



Herinrichting / Reconstructie perron 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 tramlijnenet van de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij (WSM). De stoomtram gaf aansluiting op het spoorwegennet, waarmee het vervoer van en naar het Westland gemakkelijker werd.

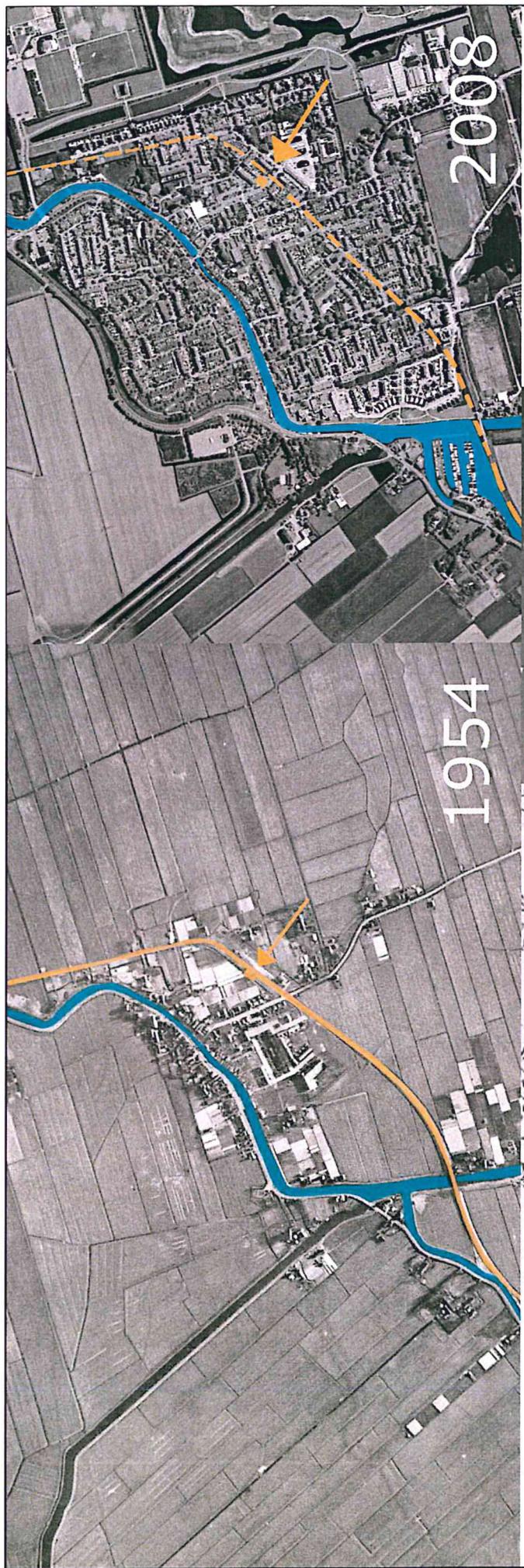
Ook werd die dag de opening van het haltegebouw in Schipluiden gevierd. Het markante haltegebouw fungeerde voor Schipluiden als opstapplaats voor passagiers en als laadplek voor goederen. Om de passagiers bij het in- en uitstappen zo gerieflijk mogelijk te maken bij alle weersomstandigheden, was aan 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...

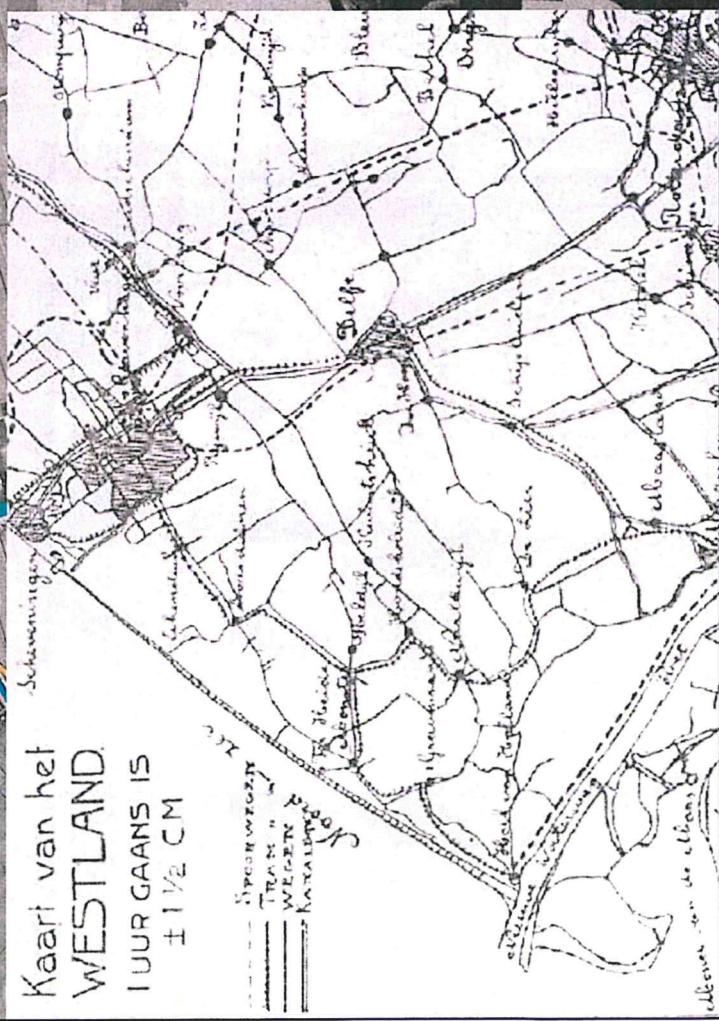
De Historische Vereniging hoopt met dit boekje het enthousiasme op te wekken bij bestuurders en sponsoren om samen ook dat stukje geschiedenis terug te brengen.



