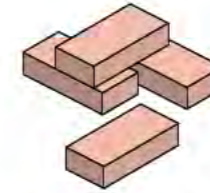


referenties hildo krop
steen details & hoek details /
villa aan Apollolaan 1 (1928) &
telefooncentrale aan Wingerdweg 38

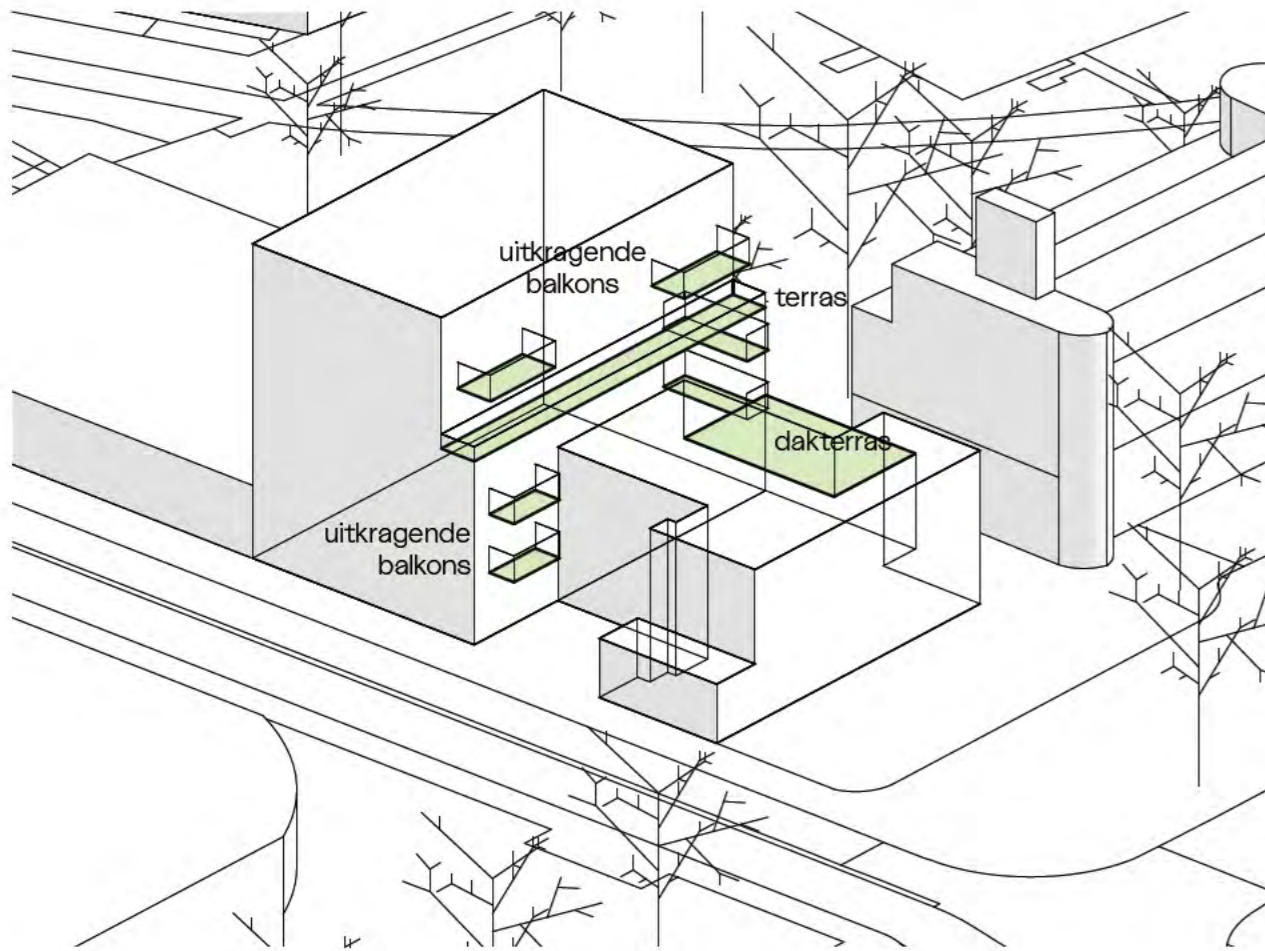
CIRCULARITEIT



HERGEBRUIK VAN MATERIALEN



PRIVÉ BUITENRUIMTE



terras op terugliggende gevel & uitkragende balkons aan de achter en zijgevels

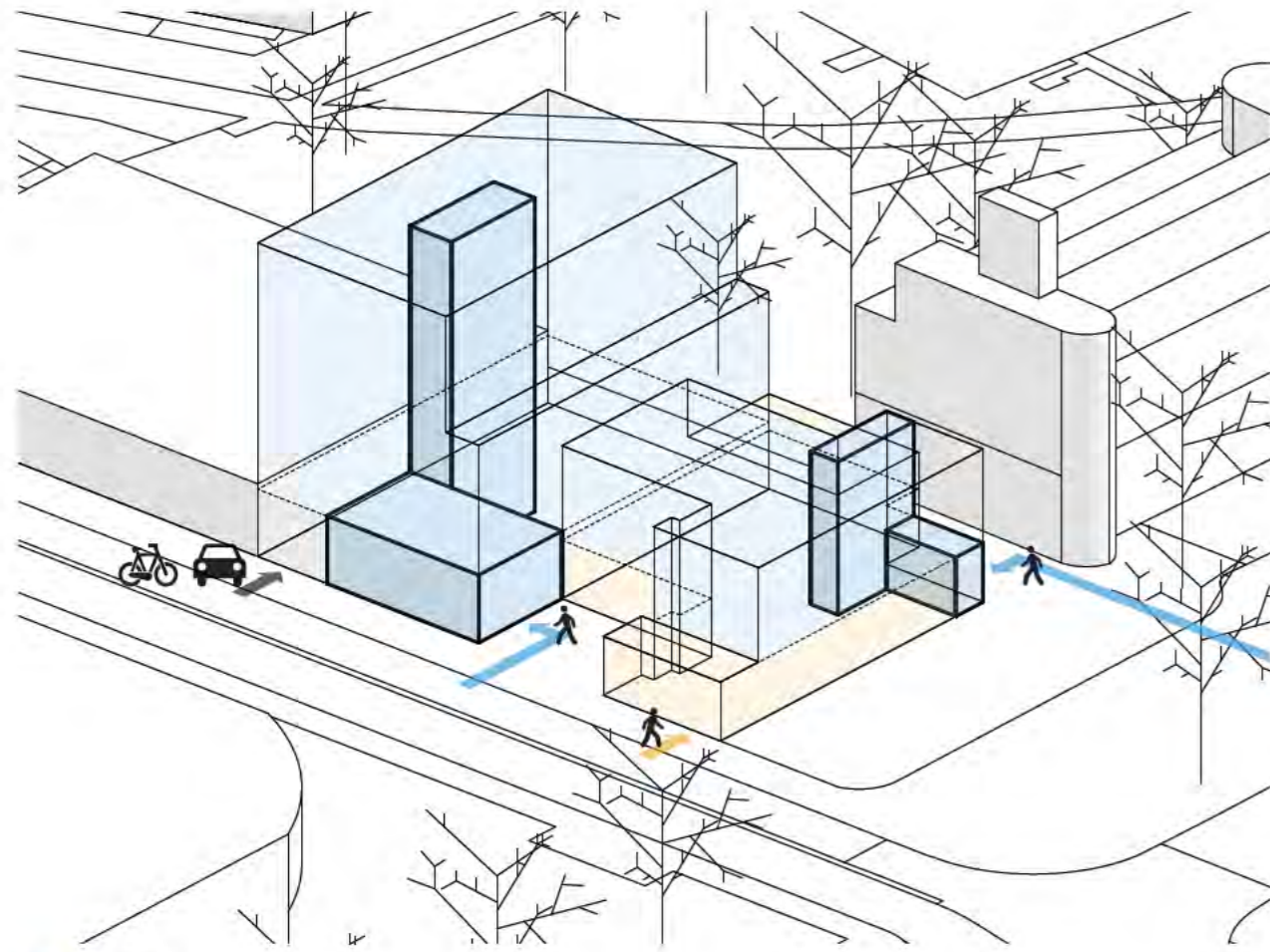


referentie uitkragende balkons in rookglas



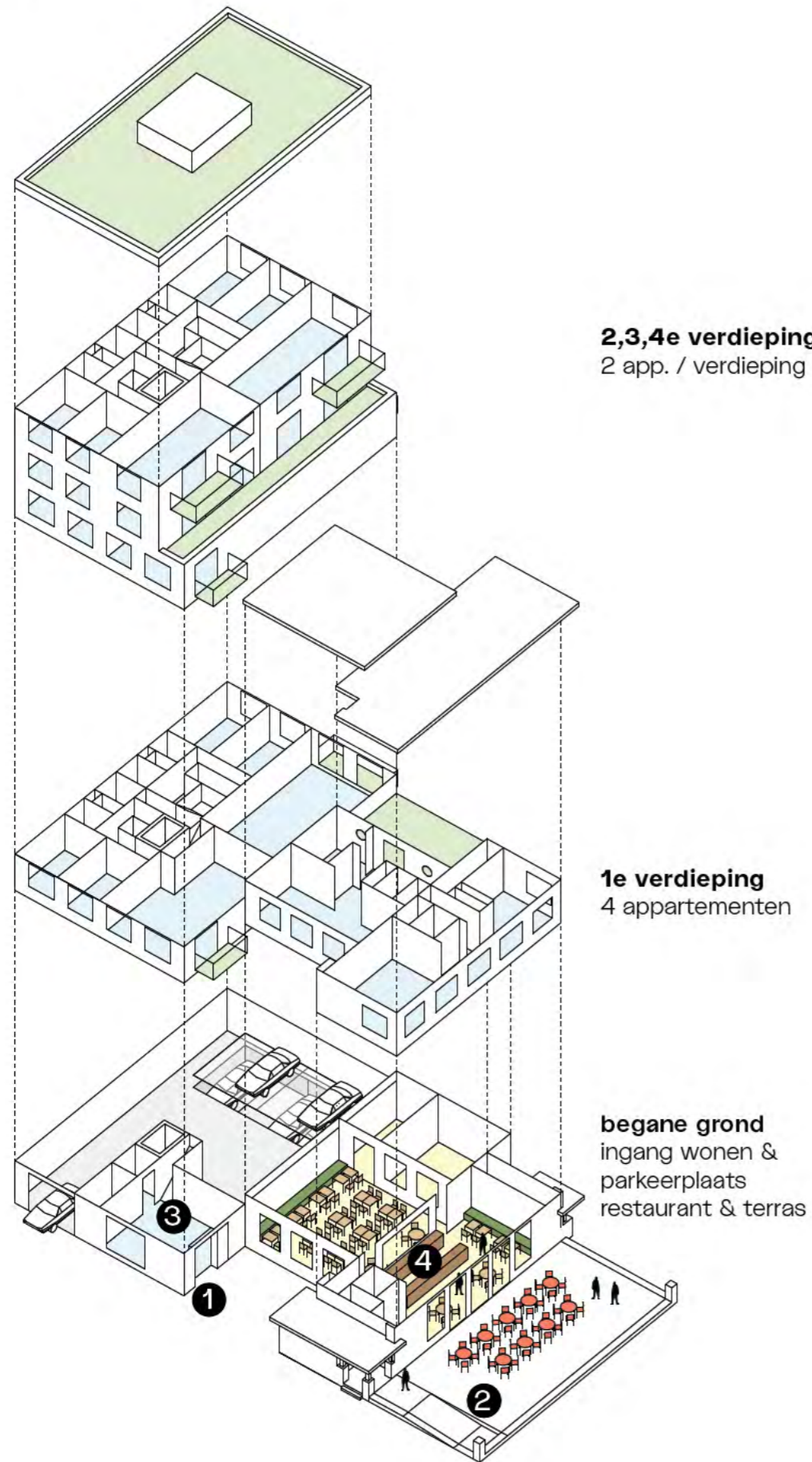
referentie dakterras (bestaande & nieuwe gebouw)

ENTREES & ONTSLUITING



- wonen
- café / restaurant
- parkeren

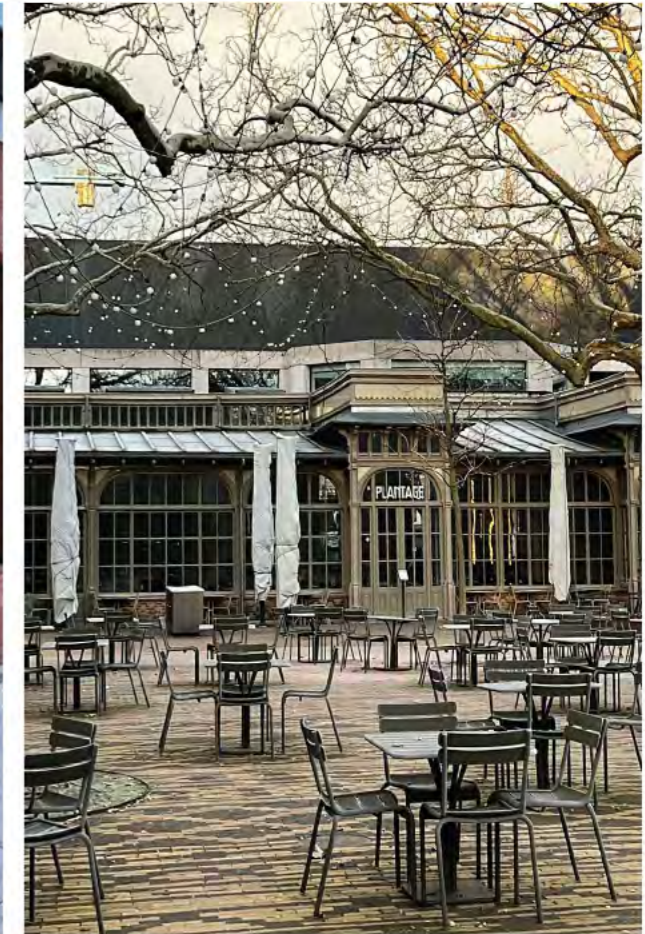
PROGRAMMA



1. Open plint



2. Open terras



3. Collectieve entree



4. Café / restaurant

