Bijlage 2



Reconstructie luifel Museum Het Tramstation Schipluiden,

i.o.v. de Historische Vereniging Oud-Schipluiden, 2018

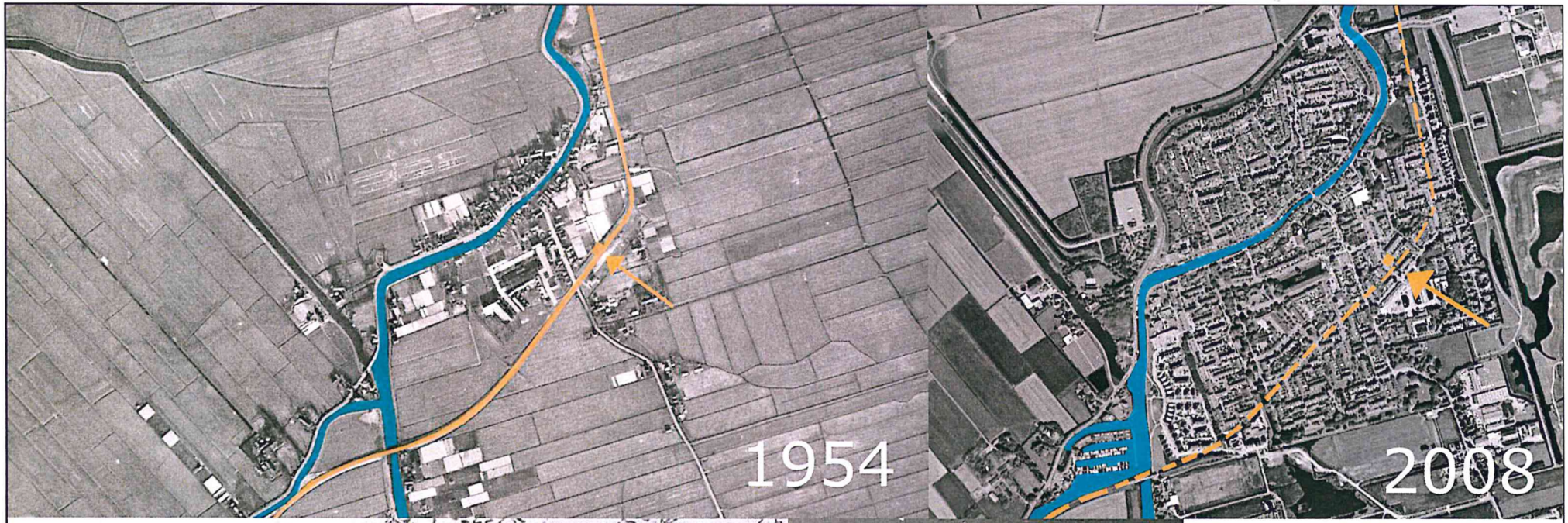
Inleiding Op 1 oktober 1912 kwam een groot gezelschap bijeen om met een rit van de stoomtram het traject Maaslandse Dam - Delft feestelijk in gebruik te nemen. Het was de laatste, maar zeer belangrijke schakel in het tramlijnennet van de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij (WSM). De stoomtram gaf aansluiting op het spoorwegennet, waarmee het vervoer van en naar het Westland gemakkelijker werd.

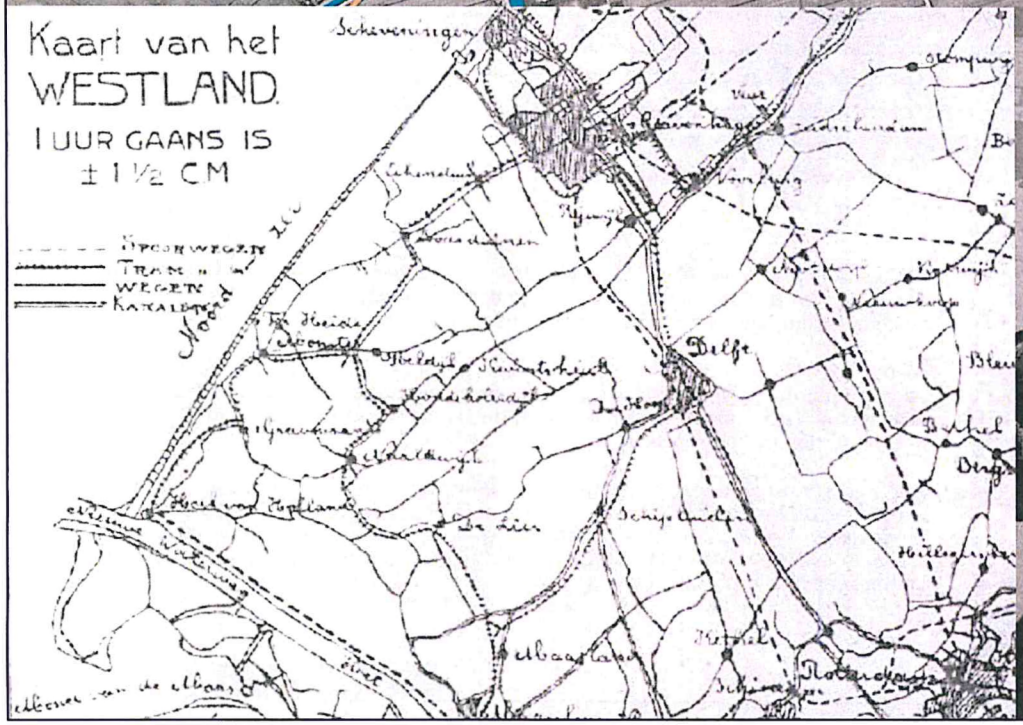
Ook werd die dag de opening van het haltegebouw in Schipluiden gevierd. Het markante haltegebouw fungeerde voor Schipluiden als opstapplaats voor passagiers en als laadplek voor goederen. Om de passagiers bij het in-en uitstappen zo gerieflijk mogelijk te maken bij alle weersomstandigheden, was aan de wachtkamer een veranda gebouwd met een karakteristieke luifel die bijna tot aan de rails kwam. Dezelfde luifel werd echter weer gesloopt nadat de functie van personenvervoer in de jaren '30 was komen te vervallen.