inleiding tramstation



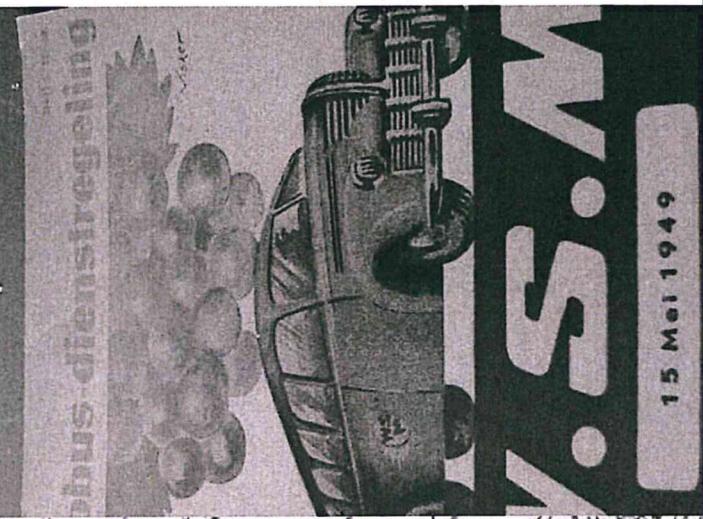
Kaart van het
WESTLAND.
IJUR GAANS IS
 $\pm 1 \frac{1}{2}$ CM.



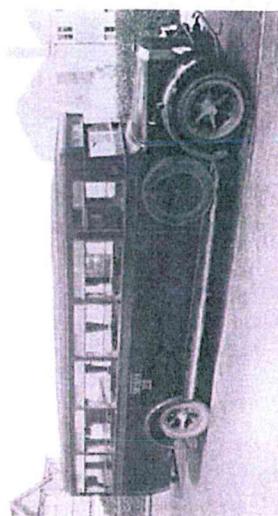
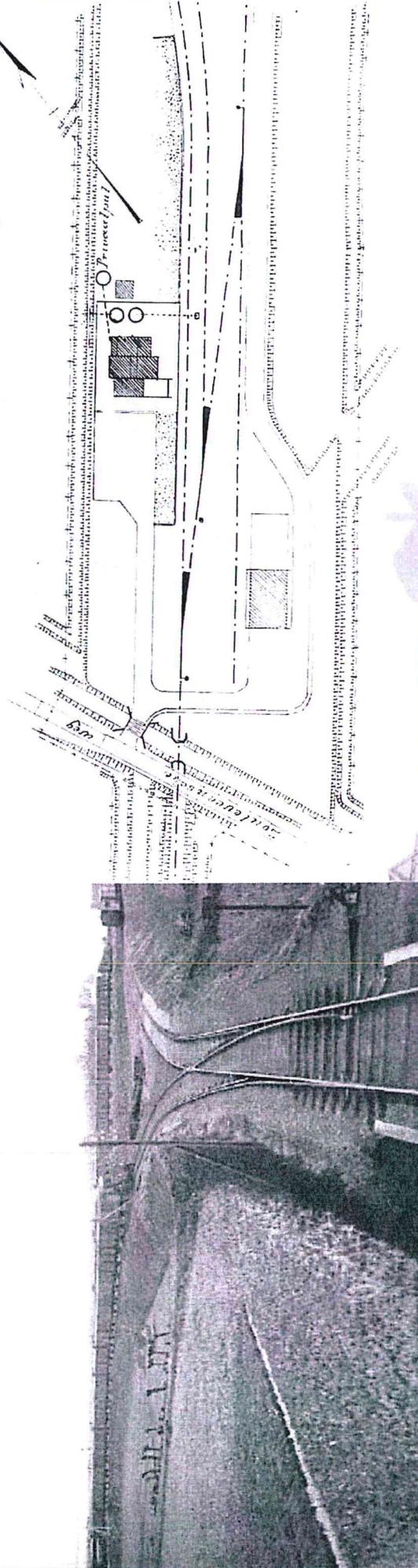
Een terugblik op de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij

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.



Empacement Schipluiden.



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 Maasdorp. 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 Groenteviling in Den Hoorn tot het NS station in Delft opgeheven.