ZUIDOOST GEVEL

De bestaande kpn centrale op de hoek Wingerdweg (gebouwd 1923) is in de jaren 40 en 60 langs de Varenweg uitgebreid. Het schakelstation van de kpn is recent verplaatst naar de laagbouw uit de jaren 60. De technische vooruitgang zal op een bepaald moment in de toekomst ook dit schakelstation overbodig maken waarna deze door nieuwbouw kan worden vervangen.

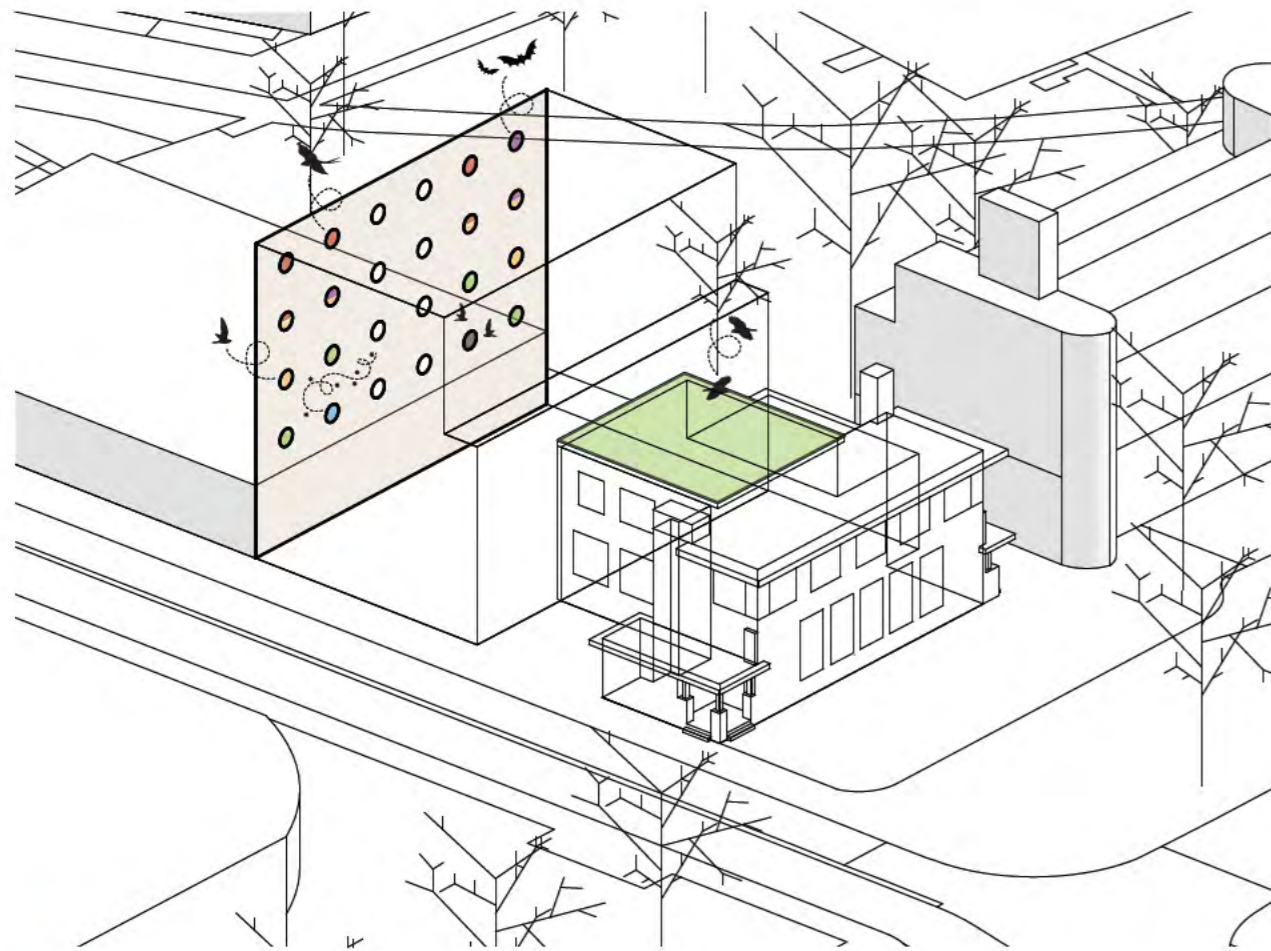
De zuidoost gevel van het nieuwe gebouw komt op de rooilijn te staan. Voor de daglichtberekening relevante ramen zijn hier niet mogelijk gezien nieuwbouw op het aanpalend perceel mogelijk moet blijven. De semipermanente gevel is vooral voor fietsers vanuit het Noordhollandsch Kanaal komend prominent aanwezig.

