

3.4 Bijlage toelichting nokhoogtes

Vaak wordt een woonwagen geassocieerd met een gebouw van 1 woonlaag. In veel gevallen in Zwolle is er sprake van 2 woonlagen. De daaruitvolgende nokhoogtes van 4 tot 7,3 meter zijn op veel locaties niet direct storend en passen stedenbouwkundig gezien vaak prima in de omgeving. Met behulp van fototechnieken is het mogelijk om visueel weer te geven wat de consequenties op verschillende locaties zouden zijn wanneer nokhoogtes gewijzigd zouden worden. Uit deze fotomontage blijkt dat het verhogen van de nok vaak niet stoort en zelfs positief kan werken voor de relatie met de bebouwing in de directe omgeving.



fig01 locatie A (Fluessen) bestaande situatie en nieuwe situatie met verhoogde wagen op 1c



fig02 locatie A (Rijnlaan) bestaande situatie en nieuwe situatie met verhoogde wagen op 1c

Het verhogen van de nok van een wagen zoals hier gevisualiseerd is op locatie A op standplaats 1c niet storend. Er ontstaat een zekere diversiteit in volumes, hoogtes en dakvormen. Of een wagen een traditioneel dakafschot heeft of deze optrekt zodat (intern maar niet direct zichtbaar van buiten) een tweede woonlaag gerealiseerd kan worden maakt hier stedenbouwkundig gezien niet uit.

Een ander voorbeeld is op locatie G op standplaats 55. De (vaak) wit gekleurde wagens sluiten hier in materialisering visueel uitstekend aan op de witte, direct naastgelegen bebouwing. Juist met het verhogen van de nok wordt er ook in nokhoogte en dakvorm stedenbouwkundig aansluiting gezocht en gevonden bij de omgeving.



fig03 locatie G (Vrouwenlaan) bestaande situatie en nieuwe situatie met verhoogde wagen op 55



fig04 locatie I (Trompetterspad) bestaande situatie en nieuwe situatie met verhoogde wagen met rood dak op 43

Een diversiteit in nokhoogtes in verhouding tot breedtes is geen probleem. Er kan gevarieerd worden tussen daken met een minimaal afschot (15%) tot wagens met een dak dat weliswaar begint op een maximale goothoogte van 3,5 meter maar een tweede bouwlaag mogelijk maakt.

3.5 Bijlage toelichting dakkapellen

Het wordt een probleem (stedenbouwkundig, bouwtechnisch en woonwagengebriptechnisch gezien) wanneer op een verdieping tellende woonwagen dakkapellen geplaatst worden. Door accentuatie van deze verdieping draait de woonwagen weg van het begrip woonwagen. Het bouwwerk wordt massief en aanwezig en verschilt weinig tot niet meer van een gewoon woonhuis in volume en gebruik.

De eerder aangebrachte afscheidingen van muurtjes en bergingen die dienden om de wagens aan het zicht van buitenaf te onttrekken vallen in het niet bij nieuwe gerealiseerde volumes. Voorbeelden hiervan zijn de wagens op standplaatsen 43 en 59 op locatie O en wagens op standplaatsen 8, 10 en 12 op locatie E. Enkel in materialisering (lichte materialen ivm ontbrekende fundering) en ontwerp (vergroten bestaand type) wijkt het bouwwerk nog af reguliere woonhuizen.



fig05 locatie O (IJsselcentraleweg) en locatie E (Bastionstraat) bestaande situaties met wagens die ver boven bergingen torenen