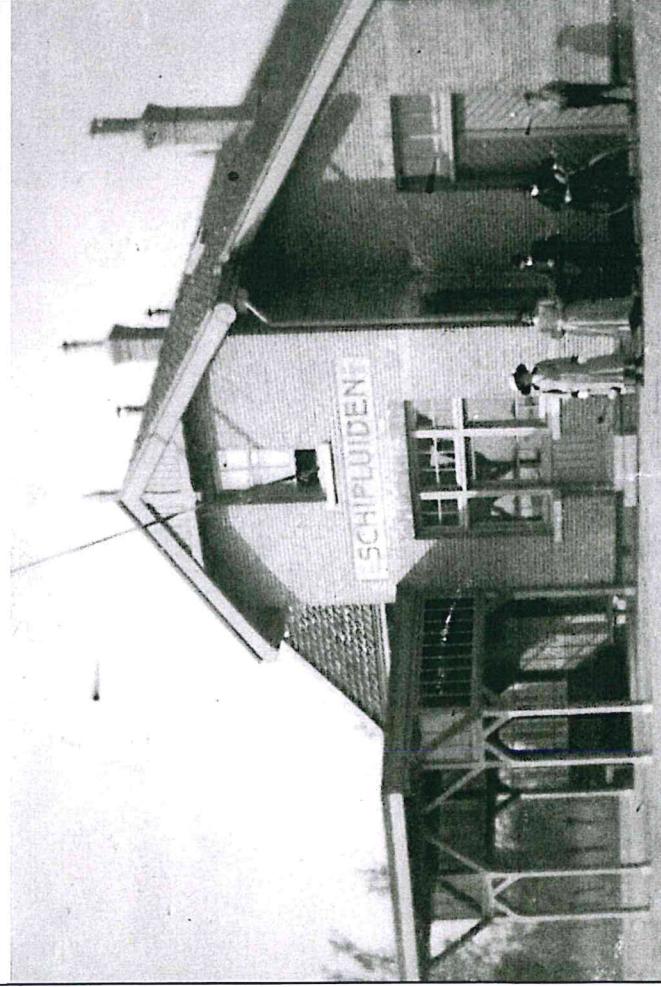
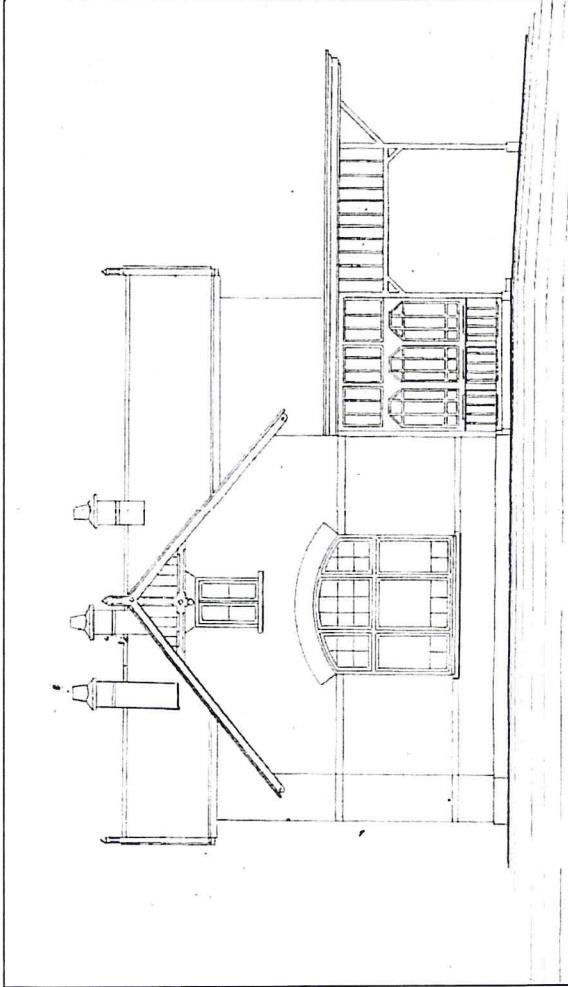
Met het verdwijnen van de tram kwam er weer grond vrij wat goed gebruikt kon worden voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden. Ook de vrijgekomen bruggen werden opgeknapt en voorzien van een nieuw wegdek. Enkele stations overleefde de slopershamer en kregen een nieuwe functie. Zo ook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