Het hergebruik van de baksteen en de ronde elementen verwijzen naar de jaren 40 uitbreiding van de centrale.

De intentie is de bestaande habitat's voor vogels en insecten te versterken door toepassing van nestkasten en insectenhôtels in de ronde elementen.



ECOLOGIE



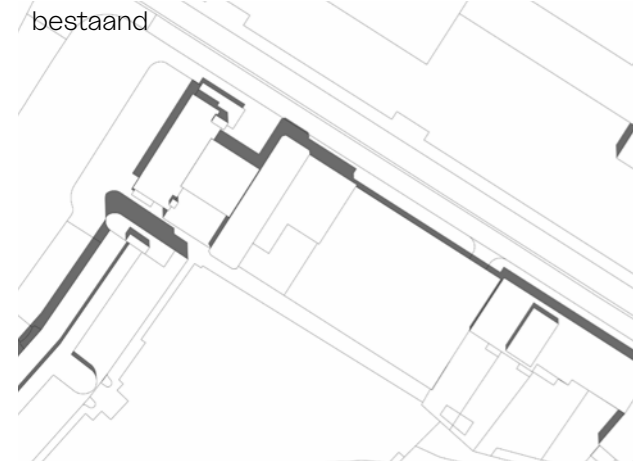
- gierzwaluw kast
- vleermuis opening
- huismus kast
- insectenhotel
- planten - muurflora
- zwarte roodstaart kast