Vandaag de dag huurt de Historische Vereniging Oud-Schipluiden het gebouw van de gemeente en fungeert het als streekmuseum waarin o.a. aandacht wordt besteed aan de geschiedenis van de WSM. In 1987 is het pand met succes gerestaureerd waardoor het pand er anno 2009 mooi bij staat. Alleen de karakteristieke luifel ontbreekt nog...

De Historische Vereniging hoopt met dit boekje het enthousiasme op te wekken bij bestuurders en sponsoren om samen ook dat stukje geschiedenis terug te brengen.





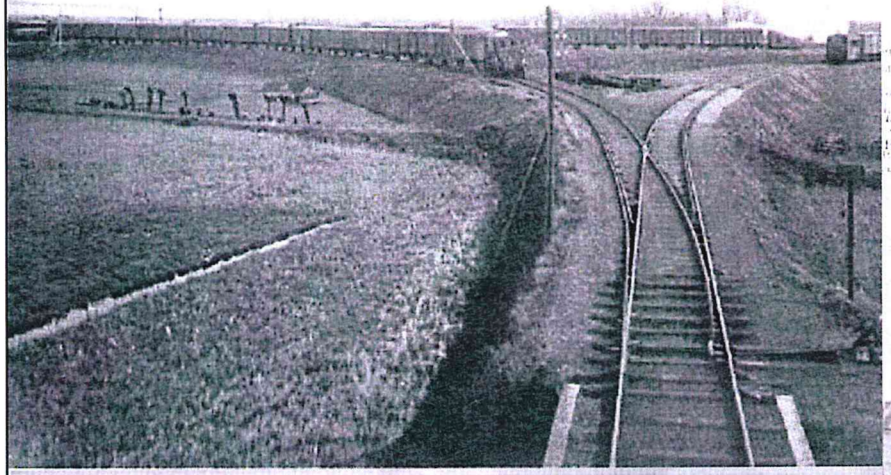


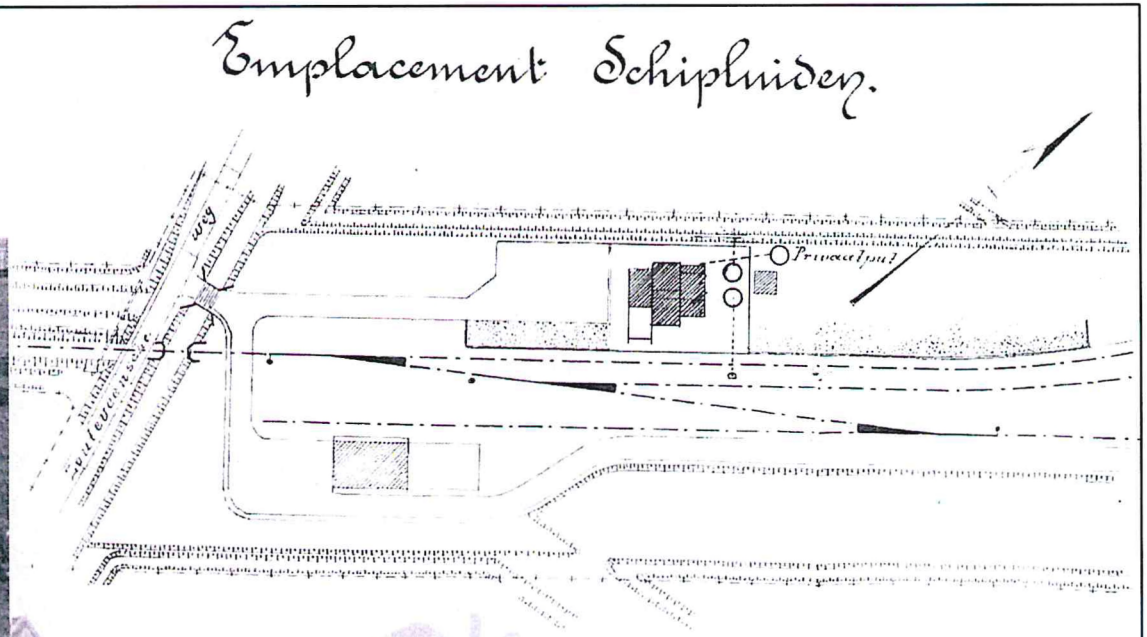


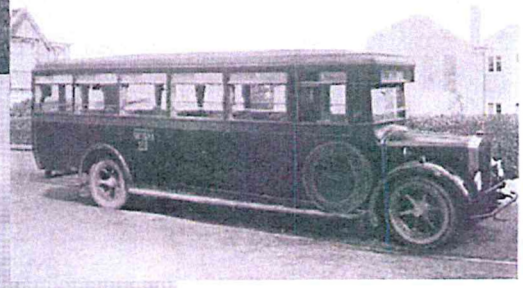
Een terugblik op de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij

Het spoorwegennet kwam in Nederland na 1860 (door de Spoorwegwet) goed van de grond. Als reactie hierop ontstonden er vanaf de jaren '70 overal in het land maatschappijen die regionaal railverbindingen wilden aanleggen in aansluiting op de 'grote' spoorwegen. Zo ook in het Westland waar in 1881 de WSM werd opgericht.

Terugkijkend heeft het bedrijf zich bewezen als een bedrijf dat meegroeide met de ontwikkelingen in de wereld. Zo begon het vervoersbedrijf met locomotieven en personenrijtuigen. In de loop van de jaren werden hier ook goederenwagens aangekoppeld. Deze werden jaren later vervangen door motortrams en vrachtwagens.
Ook de recessie in de jaren '30 en de tweede wereldoorlog hadden grote invloed op het vervoersbedrijf maar zorgde niet voor de ondergang.