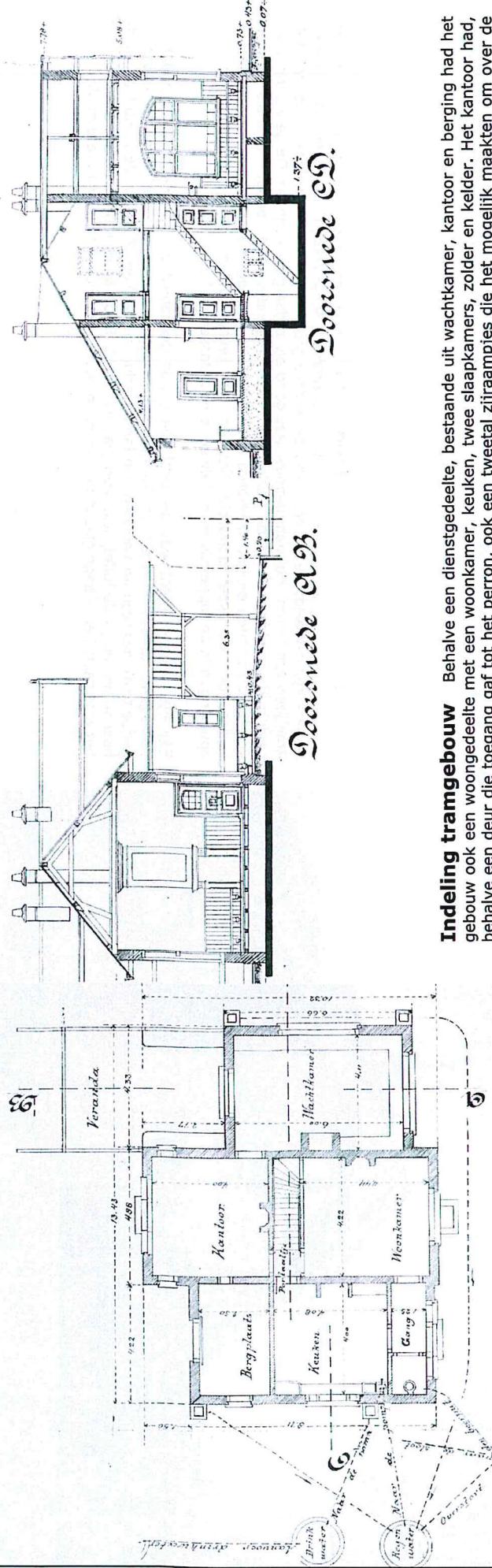


Het tramgebouw Schipluiden In 1911 was voor zowel het haltegebouw van Maasland als van Schipluiden een bouwvergunning aangevraagd. De gebouwtjes waren elkaar spiegelbeeld. Ze waren, zoals de andere grotere stations, ontworpen door Ir. D.P. Ameijden van Duijim. Het haltegebouw was goed als zodanig herkenbaar. De gele banden en helderrode streepjes boven de kozijnen zijn kenmerkend voor de periode evenals de rode verglaasde pannen en het naam bord 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 boedeilen.

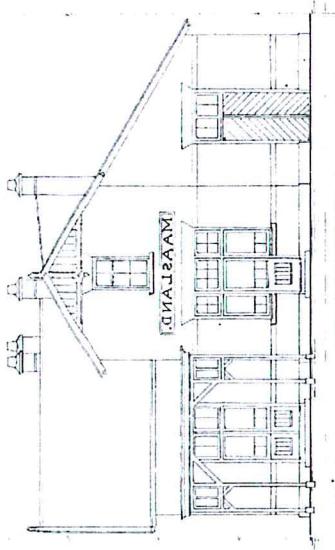
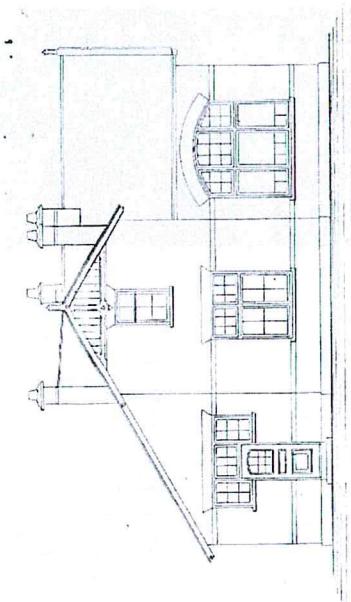
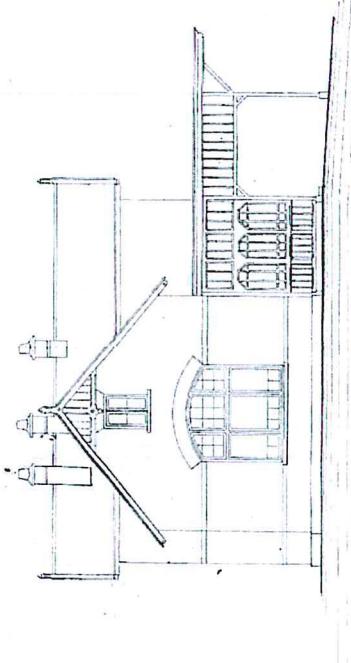
Een opvallend element was de luifel. Deze was gekoppeld aan de wachtkamer zodat de passagiers droog de trein in konden stappen. Deze veranda was aan de westzijde gedeeltelijk gesloten en voorzien van lambrisering en banken. Zowel in de zijkant als in de bovenrand, langs de luifel, was veel glas verwerkt.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