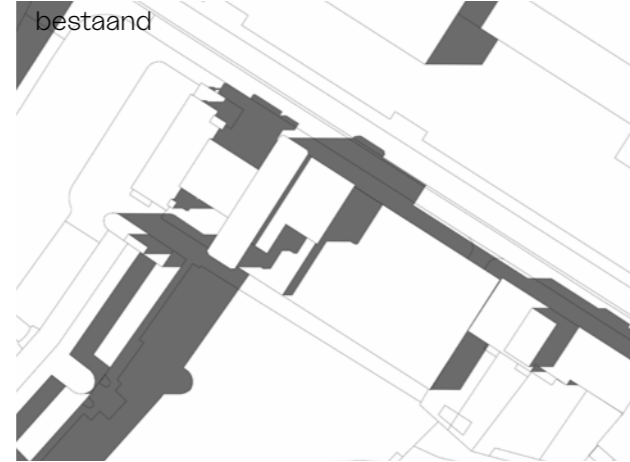
ZON STUDIE

Zonnewende | 21 juni

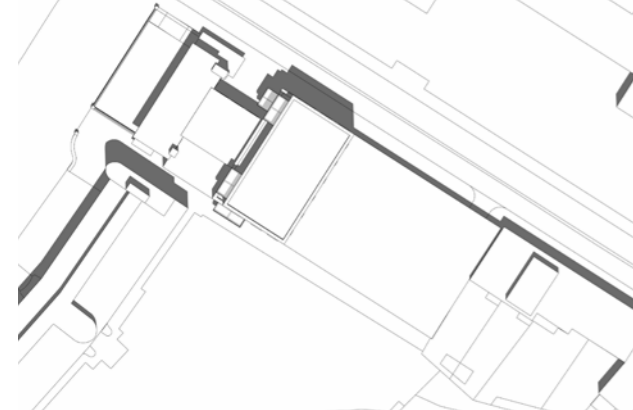
12:00 uur



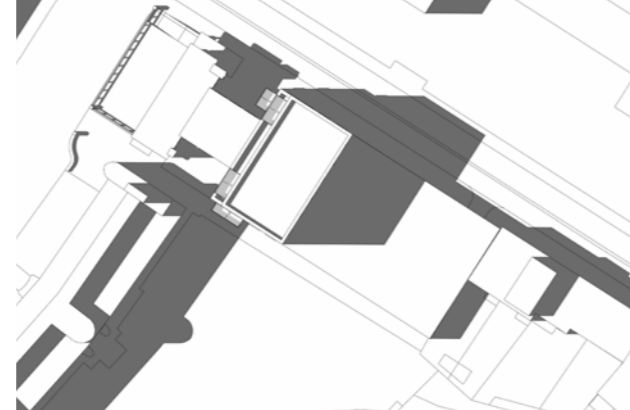
16:00 uur



nieuwbouw

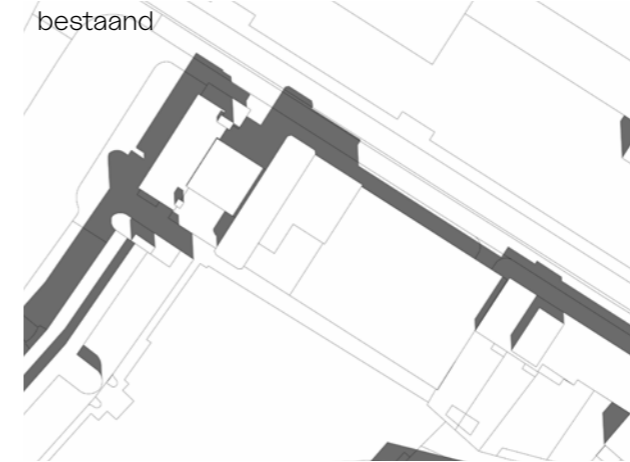


nieuwbouw

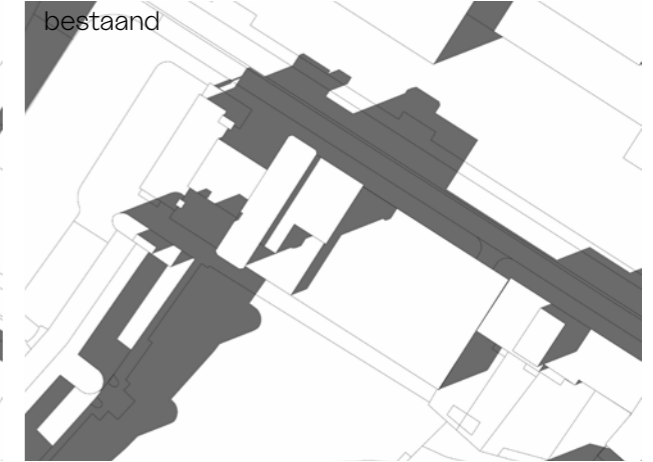


Equinox | 21 maart / september

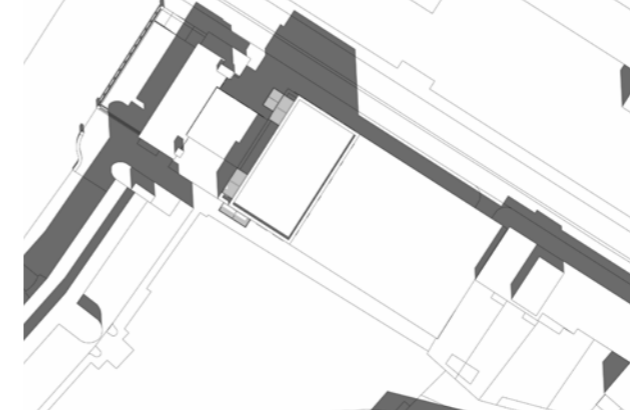
12:00 uur



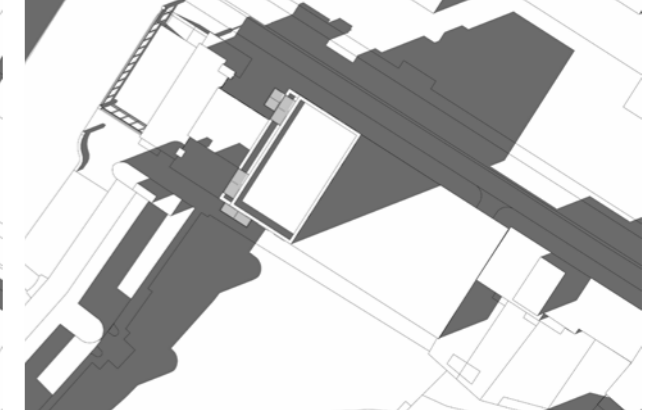
16:00 uur



nieuwbouw



nieuwbouw



SITUATIETEKENING

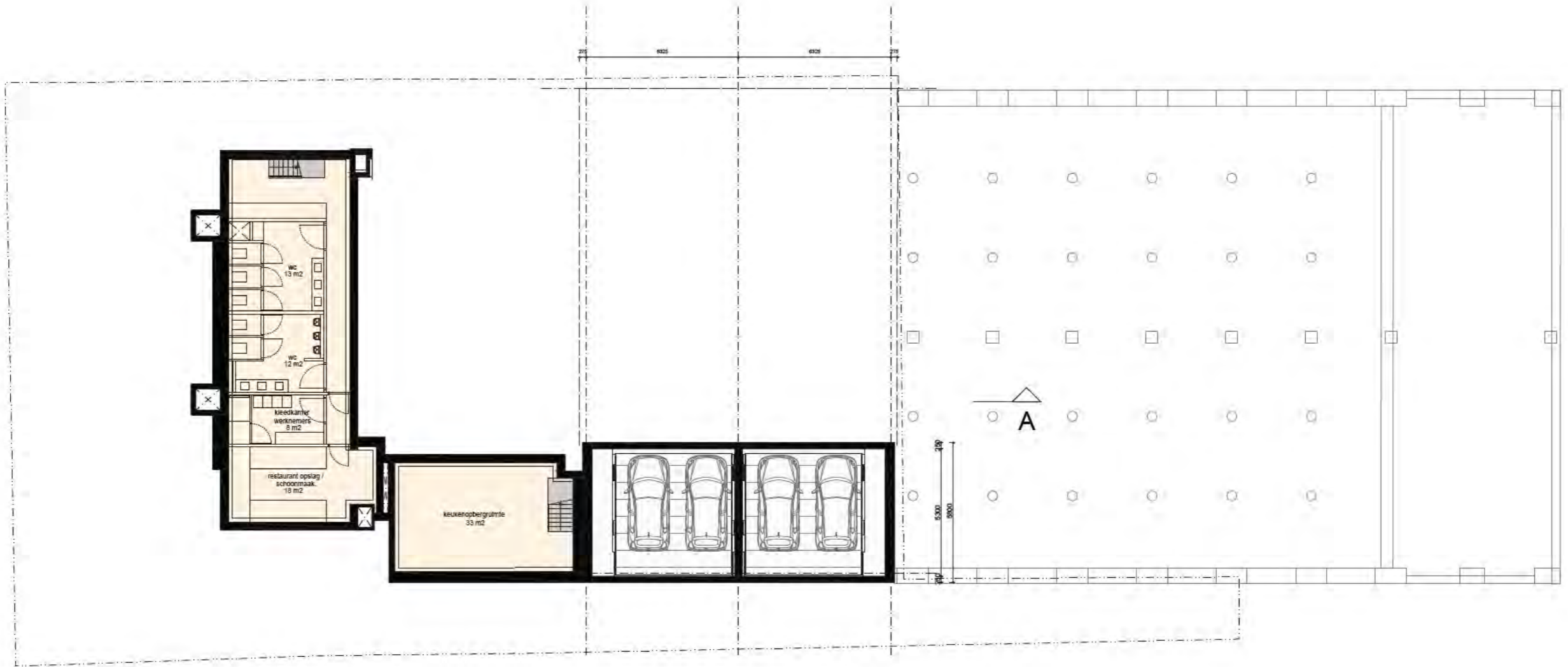


schaal 1:500

PLATTEGROND | KELDER

B

A



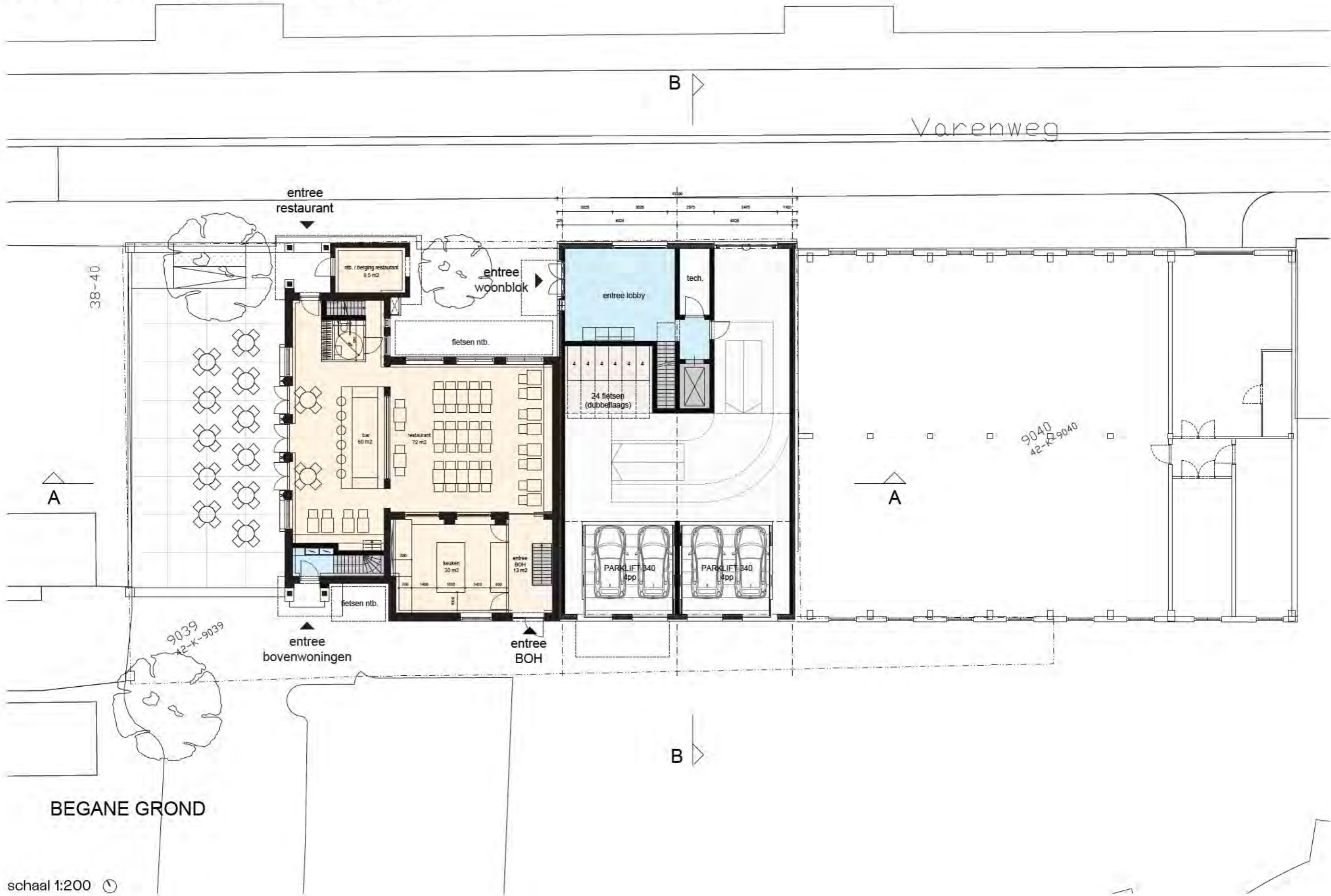
A

B

KELDER

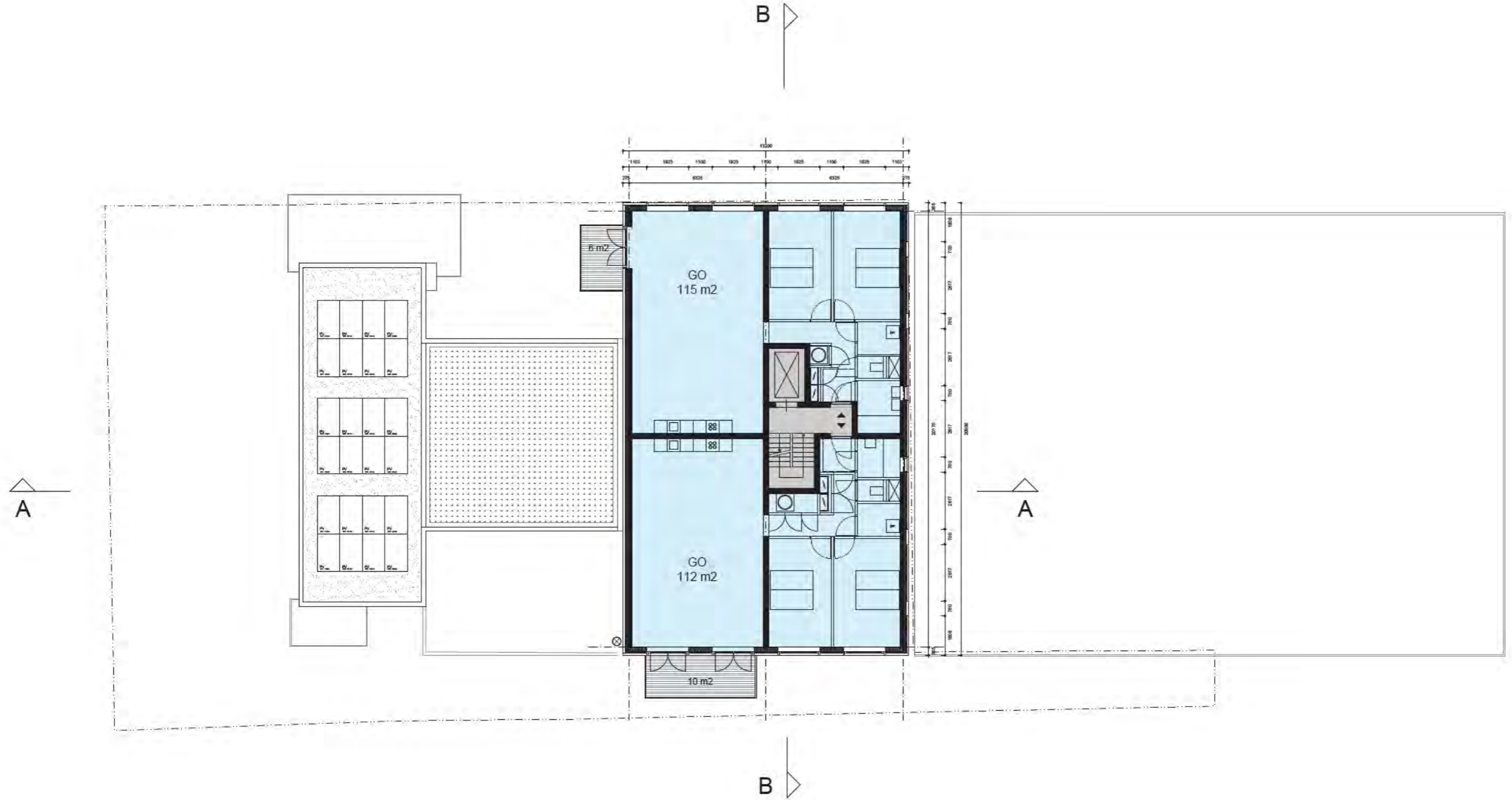
schaal 1:200

PLATTEGROND | BEGANE GROND



schaal 1:200

PLATTEGROND | 2E VERDIEPING



2E VERDIEPING

schaal 1:200

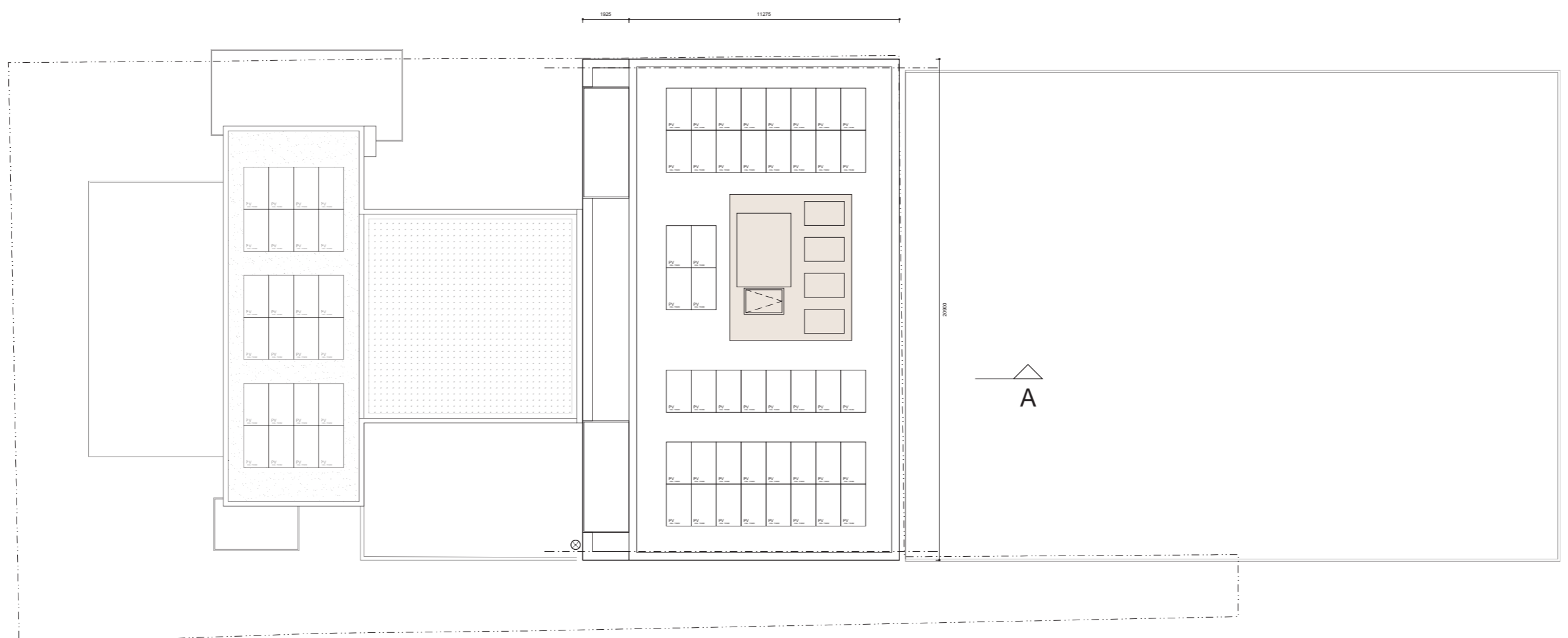
B

A

A

B

DAK



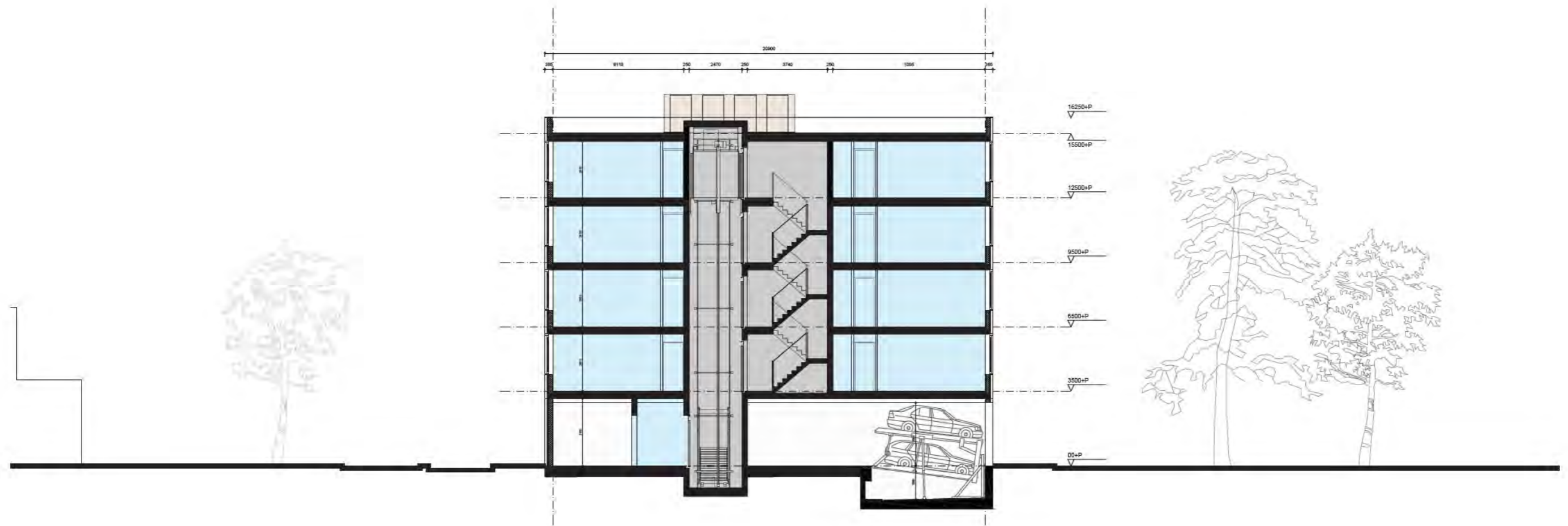
DOORSNEDE A



DOORSNEDE A

schaal 1:200

DOORSNEDE B



DOORSNEDE B

schaal 1:200

CALCULATIE - BESTAANDE GEBOUW

BVO calculatie

	hoogte	bewaard gebouw		te slopen	buitenruimte