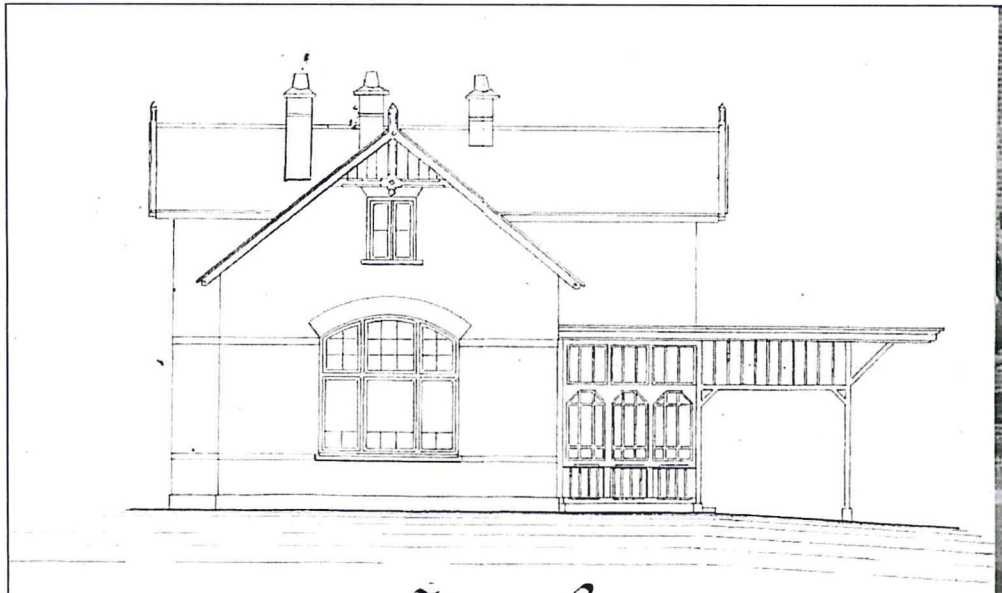




Het vervoer per tram had veel invloed op het landschap. Aparte trambanen werden aangelegd en er verschenen stations. Zo ook de stations in Schipluiden en Maasland. Ook stalen bruggen werden geplaatst zoals de trambrug over de Vlaardingervaart.

In de jaren '30 hield het personenvervoer per tram op te bestaan door de opkomst van de bus, deze was moderner en flexibeler. Veertig jaar later, op 1 feb 1970, werd het laatste stukje goederendienst tussen de Delftsche Groenteveiling in Den Hoorn tot het NS station in Delft opgeheven.

Met het verdwijnen van de tram kwam er weer grond vrij wat goed gebruikt kon worden voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden. Ook de vrijgekomen bruggen werden opgeknapt er voorzien van een nieuw wegdek. Enkele stations overleefde de slopershamer en kregen een nieuwe functie. Zo ook het stationsgebouw in Schipluiden.



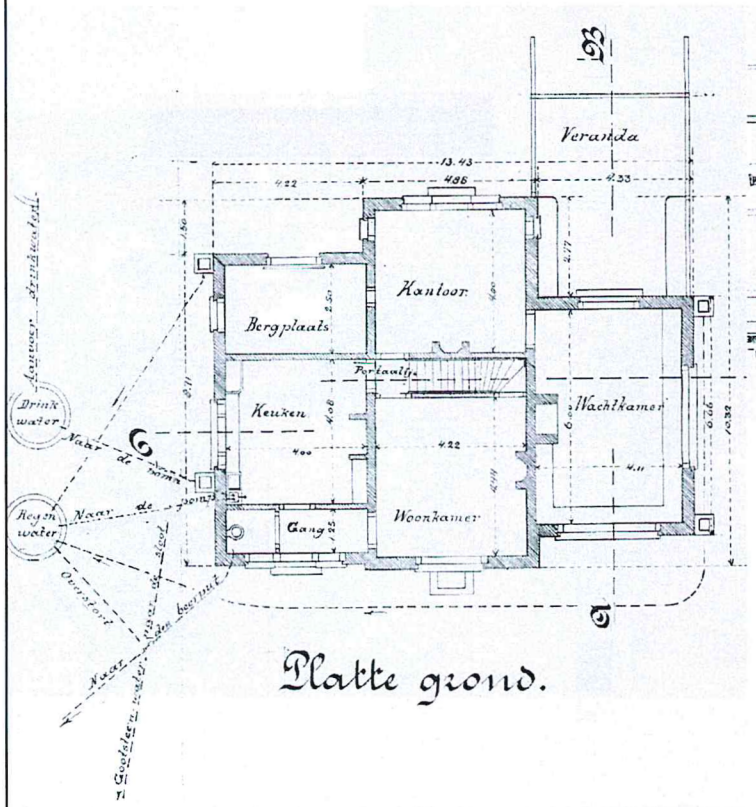
Zijgevel.



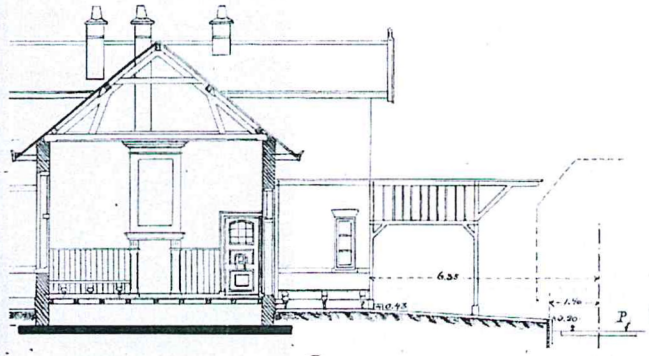


Het tramgebouw Schipluiden In 1911 was voor zowel het haltegebouw van Maasland als van Schipluiden een bouwvergunning aangevraagd. De gebouwtjes waren elkaars spiegelbeeld. Ze waren, zoals de andere grotere stations, ontworpen door ir. D.P. Ameijden van Duijm. Het haltegebouw was goed als zodanig herkenbaar. De gele banden en helderrode strekken boven de kozijnen zijn kenmerkend voor de periode evenals de rode verglaasde pannen en het naambord in gekleurde grestegels. Aan details werd ook aan de buitenzijde zeer veel aandacht besteed wat onder andere blijkt uit de driehoekige opvullingen in de topgevels en de bewerkte gootklossen en boeidelen.