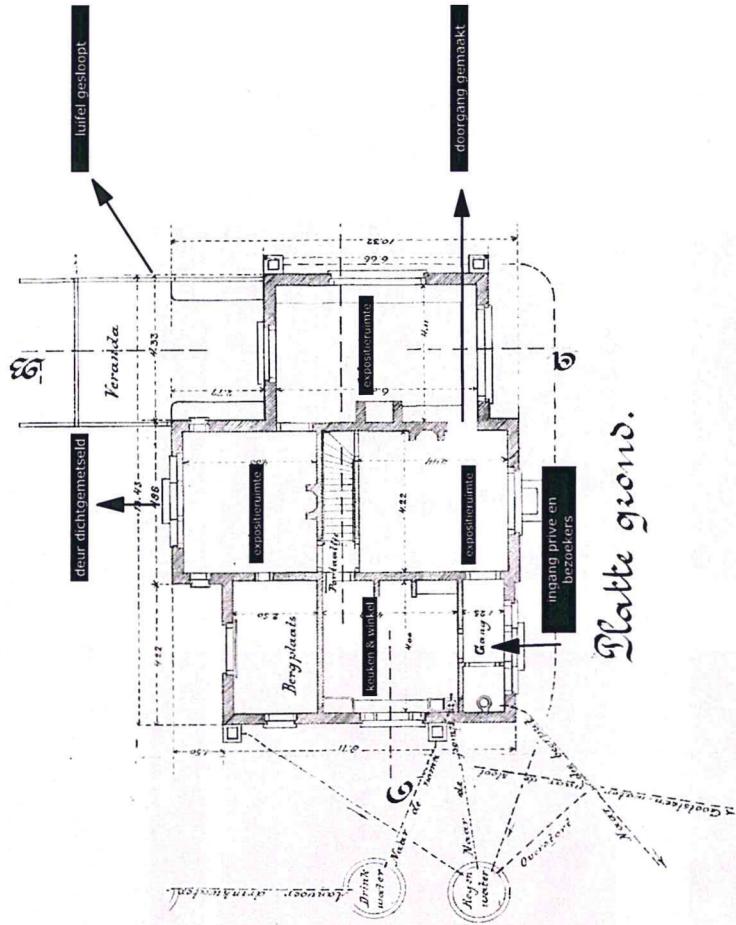


het station Schipluiden

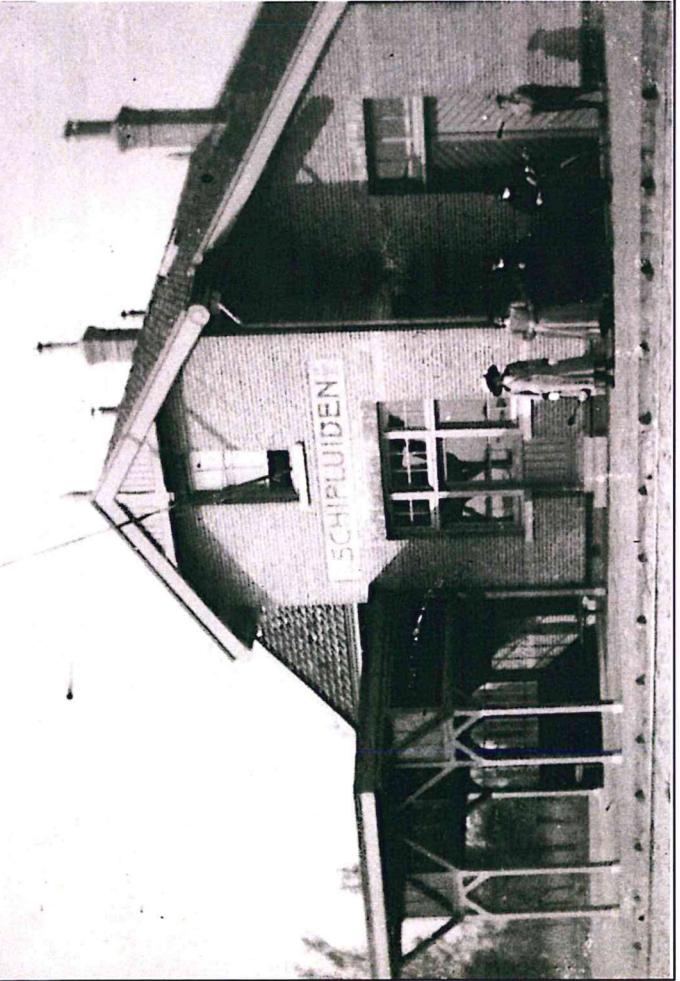


Indeling tramgebouw Behalve een dienstgedeelte, bestaande uit wachtkamer, kantoor en berging had het gebouw ook een woongedeelte met een woonkamer, keuken, twee slaapkamers, zolder en keider. Het kantoor had behalve een deur die toegang gaf tot het perron, ook een tweetal zijramen die het mogelijk maakten 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 draaibaard 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.





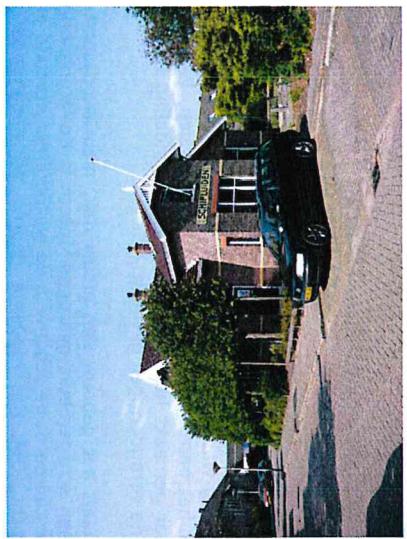
Platte grond.