Daarnaast, door de indelingsvrijheid van de standplaatsen, ontstaat er een afstandsprobleem wanneer, door plaatsing van dakkapellen, de woonwagens op de verdieping een gelijke breedte en diepte krijgen als het volume op de begane grond. Twee naast elkaar gelegen woonwagens met verdieping en dakkapellen ontnemen elkaar zon- en daglicht op de begane grond (fig06 en fig07) en privacy komt in het geding. Daarnaast is het een kleine vervolgstap om de dakkapellen met elkaar te verbinden en over de diepte door te trekken waardoor een volwaardige verdieping ontstaat (fig08). Wanneer de naastgelegen standplaats hetzelfde doet ontstaat er een massieve stedelijke wand met bouwtechnische en stedenbouwkundige bezwaren waarbij de woningen niet meer onder woonwagens geschaard kunnen worden (fig09).



fig06 locatie J (Swammerdanlaan) bestaande situatie en nieuwe situatie wanneer wagen op standplaats 20 gekopieerd wordt



fig07 locatie O (IJsselcentraleweg) bestaande situatie en nieuwe situatie wanneer wagen op standplaats 59 gekopieerd wordt



fig08 locatie O (IJsselcentraleweg) bestaande situatie en nieuwe situatie wanneer wagen op standplaats 59 dakkapellen verbindt



fig09a locatie O (IJsselcentraleweg) nieuwe situatie wanneer wagen op standplaats 59 gekopieerd wordt op naastgelegen plaatsen



fig09b locatie O (IJsselcentraleweg) nieuwe situatie wanneer gekopieerde wagens geen dakkapellen mogen hebben (verbetering)



fig09c locatie O (IJsselcentraleweg) nieuwe situatie wanneer gekopieerde wagens geen dakkapellen mogen hebben en ramen in de kopgevel krijgen ter hoogte van de tweede bouwlaag (grote verbetering)

De conclusie uit bovenstaande analyses is om dakkapellen niet toe te staan en een maximale goothoogte van 3,5 meter op te nemen zodat een tweede bouwlaag wel mogelijk is maar niet stedenbouwkundig kan storen.

3.6 Bijlage toelichting gevelopeningen

Om te communiceren met hun directe omgeving is het belangrijk dat gebouwen met een tweede woonlaag en een nokhoogte boven de 5 meter, wanneer gevels tot de nok of goot van het wolfsdak omhoog worden getrokken, minimaal 1 gevelopening bevatten. Hoe het wel en niet moet is terug te vinden in de woonwagengedragingen op standplaats 59 aan de IJsselcentraleweg. De gevel die hoog over de achtergelegen berging heen kijkt is massief en volledig dicht. Aan de andere kant zijn er ramen aangebracht. Deze openingen, ook verwijzend naar eerder voorbeeld in fig09c, maakt het gebouw beter inpasbaar en onderdeel van de omgeving.



fig10 locatie O (IJsselcentraleweg) bestaande situatie standplaats 59 met gevels aan de IJsselcentraleweg en aan de parkzijde

3.7 Bijlage toelichting specifieke nokhoogte

Bovenstaande richtlijnen gelden voor alle woonwagengedragingen op alle 21 locaties. Hieruit volgt dus ook dat in principe een nokhoogte van 7,3 meter, zoals enkele wagens nu maximaal hebben, is toegestaan. Voor enkele specifieke locaties moet echter in het beleid van deze maximale nokhoogte afgeweken worden. Wanneer standplaatsen onder het type 'deel van woonstraat' en 'kamp' vallen is er geen bezwaar tegen een nokhoogte van maximaal 7,3 meter.

Voor standplaatsen van het type 'afgezonderd' wordt hiervan deels afgeweken. Op sommige locaties (C – H – M – R) bevindt zich een duidelijke afscheiding van de directe omgeving door hoog groen of hoge gebouwen. Hier is het stedenbouwkundig gezien eveneens geen probleem als de nokhoogte maximaal 7,3 meter bedraagt. Echter, voor de locaties F – L – T – U is het stedenbouwkundig ongewenst om een nokhoogte hoger dan maximaal 5 meter toe te staan. Deze locaties liggen weliswaar afgezonderd maar grenzen aan open en laag groen (L – T), een groene parkstructuur met laag groen en een begraafplaats (F) en aan een open kade met achterliggend laag groen (U).