		BVO wonen	BVO KPN	BVO KPN	
1	4.4 m	160 m ²	19 m ²	200 m ²	126 m ²
BG	5.3 m	6 m ²	232 m ²	273 m ²	
kelder	3.0 m		136 m ²	148 m ²	
bouwhoogte					
	9.7 m	166 m ²	387 m ²	621 m ²	126 m ²

GO calculatie

	wonen
1	140 m
BG	
kelder	
140 m ²	

VVO calculatie

	KPN (bewaard gebouw)	KPN (te slopen)
1	14 m	179 m
BG	199 m ²	237 m ²
kelder	109 m ²	117 m ²
322 m ²		533 m ²

TOTAAL

BVO totaal	1,174 m²
BVO wonen	166 m ²
BVO KPN (bewaard gebouw)	387 m ²
BVO KPN (te slopen)	621 m ²
buitenruimte	126 m ²
GO	140 m²
VVO	855 m²

CALCULATIE - ONTWERP

BVO calculatie

	hoogte	bewaard gebouw		nieuw gebouw		buitenruimte
		BVO wonen	BVO horeca	BVO wonen	BVO overdekt	
4	3,0 m			235 m ²		18 m ²
3	3,0 m			235 m ²		40 m ²
2	3,0 m			275 m ²		16 m ²
1	3,0 m	179 m ²		273 m ²		66 m ²
BG	3,5 m	10 m ²	233 m ²	79 m ²	192 m ²	
kelder	3,0 m		144 m ²			
bouwhoogte						
	15,5 m	189 m ²	377 m ²	1.097 m ²	192 m ²	140 m ²

VVO calculatie

	horeca
4	
3	
2	
1	
BG	201 m ²
kelder	113 m ²
314 m ²	

GO calculatie

	bewaard gebouw		nieuw gebouw				