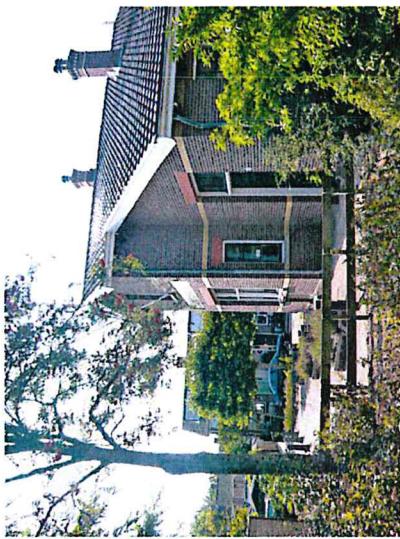
Het gebouw heeft twee grote wijzigingen ondergaan. Ten eerste het weghalen van de luifel. Ten tweede de wijziging van de ingang. Toen de tram nog actief was kwamen passagiers via de luifel naar binnen. De entree van het museum is vandaag de dag gesitueerd op de plek waar vroeger de woning was ontsloten. 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 metsewwerk duidelijk zichtbaar gemaakt hoe de oorspronkelijke indeling is geweest. Ook intern zijn er enkele kleine veranderingen geweest.

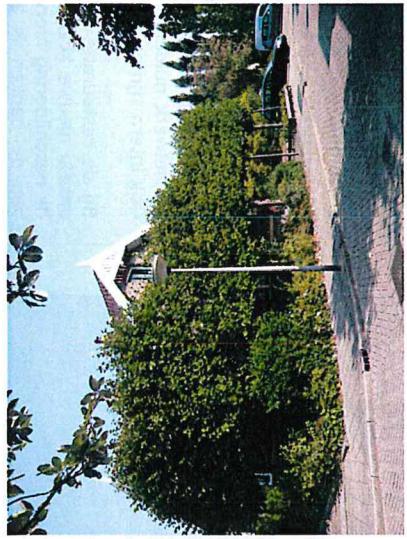
Bij de restauratie in 1988 heeft het gebouw een nieuw dak, nieuwe schoorstenen, enkele nieuwe kozijnen en een schilderbeurt gekregen. Intern is de lambrisering en de beschiling hiervan gereстаureerd, de schouw in de wachtkamer hersteld en een van de banken is aangebracht. Ook zijn moderne deuren vervangen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



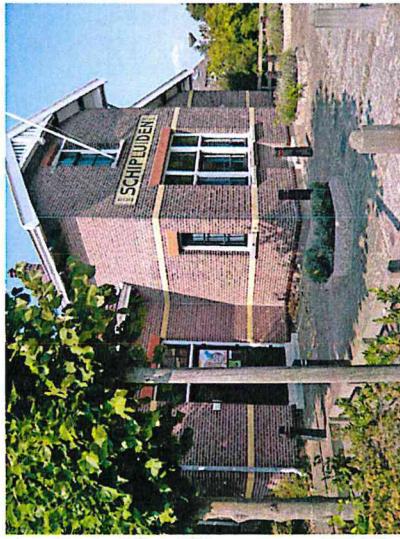
Terrein Zuidzijde



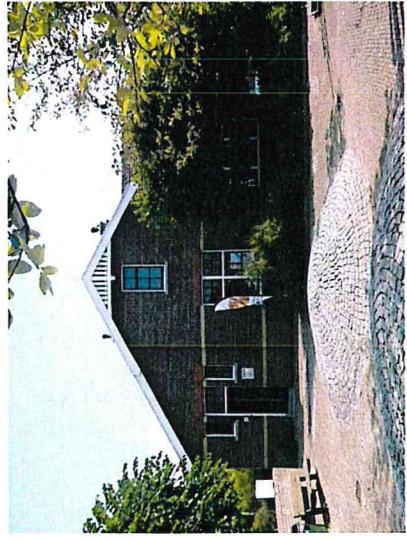
Terrein Zuidoostzijde



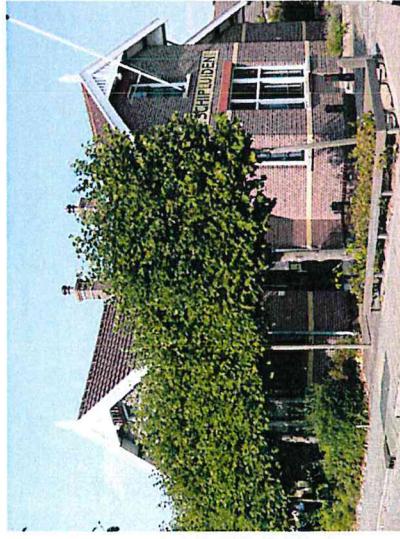
Terrein Zuidwestzijde



Terrein Zuidzijde



Terrein Noordwestzijde



Terrein Zuidwestzijde



Bestaande bestrating met perron- en spoorpatroon



Bestaande speelterrein richting ZO

Bestaande speelterrein richting NW



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

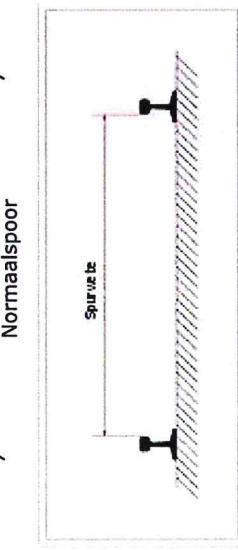
Het museum krijgt dan een meer representatieve en toegankelijke ontvangstruimte aan de hoofdzijde van het gebouw.
Er wordt meer expositieruimte gecreëerd.
Er kan meer publiek worden ontvangen bij de opening van tentoonstellingen, presentaties en uitvoeringen.
En Schipholuiden krijgt een vast verkoop-/informatiepunt voor folders, wandel- en fietsroutes, boekjes etc.

Terrein:

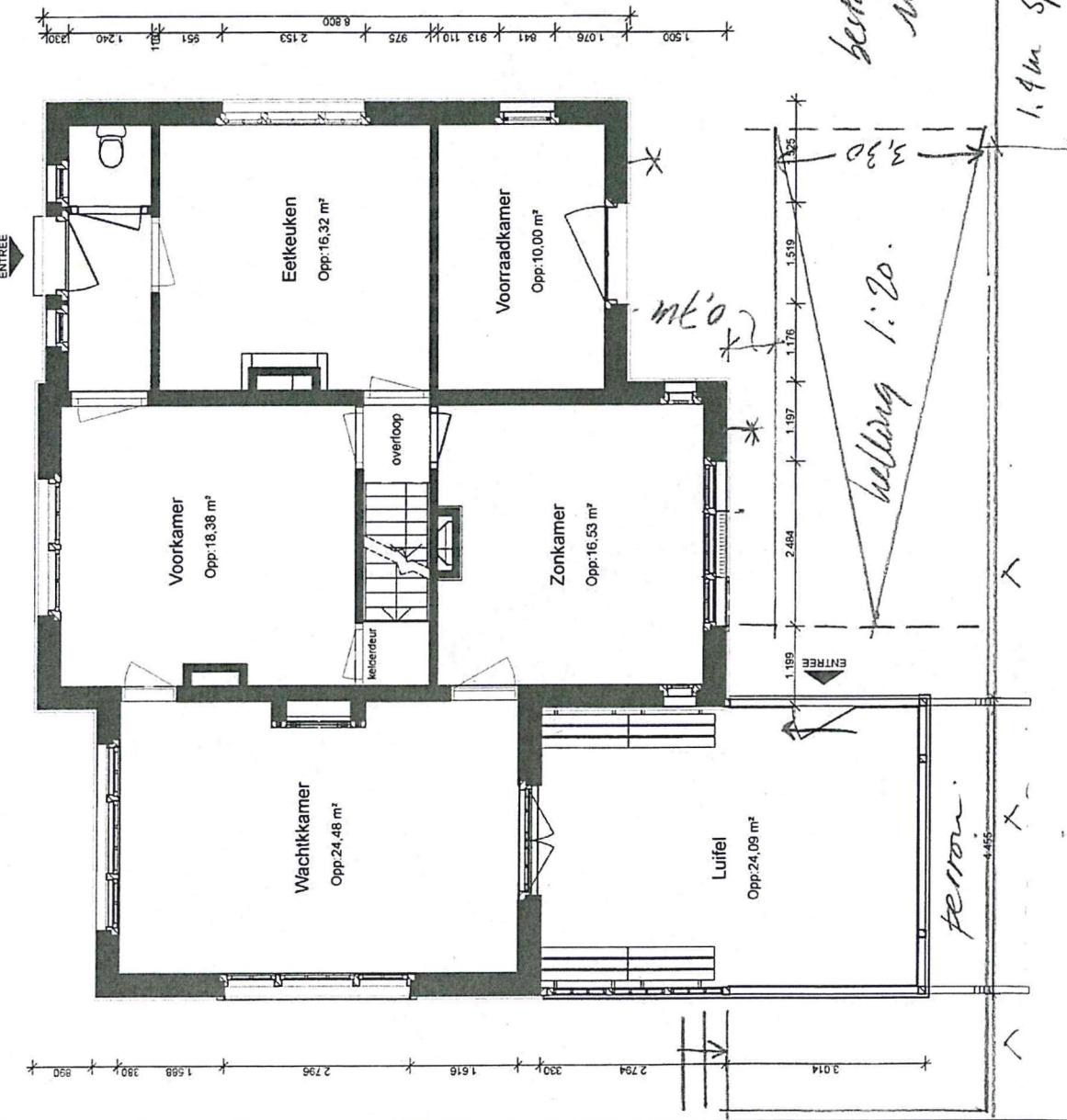
De naaste omgeving zal aansluitend worden heringericht, met verwijzingen naar het spoorverkeer.
Onder de luifel liep het perron zodat men droog de trein in kon stappen. Omdat het huidige buitenterrein laag ligt zal het rond de luifel opgehoogd worden en zal aan de Zuidoostzijde een hellingsbaan komen voor toegang tot de ontvangstruimte.
De ontvangstruimte zal zo ook toegankelijk worden voor minder valide personen.

In de huidige bestrating zit al een patroon van een spoor verwerkt, maar dit zal gedeeltelijk van hergebruikt materiaal (natuurstenen banden, verschillende maten stenen) met nieuw materiaal (rvs-lijnen) worden uitgevoerd en doorgetrokken in de straat die langs het Trammuseum loopt.