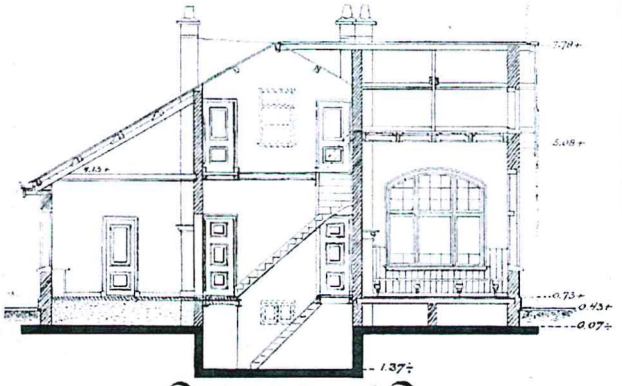
Een opvallend element was de luifel. Deze was gekoppeld aan de wachtkamer zodat de passagiers droog de trein in konden stappen. Deze veranda was aan de westzijde gedeeltelijk gesloten en voorzien van lambrisering en banken. Zowel in de zijkant als in de bovenrand, langs de luifel, was veel glas verwerkt. In de bovenramen van de veranda was het glas geel; het overige glas in de ramen en deuren was "dubbel dik wit Fransch glas".



Platte grond.

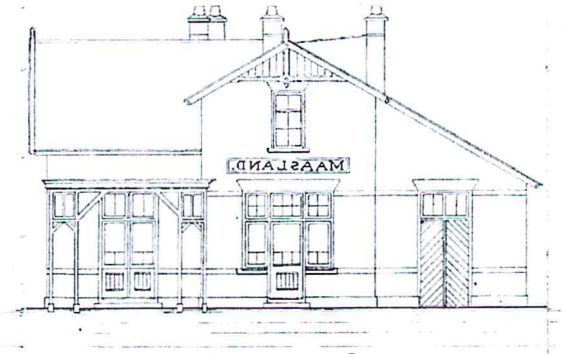


Doorsnede AB.



Doorsnede CD.

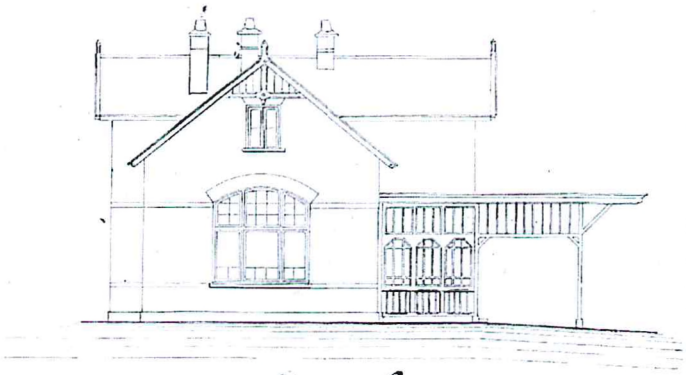
Indeling tramgebouw Behalve een dienstgedeelte, bestaande uit wachtkamer, kantoor en berging had het gebouw ook een woongedeelte met een woonkamer, keuken, twee slaapkamers, zolder en kelder. Het kantoor had, behalve een deur die toegang gaf tot het perron, ook een tweetal zijraampjes die het mogelijk maakten om over de lijn uit te kijken. Het ene raampje gaf uitzicht op de trambrug, het andere op de lijn richting Den Hoorn. In de deur tussen de wachtkamer en het kantoor was een loket aangebracht: een afsluitbaar draaiend raampje met marmeren vensterbankje. Post en pakjes konden via dit loket aan de stationschef worden aangeboden voor vervoer.
De voordeur van het woongedeelte lag aan de noordzijde van het gebouwtje.



Voorgevel.



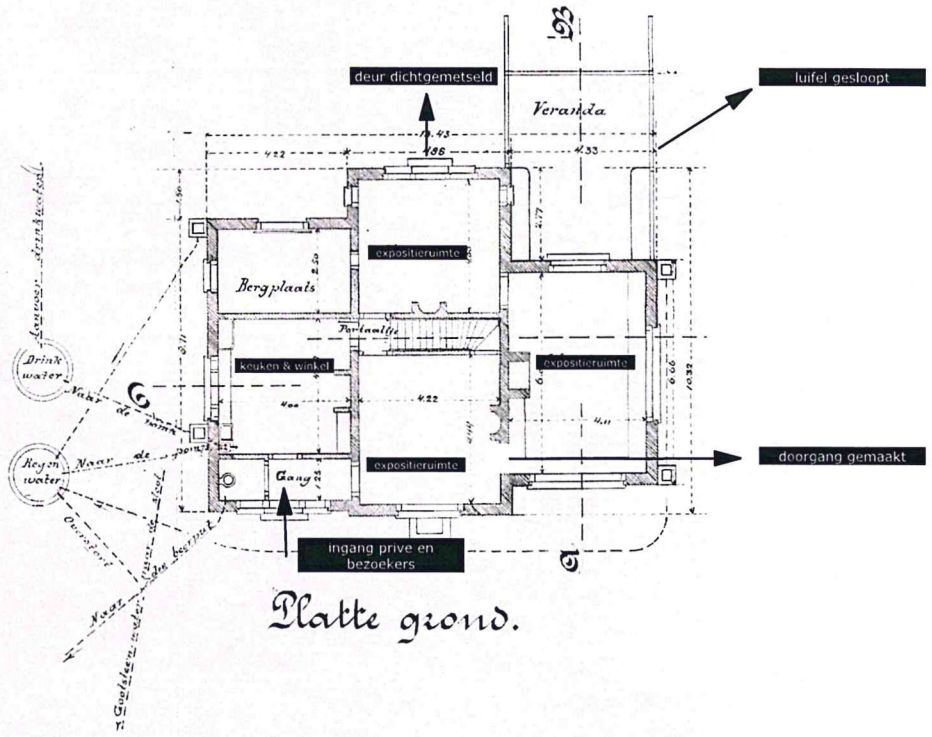
Achtergevel.