	69 m ²	73 m ²	93 m ²	94 m ²	110 m ²	112 m ²	115 m ²
4			1	1			
3			1	1			
2						1	1
1	1	1			1	1	
BG							
kelder	1	1	2	2	1	2	1
69 m ² 73 m ² 186 m ² 188 m ² 110 m ² 224 m ² 115 m ²							

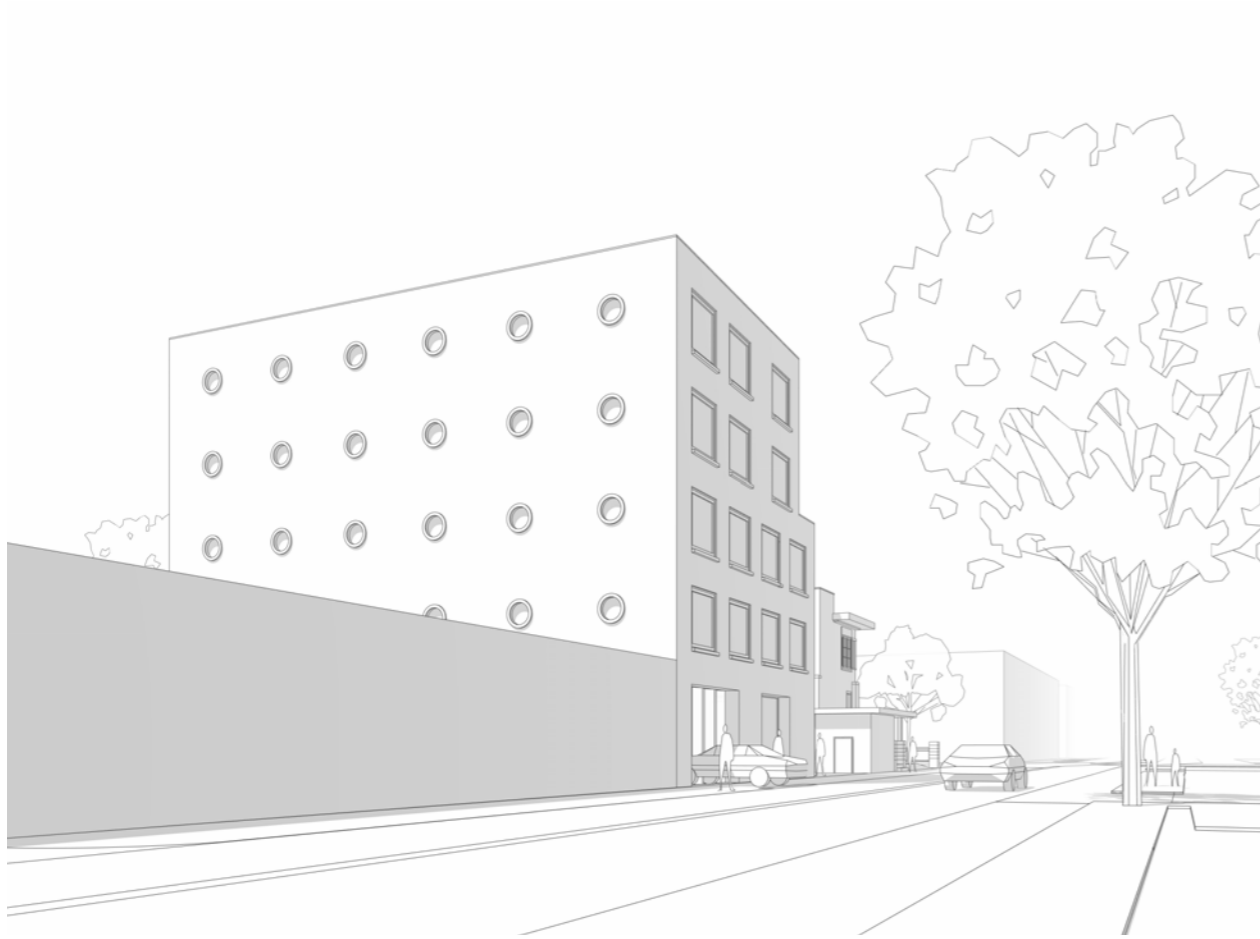
TOTAAL

BVO totaal	1.855 m²
BVO wonen bewaard gebouw	189 m ²
BVO wonen nieuw gebouw	1.097 m ²
BVO horeca	377 m ²
BVO overdekt (parkeren)	192 m ²
buitenruimte	140 m ²
GO totaal	965 m²
GO bewaard gebouw	142 m ²
GO nieuw gebouw	823 m ²
# woningen (vrije sector)	10
# parkeerplekken	8,0 (minimaal 6 volgens norm*)
VVO	314 m²

* norm: 0,3 pp / woningen < 60 m²,
0,6 pp / woningen > 60 m²



VARENWEG STRAATZIJDE



HOEK VARENWEG / WINGERDWEG



WINGERDWEG STRAATZIJDE



ZICHT VANUIT HET PARK



PARKEERSYSTEEM VOLGENS TEKENING



Data Sheet WÖHR PARKLIFT 340

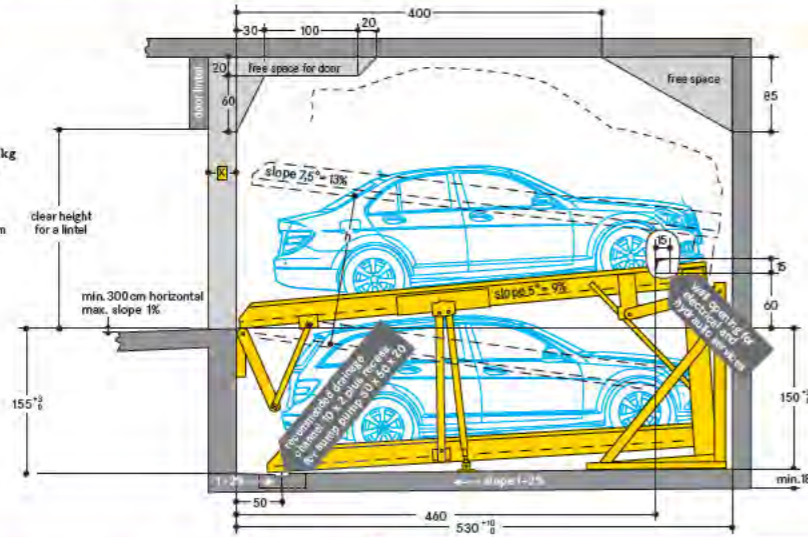


Single unit = 2 cars
Double unit = 4 cars
Suitable for condominium and office buildings. For permanent use only!
Both platforms are inclined
Load per platform max. 2000 kg (load per wheel max. 500 kg)