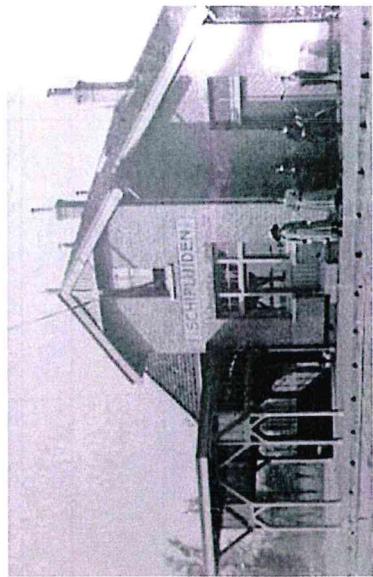
De spoorwijde van het meest voorkomende 'normaalsspoor' is 1435mm en zal worden gehandhaafd in het nieuwe spoortraject. Ook is het streven om het bestaande speelterrein aantrekkelijker te maken en hier een oude goederen-wagon te plaatsen als berging voor het museum.



Aanduiding van spoorwijdte tussen de spoorstaven

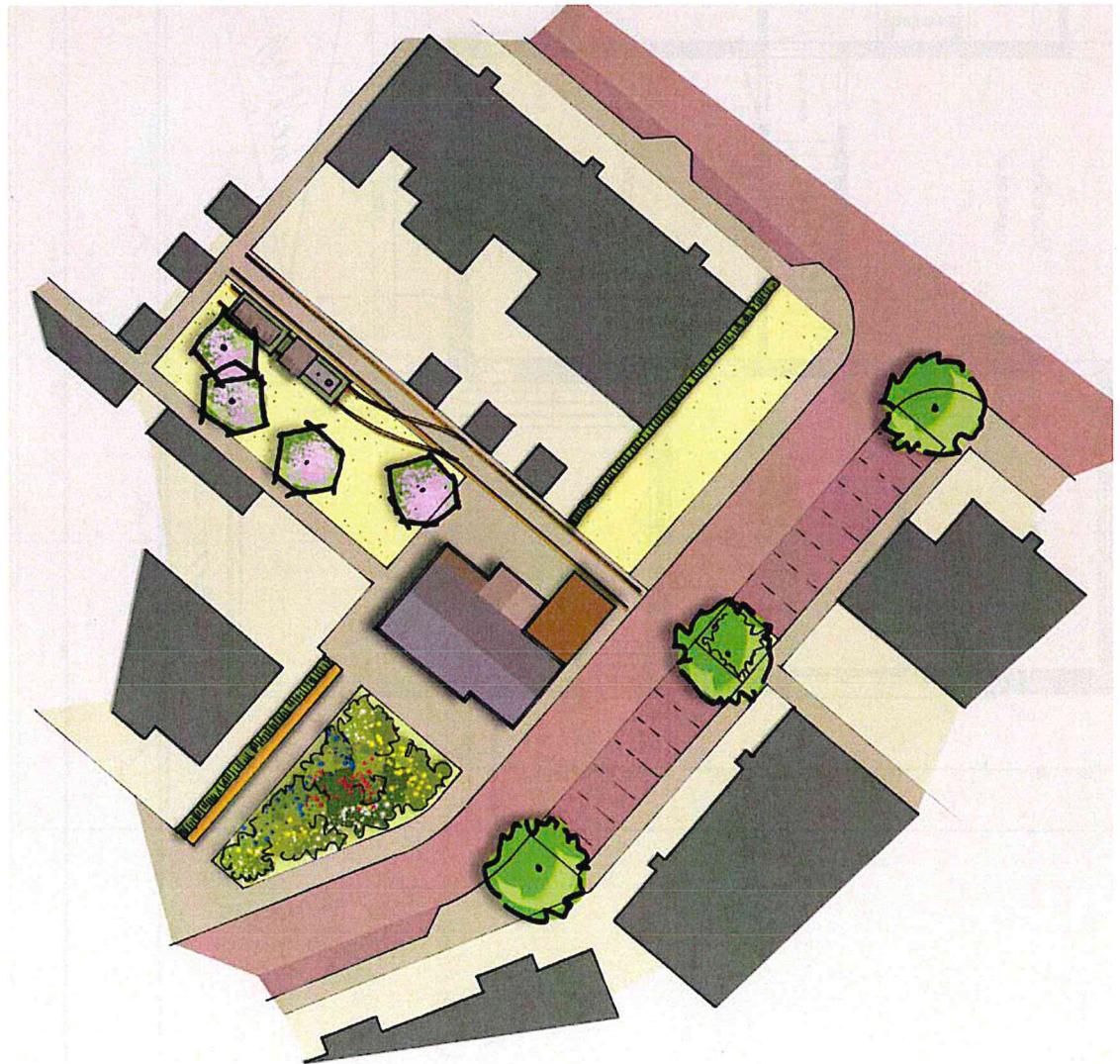


gewenste oppervlakken, parkhuis, groen, schets perron-buitentuinruimte



Trammuseum

terreinplan



Door:
Jos van de Lindelooft
Tuin- Landschapsarchitectenbureau BV

Uit:
Centrumplan Schipluiden
Presentatie Structuurvisie