Zijgevel.







Het gebouw heeft twee grote wijzigingen ondergaan. Ten eerste het weghalen van de luifel. Ten tweede de wijziging van de ingang. Toen de tram nog actief was kwamen passagiers via de luifel naar binnen.
De entree van het museum is vandaag de dag gesitueerd op de plek waar vroeger de woning was ontsloten. Feitelijk de oorspronkelijke achterkant.

Een minder ingrijpende wijziging was het gedeeltelijk dichtmetselen van de deur in het voormalige kantoor naar het perron. Hier is nu een raam te zien. Wel is in het metselwerk duidelijk zichtbaar gemaakt hoe de oorspronkelijke indeling is geweest. Ook intern zijn er enkele kleine veranderingen geweest.

Bij de restauratie in 1988 heeft het gebouw een nieuw dak, nieuwe schoorstenen, enkele nieuwe kozijnen en een schilderbeurt gekregen. Intern is de lambrisering en de beschildering hiervan gerestaureerd, de schouw in de wachtkamer hersteld en een van de banken is aangebracht. Ook zijn moderne deuren vervangen voor oude deuren.



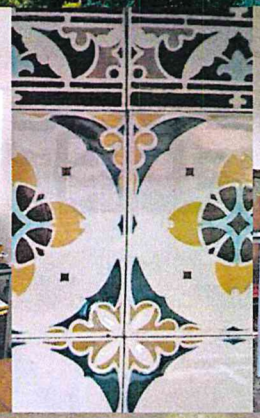








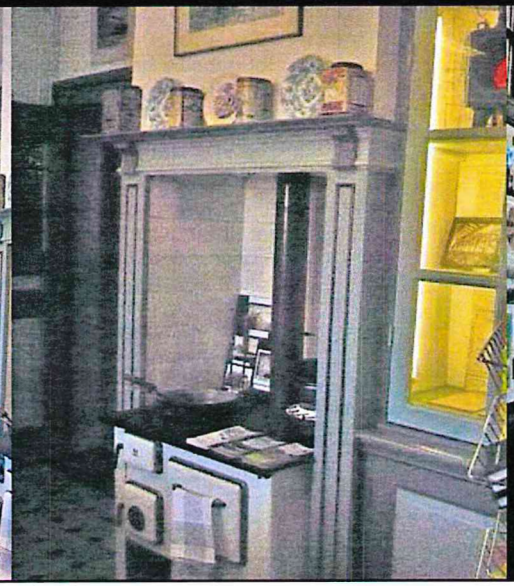


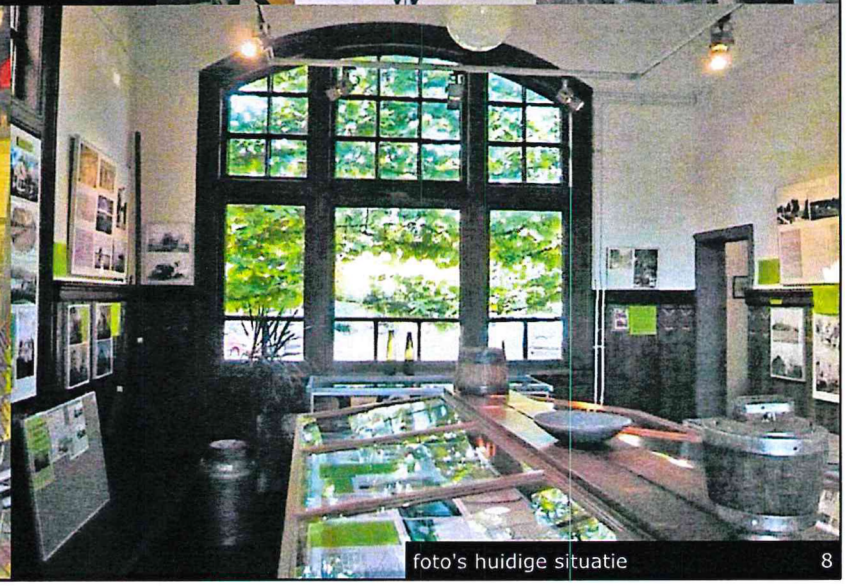




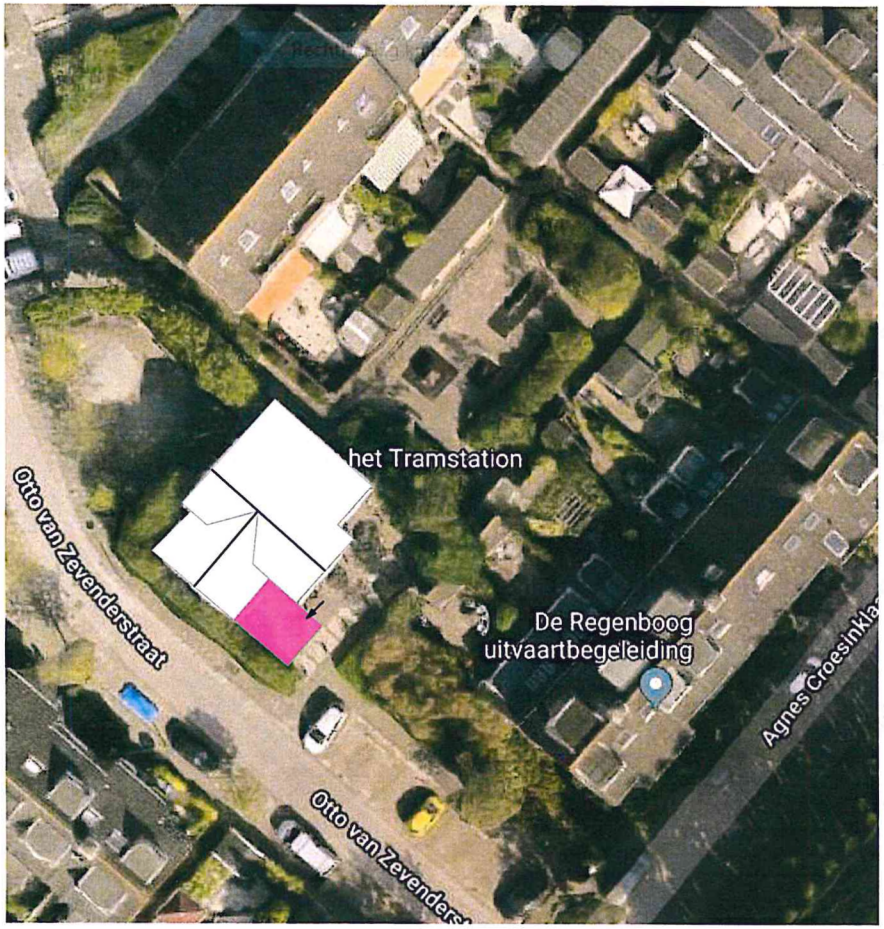
De gekleurde tegels, de lambriseringen, de houten beschilderde plafonds etc, zijn nog allemaal zichtbaar.