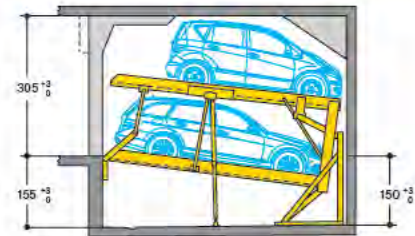
[a] = only applicable if garage doors are to be fitted. For roller doors $x=10/15$ cm

[x] = to be clarified with door supplier

Dimensions in cm



■ PARKLIFT 340-155/150 (height 305)

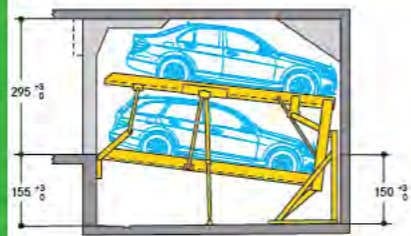


	car height	distance (h)
UL	only cars up to 160 cm	
LL	cars/station wagons up to 154 cm	158

UL = upper level, LL = lower level

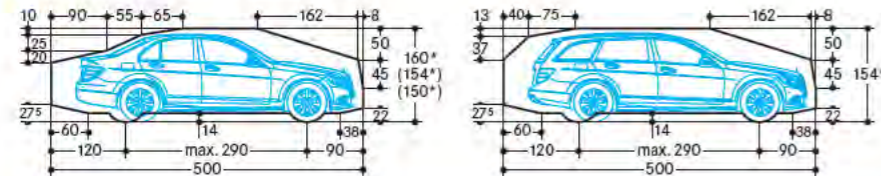
Please attend to restricted car- and platform distance height! If higher cars or platform distance heights are requested, we suggest to use our PARKLIFT 440 system.

■ PARKLIFT 340-155/150 (height 295)



	car height	distance (h)
UL	only cars up to 150 cm	
LL	cars/station wagons up to 154 cm	158

■ Clearance profile (car/station wagon)



■ Notes

- Clear platform width of 250 cm for car widths of 190 cm (see width dimensions stated on page 2). For large touring sedans we recommend a clear platform width of at least 260-270 cm for single and 500 cm for double systems.
- For standard lowered cars or cars with front spoilers exceeding the above clearance profiles, we recommend to use our system PARKLIFT 440.
- Due to recent increases in car length dimensions, and potential future developments, a pit length of 540 cm is advisable. This offers bigger safety distances also for future cars.
- At the edge of the pit a 10cm wide, yellow-black marking according to ISO 3864 has to be provided by the purchaser (see "statics and construction requirements" on page 3).
- It is not possible to have channels or undercuts and/or concrete haunches along the pit floor-to-wall joints. In the event that channels or undercuts are necessary, the system width needs to be reduced or the pit needs to be wider.
- The manufacturer reserves the right to construction or model modifications and/or alterations. Furthermore, the right to any subsequent part modification and/or variations and amendments in procedures and standards due to technical and engineering progresses in the art or due to environmental regulation changes, are also hereby reserved.

WÖHR Autoparksysteme GmbH | Ölgrabenstr. 14 | 71292 Fritolzhelm | Germany

+49 [0] 7044 46-0 | +49 [0] 7044 46-149 | info@woehr.de | www.woehr.de

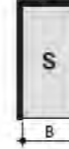
■ Width dimensions - Underground garages

All dimensions shown are minimum. Construction tolerances must be taken into consideration. All dimensions in cm.

The access to the PARKLIFT should be level for a distance of 300cm immediately in front of the pit (max. slope allowable 1%). Beyond this max. slope 10%.

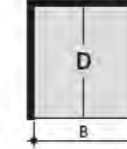
■ Wall to wall

Single unit (2 cars)



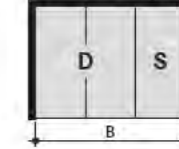
Space required B	gives clear platform width
260	230
270	240
280	250
290	260
300	270

Double unit (4 cars)



Space required B	gives clear platform width
490	460
510	480
530	500

Combinated unit (6 cars)



Space required B	gives clear platform width
750	460+230
780	480+240
810	500+250
820	500+260
830	500+270

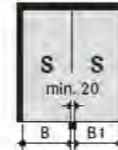
Wall openings required between partitions for electrical and hydraulic conduits must be provided where applicable. Wall openings may not be closed after installation.

The driving aisle width to be compliant with country regulations locally in force.

Other width combinations as well as smaller widths are possible.

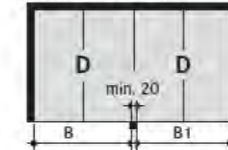
■ Pillars outside pit

Single unit (2 cars)



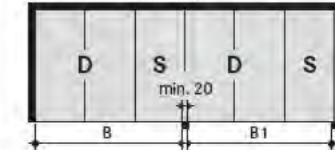
Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
250	240	230
260	250	240
270	260	250
280	270	260
290	280	270

Double unit (4 cars)



Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
480	470	460
500	490	480
520	510	500

Combinated unit (6 cars)



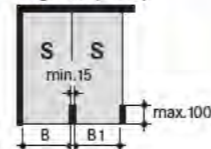
Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
740	730	460+230
770	760	480+240
800	790	500+250
810	800	500+260
820	810	500+270

The driving aisle width to be compliant with country regulations locally in force.

Other width combinations as well as smaller widths are possible.

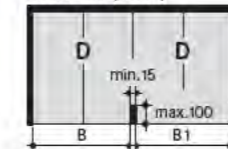
■ Pillars inside pit

Single unit (2 cars)



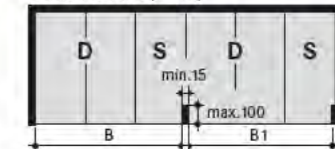
Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
255	245	230
265	255	240
275	265	250
285	275	260
295	285	270

Double unit (4 cars)



Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
485	475	460
505	495	480
525	515	500

Combinated unit (6 cars)



Space required wall-pillar B	pillar B1	gives clear platform width
745	735	460+230
775	765	480+240
805	795	500+250
815	805	500+260
825	815	500+270

The driving aisle width to be compliant with country regulations locally in force.

Other width combinations as well as smaller widths are possible.

■ Important notes

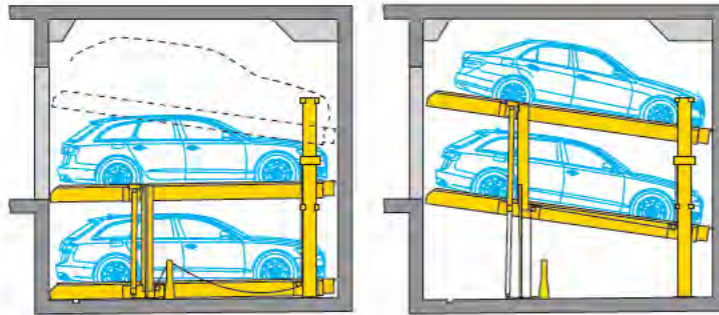
If maximum platform widths are not installed, difficulties might arise when entering or exiting the cars on the parking units. This depends on the car type, the access and the individual driving behaviour.

For parking slots at edges or between walls, we recommend going for our maximum platform widths. For cars wider than 190 cm, platform width of 270/500 cm is required to enter and exit the car at drivers-side.

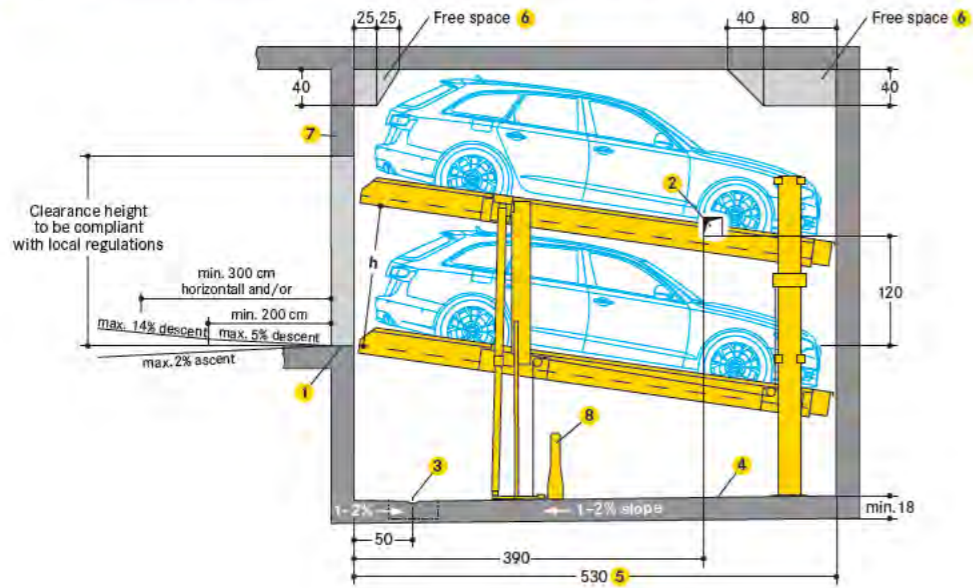
Data Sheet WÖHR PARKLIFT 405



- Single units: 2 cars
- Double units: 4 cars
- Platform load options:
 - max. 2000 kg, load per wheel 500 kg
 - max. 2600 kg, load per wheel 650 kg
- Platform slopes for drive-on:
 - upper level: 1° = 2% ascent
 - lower level: 8° = 14% descent
- Platform slope of the top platform help drainage



Length dimensions underground car park (height dimensions see page 2)



Width dimensions (underground car park)

Intermediate walls

Single unit (2 cars)

Double unit (4 cars)

Combined unit (6 cars)

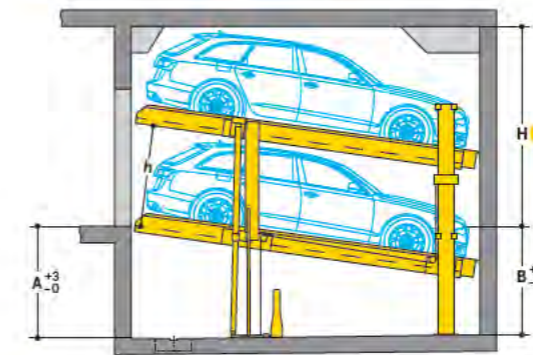
Space requirements B	Clear platform width	Space requirements B	Clear platform width	Space requirements B	Clear platform width
260	230	490	460	750	460+230
270	240	510	480	780	480+240
280	250	530	500	810	500+250
290	260	550	520	840	520+260
300	270	570	540	870	540+270
310	280 ¹			880	540+280
320	290 ¹			890	540+290
330	300 ¹			900	540+300

The driving aisle width must comply with local regulations

It is possible to combine different widths

¹ Only with platform load 2600 kg

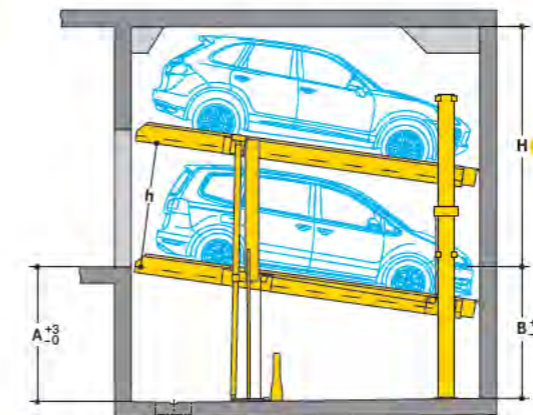
Height dimensions Standard type



- With an increase in headroom available, correspondingly taller cars will be able to park on the upper platform.
- UL= upper level / LL = lower level
L = Limousine / S = Station wagon

Type	Height (H) ¹	Pit depth A	Pit depth B	Vehicle height ² UL	Vehicle height ² LL	Platform distance (h)
405-170	290	170	165	only L: 150	L+S: 150	155
	300	170	165	L+S: 150	L+S: 150	155
405-175	295	175	170	only L: 150	L+S: 155	160
	300	175	170	only L: 155	L+S: 155	160
	305	175	170	S: 150 L+S: 155	L: 160	160
405-180	310	175	170	L+S: 155	L+S: 155	160
	300	180	175	only L: 150	L+S: 160	165
	310	180	175	S: 150 L+S: 160	L: 160	165
405-185	320	180	175	L+S: 160	L+S: 160	165
	305	185	180	only L: 150	L+S: 165	170
	315	185	180	S: 150 L+S: 165	L: 160	170
405-190	320	185	180	S: 155 L+S: 165	L: 165	170
	330	185	180	L+S: 165	L+S: 165	170
	310	190	185	only L: 150	L+S: 170	175
405-195	320	190	185	S: 150 L+S: 170	L: 160	175
	330	190	185	only L: 170	L+S: 170	175
	340	190	185	L+S: 170	L+S: 170	175
405-200	315	195	190	only L: 150	L+S: 175	180
	325	195	190	S: 150 L+S: 175	L: 160	180
	340	195	190	only L: 175	L+S: 175	180
405-205	350	195	190	L+S: 175	L+S: 175	180
	320	200	195	only L: 150	L+S: 180	185
	330	200	195	S: 150 L+S: 180	L: 160	185
405-210	350	200	195	S: 170 L+S: 180	L: 180	185
	360	200	195	L+S: 180	L+S: 180	185

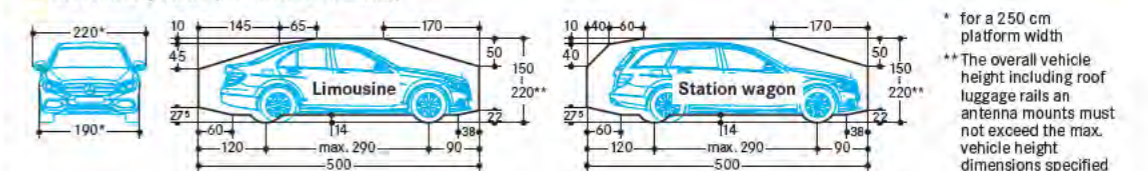
Height dimensions Premium type



- With an increase in headroom available, correspondingly taller cars will be able to park on the upper platform.
- UL= upper level / LL = lower level
L = Limousine / S = Station wagon

Type	Height (H) ¹	Pit depth A	Pit depth B	Vehicle height ² UL	Vehicle height ² LL	Platform distance (h)
405-205	335	205	200	L+S: 150	L+S: 185	190
	350	205	200	L+S: 165	L+S: 185	190
	360	205	200	L+S: 175	L+S: 185	190
405-210	370	205	200	L+S: 185	L+S: 185	190
	340	210	205	L+S: 150	L+S: 190	195
	365	210	205	L+S: 175	L+S: 190	195
405-215	375	210	205	L+S: 185	L+S: 190	195
	380	210	205	L+S: 190	L+S: 190	195
	345	215	210	L+S: 150	L+S: 195	200
405-220	375	215	210	L+S: 180	L+S: 195	200
	385	215	210	L+S: 190	L+S: 195	200
	390	215	210	L+S: 195	L+S: 195	200
405-225	350	220	215	L+S: 150	L+S: 200	205
	385	220	215	L+S: 185	L+S: 200	205
	395	220	215	L+S: 195	L+S: 200	205
405-230	400	220	215	L+S: 200	L+S: 200	205
	355	225	220	L+S: 150	L+S: 205	210
	395	225	220	L+S: 190	L+S: 205	210
405-235	405	225	220	L+S: 200	L+S: 205	210
	410	225	220	L+S: 205	L+S: 205	210
	360	230	225	L+S: 150	L+S: 210	215
405-240	405	230	225	L+S: 195	L+S: 210	215
	415	230	225	L+S: 205	L+S: 210	215
	420	230	225	L+S: 210	L+S: 210	215
405-245	365	235	230	L+S: 150	L+S: 215	220
	415	235	230	L+S: 200	L+S: 215	220
	425	235	230	L+S: 210	L+S: 215	220
405-250	430	235	230	L+S: 215	L+S: 215	220
	370	240	235	L+S: 150	L+S: 220	225
	425	240	235	L+S: 205	L+S: 220	225
405-255	435	240	235	L+S: 215	L+S: 220	225
	440	240	235	L+S: 220	L+S: 220	225

Clearance profile (for standard vehicles)



* for a 250 cm platform width
** The overall vehicle height including roof luggage rails an antenna mounts must not exceed the max. vehicle height dimensions specified