foto's huidige situatie



Plan:
De Historische Vereniging Oud-Schipluiden wil in samenwerking met de gemeente een reconstructie maken van de luifel.

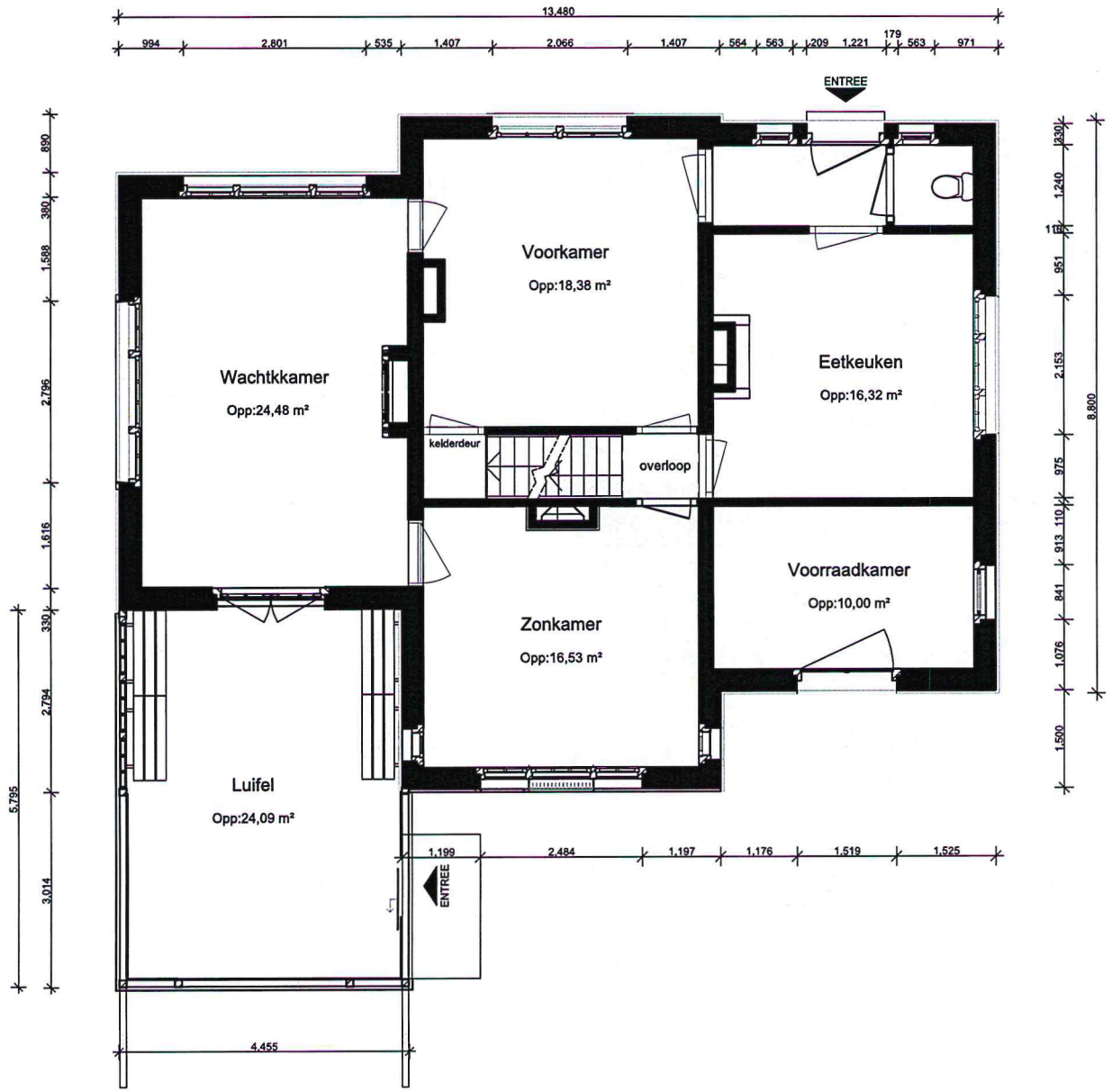
Functie:
Het museum krijgt een meer representatieve en toegankelijke ontvangstruimte aan de hoofdzijde van het gebouw. Er wordt meer expositieruimte gecreëerd. Er kan meer publiek worden ontvangen bij de opening van tentoonstellingen en bij presen-taties en uitvoeringen. En Schipluiden krijgt een vast verkoop-/informatie-punt voor folders, wandel- en fietsroutes, boekjes etc.

Procedure:
Het Museum Het Tramstation is een rijksmonument. Dit betekent dat naast de Gemeente Midden-Delfland ook de Rijksdienst voor Monumentenzorg in de plannen moet worden gekend.

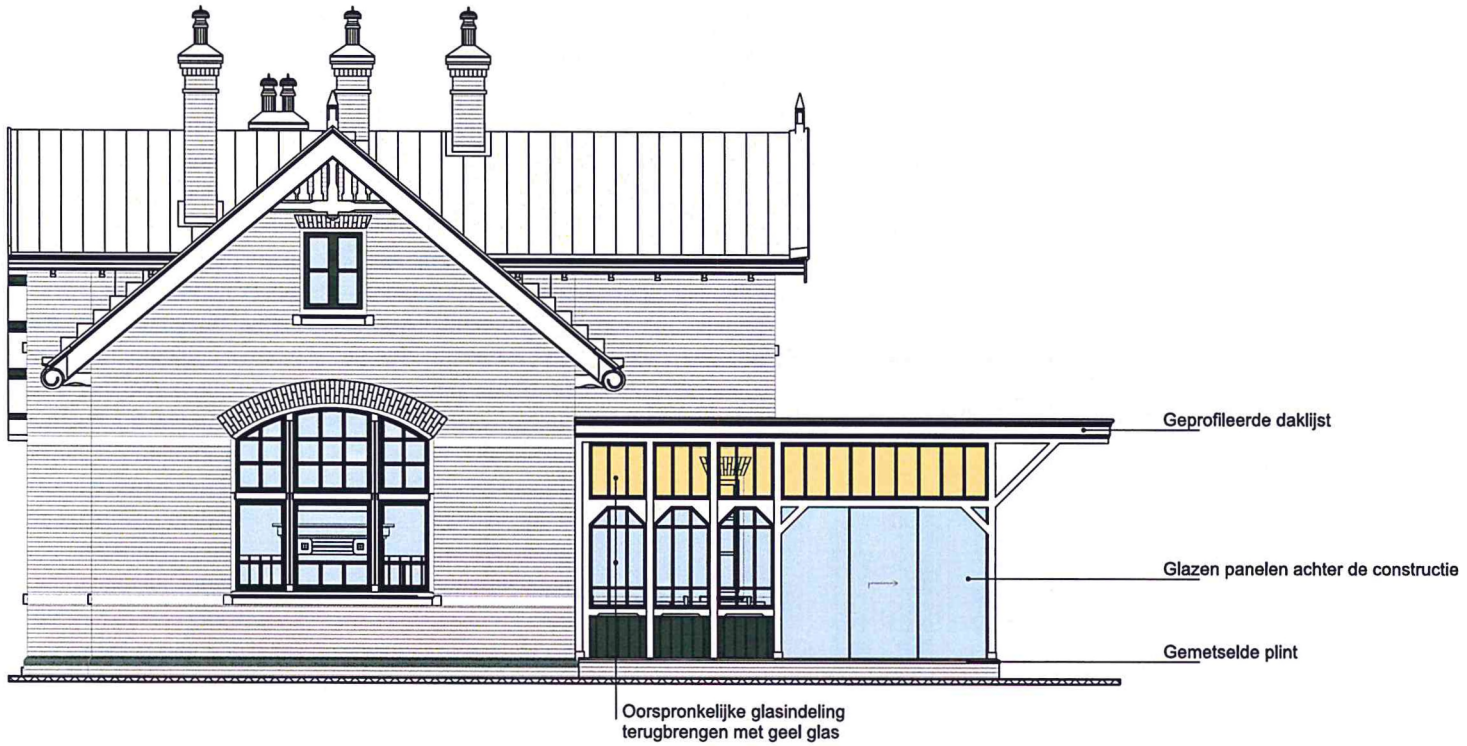
Uitvoering:
Voor de reconstructie worden oude bouwtekeningen en foto's gebruikt. De nieuwe luifel zal echter niet geheel identiek zijn. Om de ruimte zo bruikbaar mogelijk te maken, wordt het een gesloten ruimte waarbij glas wordt toegepast op de plekken waar het vroeger open was. De ingang zal aan de zijkant zijn.

Uitgangspunt bij het plaatsen van het glas is een strakke detaillering waarbij het glas achter de constructie wordt geplaatst.

Ook zal de vloer worden opgehoogd zodat er geen hoogteverschil ontstaat tussen de luifel en de wachtkamer.
Het omliggende terrein zal aangepast moeten worden zodat de luifel en de entree bereikbaar en toegankelijk zijn.



Plattegrond 1:100 10



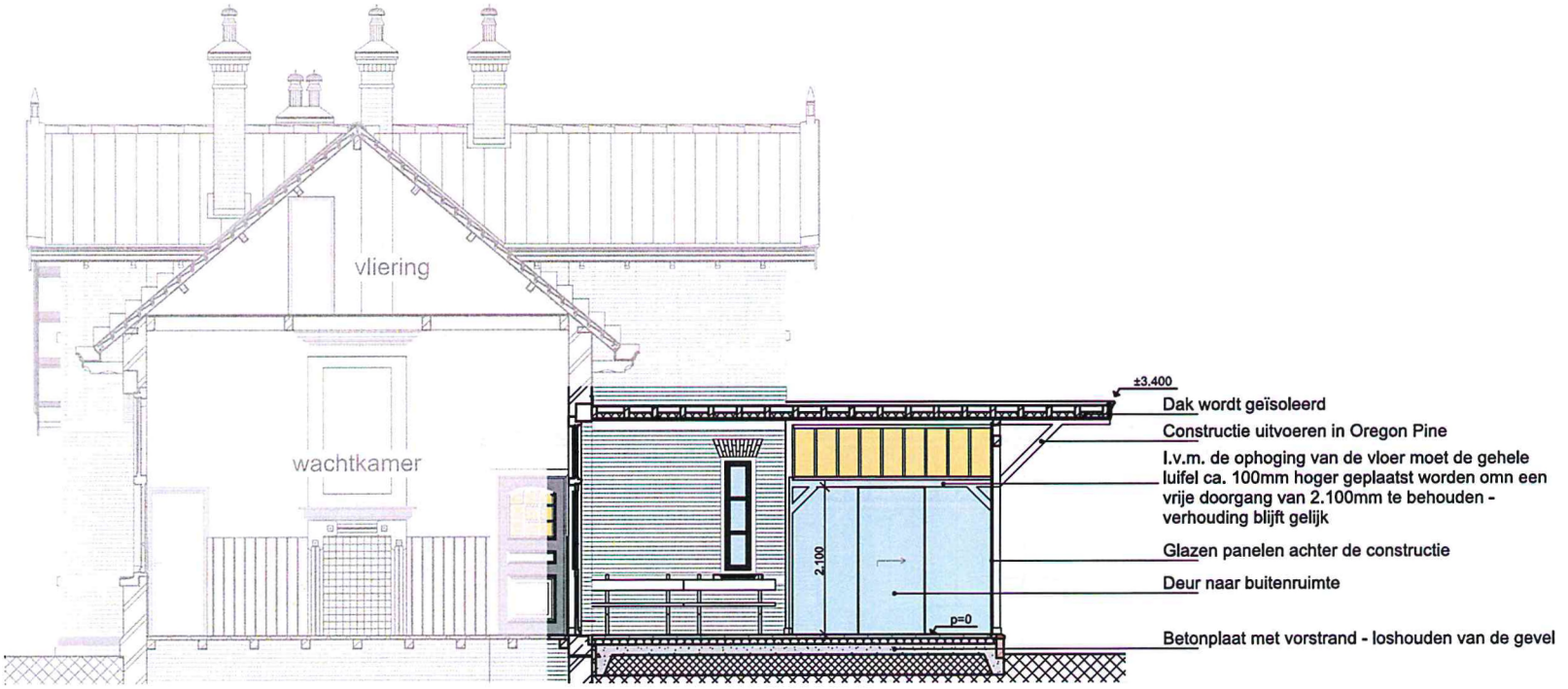
Zuidwestgevel 1:100



Zuidoostgevel 1:100 12



Noordoostgevel 1:100



Langsdoorsnede Luifel 1:100 14



Dwarsdoorsnede Luifel 1:100 15

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Monumentnummer*: 521921

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 18 september 2001
Kadaster deel/nr: 17623/43

*Woonplaats**	*Gemeente**	*Provincie**
Schipluiden	Midden-Delfland	Zuid-Holland

*Straat**	*Nr**	*Toev.**	*Postcode**	*Woonplaats**	*Situering*	*Locatie*
Otto van Zevenderstraat	2		2636 HN	Schipluiden		

*Kadastrale gemeente**	*Sectie**	*Kad. object**	*Appartement*	*Grondperceel*
SCHIPLUIDEN	B	3095		

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het ten behoeve van de Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij (WSM) omstreeks 1912 gebouwde TRAMSTATION is een tastbaar overblijfsel van de WSM, die een belangrijke rol heeft gespeeld in de economische bloei van het Westland. Onder leiding van D.P. van Ameyden van Duym werd de WSM vanaf 1881 uitgebreid en aangesloten op het spoornet, hetgeen een betere afzet mogelijk maakte voor de tuinbouwproducten. Later ging het vervoer van land- en tuinbouwproducten over de weg en raakte het tramstation, alsook de bewaard gebleven trambrug in onbruik. Het station dat in detaillering vergelijkbaar is met het station van de WSM in Naaldwijk (1907), is gebouwd in een Eclectische stijl met elementen uit de Chaletstijl en de Art Nouveau. De overkapping van de wachtkamer naar het perron is verdwenen. Het interieur is nog geheel intact met als pronkstuk de Jugendstil wachtkamer.

Tegenwoordig is een trammuseum in het station gevestigd.

Omschrijving

Op een onregelmatige plattegrond, in grauw bakstenen kruisverband opgetrokken tramstation onder zadeldaken met rood geglazuurde, platte Friese pannen gedekt. De overkragende zadeldaken hebben windveren, een makelaar en een sierspant. Langs de dakranden houten bakgoten op gesneden consoles. In de schoorstenen decoratief

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

gebruik van gele verblendsteen. In het metselwerk van de gevels gele verblendsteen sierbanden, rode verblendsteen strekken en een geglazuurde afgeschuinde plint. De kozijnen hebben bewerkte hardstenen lekdorpels. Het meest voorkomende type kozijn in het pand is een samengesteld kozijn, twee- of driedelig met zesruits bovenlichten in de vaste ramen en schuiframen, onder een ongelijke drieruits roedeverdeling.

In de zuidelijke voorgevel met middenrisaliet, links dubbele glasdeuren met bovenlicht naar de wachtkamer, in de risaliet een samengesteld kozijn met centraal een raam op de plek van de tegenwoordig dichtgemetselde deur. De drempel is nog aanwezig. Boven het kozijn een tegeltableau met de naam 'Schipluiden'. In de zijkanten van de risaliet een drieruits staand venster. Ter rechter zijde van de risaliet dubbele deuren onder een vierruits bovenlicht.

De oostelijke gevel heeft een zesruits venster en een samengesteld kozijn als in de voorgevel.

De noordelijke achtergevel, in het midden licht risalerend, heeft links een glasdeur met zesruits bovenlicht geflankeerd door twee smalle zesruits vensters. In het midden een kruiskozijn met dezelfde roedeverdeling als in de voorgevel. Rechts een vergelijkbaar kozijn met drie ramen, maar getoogd.

In de westelijke zijgevel eenzelfde getoogd raam onder een vierruits zolderraam.

Het interieur heeft in de wachtkamer een lambrisering met rijke Jugendstilmotieven, een schouw met kachel en tegels, stucplafond en zitbank. In de keuken een omtimmerde schouw met lijstwerk en consoles, de oorspronkelijke keukenkast met glasdeuren, vloertegels en betegelde lambrisering.

Waardering

Het tramstation is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische waarde als overblijfsel van de historische infrastructuur van het Westland en de plaats in de ontwikkeling van het Nederlandse streekvervoer, en vanwege de betekenis in de sociaal-economische geschiedenis van het Westland.

Het tramstation is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische waarde gelegen in de typologie, de detaillering en het zeldzame, gave interieur.

Het tramstation is gaaf in hoofdvorm en in onderdelen.

Hoofdcategorie	*Subcategorie*	*Functie*
Handelsgebouwen, opslag- en transportgebouwen	Transport	Tramstation

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister
** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument
Datum van downloaden 4 december 2018
Pagina: