



Beschrijving en waardering van het spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk (huidige Museumtramlijn)

Datum: 18 juni 2019

Auteur: Agnes Hemmes

Bezoekdatum: 14 februari 2019 / 12 maart 2019

Opmerking

Deze verkenning is door Monumenten en Archeologie opgesteld op verzoek van het Stadsdeel Zuid en van de gemeente Amstelveen. Dit naar aanleiding van een aanvraag door de Wijkraad Zuid-West Amsterdam op 15 december 2018 tot aanwijzing als gemeentelijk monument van het spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk, inclusief spoorbruggen, overwegen, de onderhouds- en stallingsloodsen, de halteplaatsen en de keerlus bij het Haarlemmermeerstation.

De nog aanwezige historische stations en spoorwegwachterswoningen langs dit tracé zijn reeds aangewezen als rijks- danwel gemeentelijk monument (zie bijlage 1). Bijlage 2 is een kaartbeeld met een overzicht van het gehele spoortracé. De afbeeldingen zijn in bijlage 3 opgenomen.

Omschrijving

Spoortracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk (voormalige lokaalspoorlijn Amsterdam-Amstelveen), inclusief rails, diverse spoorbruggen, overwegen, de bovenleiding, spoorgebouwen (voormaligestations en spoorwegwachterswoningen), halteplaatsen, en de stallingsloodsen ter plaatse van het Havenstraatterrein.

Het noordelijk deel van de lijn ligt op Amsterdams grondgebied, het zuidelijk deel bevindt zich op Amstelveens grondgebied. Het spoortracé maakt onderdeel uit van de tussen 1912 en 1918 aangelegde Haarlemmermeerspoorlijnen. Het huidige traject, dat wettelijk valt onder het Besluit Bijzondere Spoorwegen, is circa 7,2 km lang en is overwegend enkelsporig. Sinds 1975 rijdt de Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) met historische tramtoestellen een recreatieve tramdienst tussen Amsterdam en Amstelveen-Bovenkerk. Ten behoeve van de Museumtramlijn is langs het traject een aantal nieuwe perrons ingericht die wat betreft de locatie grotendeels overeenkomen met de oorspronkelijke halteplaatsen. De EMA is momenteel verantwoordelijk voor het beheer van de spoorlijn en de exploitatie van de museumtramlijn.

Stedenbouwkundige context

De noord-zuid georiënteerde spoorlijn verbindt het zuidwestelijk deel van Amsterdam met Amstelveen en Bovenkerk. Vanaf het Haarlemmermeerstation loopt de lijn via het Havenstraatterrein en de Schinkeleilanden langs de oostzijde van het Amsterdamse bos, via De Poel naar Amstelveen en Bovenkerk. Het spoortracé is grotendeels op bestaande polderdijken aangelegd. Tot aan de Kalfjeslaan is dit de dijk tussen de Binnen- en de Buitendijkse Buitenveldertse Polder; vanaf de Kalfjeslaan tot Amstelveen betreft het de dijk tussen de westelijk gelegen Buitendijkse Buitenveldertse Polder en de oostelijk gelegen Amstelveense of Middelpolder. Het laatste deel, vanaf Amstelveen tot Bovenkerk, is gelegen op het dijklichaam tussen de Kleine Noordpolder en de oostelijke Bovenkerker Polder. Deze polderdijken hebben primair een waterkerende functie. Ten oosten van het dijklichaam is een ringsloot gelegen.

Vlak na Bovenkerk splitst de spoorlijn zich in een gedeelte dat in zuidwestelijke richting afbuigt naar Aalsmeer en in een gedeelte naar Uithoorn. Vlak na deze splitsing houden beide spoorlijnen tegenwoordig op te bestaan. De rails zijn weggenomen, maar aan de hand van de bedding waar de rails

	Gemeente Amsterdam
Pagina 2 van 7	Monumenten en Archeologie

gelegen heeft gelegen en het lineaire verloop hiervan is het voormalig spoortracé in het landschap nog wel herkenbaar.

Historische achtergronden

De Haarlemmermeerspoorlijnen

Aan het einde van de negentiende eeuw dienden verschillende ingenieurs plannen in voor de aanleg van een netwerk van spoorlijnen rond Amsterdam. Dit was een reactie op het aannemen van de 'Locaalspoorwegwet' in 1878. De lokale spoorlijnen moesten een aanvulling vormen op het landelijke net. Opeenvolgende plannen voor de aanleg van een spoorlijn aan de zuidkant van Amsterdam waren bedoeld om de circa 25 jaar eerder drooggelegde Haarlemmermeer te ontsluiten met een verbinding naar Aalsmeer. Op die manier konden de kwekerijen die rond Sloten groenten verbouwden over een gemakkelijk transportmiddel kunnen beschikken om hun producten naar de veiling van Aalsmeer te brengen. Daarnaast werd de mobiliteit van de bevolking sterk vergroot.

Het eerste grote plan voor de aanleg van een tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam dateert van 1889 en was afkomstig van ingenieur Th. Sanders. Het duurde echter tot 1903 voordat de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) – die aanvankelijk verantwoordelijk was voor de aanleg en de exploitatie van de lokaalspoorlijnen en waarbij Sanders ook betrokken was – met een plan kwam. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM of HSM), exploitant op het landelijke net en voorloper van de Nederlandsche Spoorwegen (NS), zag de elektrische tramlijnen echter als een bedreiging en nam al spoedig een meerderheidsbelang in de HESM. Om concurrentie tegen te gaan, bepaalde de HSM dat de lijnen niet geëlektrificeerd zouden worden maar dat het een lokaalspoor werd met stoomaandrijving. (De huidige bovenleiding dateert van na 1975 en is aangebracht door de EMA.) Tussen 1912 en 1918 werd een netwerk van lijnen aangelegd tussen Amsterdam-Leiden, Haarlem-Nieuwersluis, Amsterdam-Alphen aan den Rijn. Deze lijnen staan bekend als de Haarlemmermeerspoorlijnen.

Een spoorlijn door Nieuwer-Amstel

De werkzaamheden voor de aanleg van het gedeelte tussen Amsterdam en Amstelveen-Bovenkerk vingen aan rond 1911 en waren afgerond in 1915. Het Haarlemmermeerstation (Amstelveenseweg 262-266), tot 1933 het Willemsparkstation geheten, engebouwd naar ontwerp van architect H. van Emmerik, vormde het begin- en eindpunt van dit deel van de lijn. Het kopstation telde drie perrons. Met de opening van het Haarlemmermeerstation op 1 mei 1915 werd dit deel van de lijn officieel in gebruik genomen. Ten oosten van het Haarlemmermeerstation werd enkele jaren later, in 1921, een directiewoning van de HESM neergezet (Amstelveenseweg 268) naar ontwerp van architect P.J.W.J. van der Burgh.

Behalve het Haarlemmermeerstation werden er haltes opgericht aan de Koenenkade, de Kalfjeslaan, in Amstelveen en in Bovenkerk. De belangrijkste overwegen, ter hoogte van de Amsterdamseweg en op de kruising met de Handweg, werden voorzien van handbediende sluitbomen.

Bij de bouw van de verschillende spoorgebouwen maakte de HESM gebruik van een aantal standaardontwerpen. Het station van Amstelveen is gebouwd volgens het type HESM 1 en is identiek aan de stationsgebouwen van bijvoorbeeld Leimuiden, Nieuw-Vennep en Uithoorn. De baanwachterswoningen aan de Kalfjeslaan (Nieuwe Kalfjeslaan 9), de Handweg (Handweg 2) en in Bovenkerk (Noordammerlaan 36), en de gesloopte woningen aan de Koenenkade en de Amsterdamseweg zijn alle ook van hetzelfde type (HESM type baanwachterswoning). Eenvoudiger van opzet zijn de dubbele personeelswoningen, type 'pendule', aan de Karselaan (W. van Borsseleweg 92), in Bovenkerk (Vierlingsbeeklaan 14) en aan de J.C. van Hattumweg 4 en 6.

Omdat de treinen destijds nog geen toilet hadden, was een aantal van deze halteplaatsen voorzien van een toiletgebouw ('retiradegebouwtje'). Bij het voormalig stationsgebouw van Amstelveen is een dergelijk retiradegebouwtje nog aanwezig.

Het traject was grotendeels enkelspoor. De halteplaatsen bij de Koenenkade, de Kalfjeslaan en in Bovenkerk en het Station Amstelveen dienden als passeermogelijkheid. Net voorbij de kruising met de Handweg vertakte de lijn zich in twee afzonderlijke lijnen die tot aan Bovenkerk naast elkaar liepen, als een dubbel enkelspoor, en na Bovenkerk splitsten in een lijn Aalsmeer en een lijn naar Uithoorn. (Op het traject langs De Poel is aan het landhoofd van het bruggetje nog te zien dat het huidige fietspad op het voormalige tracé naar Aalsmeer ligt.)

	Gemeente Amsterdam
Pagina 3 van 7	Monumenten en Archeologie

De spoorverbinding met Amsterdam is van belang geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amstelveen. Met de komst van de spoorverbinding nam het forensenverkeer toe. Door de verdere groei van de gemeente ontstond al snel behoefte aan een nieuwe halte ter hoogte van de Karselaan, ter plaatse van de dubbele baanwachterswoning uit 1913. Voor deze functie werd de bestaande spoorwoning aan de spoorzijde uitgebreid met een erker als wachtruimte. De halte werd op initiatief van de 'Buurtvereniging Katzenlaan en omgeving' op 1 juni 1923 geopend. In 1925 werd daar nog de halte Amstelveenseweg (later Amsterdamseweg) aan toegevoegd.

Rond 1917 werd besloten om alle gebouwen (stations en woningen) langs de Haarlemmermeerlijnen te voorzien van een doorlopende nummering. Aalsmeer vormde het beginpunt van deze nummering; de dubbelwoning bij Nieuwveen, aan de lijn naar Ter Aar, kreeg het hoogste nummer: 66. De dubbele woningen werden beschouwd als één object en kregen dus één nummer, maar met als onderscheid de toevoeging A en B. De nummering van de woningen en halteplaatsen langs het traject Amsterdam – Amstelveen-Bovenkerk zag er als volgt uit:

- Nr. 31 – 'Station 31', Halte Bovenkerk, Noorddammerlaan 36
- Nr. 32 – 'Post 32', spoorwegwachterswoning Handweg 2
- Nr. 33 – 'Post 33', Halte Karselaan, W. van Borsseleweg 92 A en B
- Nr. 34 – 'Halte Amsterdamseweg' (gesloopt in 2005)
- Nr. 35 – 'Halte Kalfjeslaan', Nieuwe Kalfjeslaan 9
- Nr. 36 – 'Halte Koenenkade' (gesloopt vóór 1970)

Naast personenvervoer werd de spoorlijn vooral gebruikt voor het transport van goederen. Zo werden de producten van de tuinders uit Sloten via het Haarlemmermeerstation naar de veiling in Aalsmeer gebracht. Hiervoor werd halverwege de jaren dertig aan de noordzijde van het spoorwegemplacement van het Haarlemmermeerstation een rij loodsen neergezet parallel aan de Karperweg. Deze loodsen hadden zowel aan de straatzijde als aan de zijde van het spooreplacement een ingang. De lijn vervulde ook een belangrijke functie als expresdienst voor pakketten; op het Haarlemmermeerstation werd hiervoor een speciaal loket ingericht. De spoordienst werd ook gebruikt door de Amsterdammers om te recreëren in het buitengebied. De Poel, het meer even ten westen van het oude Amstelveen, was 's zomers geliefd bij vissers en 's winters erg in trek bij schaatser.

Bij de aanleg van het Amsterdamse Bos opperden Cornelis van Eesteren en Jakoba Mulder het plan om de tramlijn aan te sluiten op de ringlijn van Amsterdam, zodat mensen uit de stad gemakkelijk naar het nieuwe recreatiegebied konden komen. Dit plan is echter nooit uitgevoerd.

Een groot succes voor het vervoer van personen is de lijn nooit geworden. Vanaf het begin had de spoorlijn te kampen met (te) lage reizigersaantallen. Oorzaken hiervoor waren de onbetrouwbaarheid van de dienstregeling (vooral in de beginperiode), het feit dat er op het enkele spoor te weinig treinen konden rijden en de concurrentie met de particuliere autobusondernemingen. Ook de toenemende populariteit van de fiets had een negatieve invloed op het aantal treinreizigers. De haltes aan de Koenenkade en de Kalfjeslaan werden respectievelijk in 1924 en 1925 alweer opgeheven. Gedurende de oorlogsjaren nam het gebruik van de lijn tijdelijk even toe. Dat was vooral te wijten aan de schaarste aan brandstof. De lijn vormde in die jaren een belangrijke levensader voor Amsterdammers voor het halen van voedsel uit de polder.

In 1950 werd de spoordienst voor personen gestaakt. De halteplaatsen werden opgeheven. De woningen langs het spoor werden verkocht aan particulieren. Perrons werden opgeruimd en tussen het spoor en de woningen zijn erfscheidingen gekomen.

Gewijzigd gebruik van de spoorlijn

Tot het begin van de jaren zeventig bleef de lijn voor goederentransport in gebruik. Vooral de aanvoer van kolen, onder andere voor de huishoudens in Amsterdam-Zuid, nam een belangrijke plaats in. Een groot deel van de loodsen die tegenwoordig op het Havenstratterrein staan, is in deze periode (1950-1975) tot stand gekomen. In deze loodsen waren zeer uiteenlopende bedrijven gevestigd, waarvan het

	Gemeente Amsterdam
Pagina 4 van 7	Monumenten en Archeologie

merendeel qua functie afhankelijk was van het spoorvervoer. Langs de Schinkel was een overslagplaats voor het laden en lossen van kolen. In 1972 werd de lijn definitief opgeheven.

In 1975 werd de Stichting Electriche Museumtramlijn Amsterdam (EMA) opgericht. Zij kreeg van de Nederlandse Spoorwegen toestemming om het Haarlemmermeerstation en het bijbehorende tracé naar Amstelveen te gebruiken voor een recreatieve tramdienst met historische tramtoestellen. Aanvankelijk konden de trams niet verder rijden dan de Ringweg A10. De rest van de spoorlijn was bij de NS in gebruik voor de aan- en afvoer van treintoestellen en materieel op de destijds geïsoleerd liggende Schiphollijn. Na het gereedkomen van de Schiphollijn werd de museumtramlijn in fasen uitgebreid. De stapsgewijze uitbreiding hield verband met de hoge kosten van de aanleg van de bovenleiding. De eerste verlenging vond plaats in 1979 naar het Jollenpad. Vanaf 1981 reden de trams door tot de Kalfjeslaan en in 1983 werd de lijn verlengd tot het station Amstelveen. Het laatste deel van het traject, tot het huidige eindpunt Bovenkerk, werd in 1997 toegevoegd. Tegenwoordig heeft de lijn een lengte van circa 7,2 km. Via een verbindend spoor naar het rangeerterrein van het GVB-bedrijf, dat ten noordwesten van het Havenstraatterrein ligt, kunnen de historische trams van de EMA ook aantakken op het stadsnet van Amsterdam.

Met de komst van de EMA heeft de inrichting van het spooreplacement achter het Haarlemmermeerstation de nodige wijzigingen ondergaan. De perrons waren al in de jaren vijftig verwijderd. In 1987 werd achter het kopstation een keerlus aangelegd, zodat ook de modernere eenrichtingstrams op de lijn konden rijden. Een deel van de oude sporen werd hiervoor geruimd. Tegenwoordig zijn slechts twee van de vijf oorspronkelijke sporen nog aanwezig (deze rails is te herkennen aan het vignoleprofiel). De oude halteplaatsen werden opnieuw ingericht door eenvoudige perrons aan te leggen en halteborden met de dienstregeling te plaatsen. Sommige van deze halteborden waren nieuw gemaakt, sommigen waren bestaand en van elders afkomstig en behoren tot de museale collectie van de EMA. Zo is de halte bij de Jan Wilsbrug, achter het Olympisch Stadion, voorzien van een Weense haltepaal. Daarnaast richtte de EMA ook een aantal nieuwe opstapplaatsen op, zoals ter hoogte van het IJsbaanpad, het Jollenpad, de Van Nijenrodeweg (nabij het bezoekerscentrum Amsterdamse Bos) en de Molenweg. De collectie van de EMA omvat circa 75 historische trams die niet alleen uit Amsterdam afkomstig zijn, maar ook uit Den Haag, Rotterdam, Groningen, Utrecht, Wenen en Praag. De trams dateren uit de periode 1904-1960. Verschillende van de oude loodsden werden ingericht als werkplaats en opslagloods voor de trams. De bestaande (tram)rails werden doorgetrokken naar deze gebouwen (te herkennen aan het groefrail-profiel).

Beschrijving

Het Haarlemmermeerstation en het eerste deel van het spoortracé maken tegenwoordig deel uit van het zogenaamde Havenstraatterrein. Ingeklemd tussen de tramremise van het GVB ten noorden van de spoorweg en de loodsden aan de Kaperweg aan de zuidzijde, heeft het emplacement in de loop der tijd zijn huidige langgerekte vorm gekregen. In de ontwikkeling van het Havenstraatterrein kunnen globaal drie belangrijke perioden worden onderscheiden, die nauw samenhangen met het gebruik en de voortvloeiende inrichting daarvan. In de eerste plaats het gebruik van de lijn voor personenvervoer (1915-1950), het gebruik van de lijn voor goederentransport (1915-1975) en, tot slot, vanaf 1975 het gebruik van de lijn door de EMA.

Van de oorspronkelijke opzet van het emplacement achter het Haarlemmermeerstation resteren nog twee van de oorspronkelijk vijf sporen. De keerlus dateert van 1987. Langs de Kaperweg staan nog diverse voormalige goederen- en kolenloodsen, waarvan de meeste gebouwd zijn tussen 1945 en 1975. Van de loodsden die thans als stallings- en onderhoudsruimte voor de tramtoestellen van de EMA dienen, vormt de langshal van de elektrodefabriek Nefek uit 1948 één van de oudste. De overige (romney)loodsen zijn van recenter datum.

Afgezien van deze wijzigingen op het emplacement van het Havenstraatterrein, is het spoortracé tot in Bovenkerk nog vrijwel volledig oorspronkelijk in die zin dat het traject waar de spoorlijn overheen gaat nog vrijwel geheel zijn oorspronkelijke verloop heeft. Het traject is overwegend enkelsporig, heeft een totale lengte van circa 7,2 km en is opgedeeld in verschillende met letters aangeduide blokken (A t/m H). Het eindpunt bevindt zich ter hoogte van de keerlus bij de dubbele wachterswoning Vierlingsbeek 14 in

	Gemeente Amsterdam
Pagina 5 van 7	Monumenten en Archeologie

Bovenkerk. Hier houdende rails op. Het vervolg van de lijn het tracé is in het landschap nog wel herkenbaar.

Wel moet worden vastgesteld dat op een aantal plaatsen het oorspronkelijke aantal sporen is teruggebracht tot één rails, zoals bijvoorbeeld het geval is bij het station van Amstelveen. Behalve het emplacement op het Havenstraatterrein en het emplacement in Bovenkerk zijn er thans vier wisselplaatsen waar de trams elkaar kunnen passeren, namelijk bij het Jollenpad (Zuiderhof), bij de Van Nijenrodeweg, bij de Kalfjeslaan en bij het station Amstelveen. De meeste van deze passeermogelijkheden zijn door de EMA na 1975 aangelegd. Na 1975 is er ook een koppeling gemaakt met het rangeerterrein van het GVB zodat de historische trams ook op het stadsnet van Amsterdam kunnen aantakken.

Waar het tracé dus nog vrijwel volledig oorspronkelijk is, is een deel van de rails (1435 mm normaalspoor) vernieuwd. Hoewel een tram en een trein allebei op hetzelfde spoor kunnen rijden, kan een tram door een afwijkend wielprofiel niet over een treinwissel rijden. Om die reden zijn de hartstukken van de spoorwissels aangepast aan het tramprofiel. De meeste houten dwarsliggers zijn sinds 1975 vervangen door betonnen exemplaren.

In het traject is een aantal spoorbruggen opgenomen. Het merendeel van de brughoofden is nog origineel en uitgevoerd in baksteen met afgeronde hoeken en natuurstenen dekplaten. Het brugdek zelf bestaat uit stalen liggers met een vakwerkconstructie. De meeste hiervan zijn vernieuwd naar historisch model. De spoorbrug bij het Jollenpad is een voorbeeld van een nog geheel originele brug. Alle spoorwegovergangen hebben een moderne inrichting. De bovenleiding dateert van na 1975.

Het merendeel van de oorspronkelijke spoorgebouwen langs het traject van de Museumtramlijn is nog aanwezig en aangewezen als gemeentelijk of rijksmonument (zie bijlage 1 voor het overzicht van adressen). De baanwachterswoningen ter hoogte van de Koenenkade en van de Amsterdamseweg zijn gesloopt. Ter hoogte van de kruising van de Jac.C. van Hattumweg met het voormalige spoortracé, ten zuiden van Bovenkerk, bevindt zich de laatste dubbele spoorwegwachterswoning op Amstelveens grondgebied. Door de plaatsing van erfafscheidingen tussen de woningen en het spoor, op de plaats waar voorheen het perron lag, is de ruimtelijke relatie tussen de spoorgebouwen en het spoor enigszins diffuus geworden. De huidige perrons, de halteborden en de bebording langs het traject zijn, net als de bovenleiding, het werk van de EMA en dateren van na 1975.

Waardering

Het spoortracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk, inclusief bovenleiding, diverse spoorbruggen, overwegen en halteplaatsen

Het spoortracé is cultuurhistorisch van grote waarde als onderdeel van de tussen 1912 en 1918 aangelegde Haarlemmermeerspoorlijnen die, als lokaalspoornetwerk, de pas ontgonnen Haarlemmermeerpolder moest ontsluiten, zowel voor personen als voor goederen. Het traject Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk vormt één van de weinige bewaard gebleven spoortracés hiervan en is daarmee het meest tastbare restant van dit lokaalspoorverleden. Met name het goederentransport op de lijn, onder meer van de kwekerijen naar de veiling in Aalsmeer en het kolentransport zijn belangrijk geweest voor economie van de stad Amsterdam. Voor Amstelveen is de lijn van betekenis geweest voor het forensenvervoer met Amsterdam. Het gebruik van de spoorlijn sinds 1975 door de Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) als recreatieve dienstregeling met historische trams, kan gezien worden als een bijzondere vorm van continuering van het gebruik van het spoortracé.

Het spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk is ook van waarde als stedenbouwkundig en landschappelijk structuurbepalend element. Grotendeels gelegen op de waterkerende polderdijken is het tracé van de spoorlijn zowel in Amsterdam als in Amstelveen van grote invloed geweest op de ruimtelijke ontwikkeling en de inrichting van het omliggende landschap. Van origine aangelegd als ontginningsdijken markeert het dijklichaam de begrenzing tussen de verschillende polders.

	Gemeente Amsterdam
Pagina 6 van 7	Monumenten en Archeologie

Het huidige spoortracé, inclusief spoorbedding, rails en spoorbruggen vormt, samen met de spoorgebouwen een cultuurhistorisch waardevol ensemble. Hoewel de rails en de dwarsliggers op onderdelen vervangen zijn, ligt de spoorlijn nog vrijwel geheel op het oorspronkelijke tracé. De meeste van de brughoofden en enkele van de brugdekken dateren nog uit de bouwtijd. Bij enkele van de voormalige stations en halteplaatsen zijn nog restanten van schoeiingen van de oorspronkelijke perrons bewaard gebleven.

De vanaf 1975 door de EMA voor de Museumtramlijn toegevoegde onderdelen, zoals de perrons met inrichting, overwegen en de bovenleiding, maken onderdeel uit van de museale inrichting van de Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA). Deze onderdelen dragen bij aan de herkenbaarheid en de beleving van de spoorlijn als geheel.

Het Havenstraatterrein

De inrichting van het spooreplacement op het Havenstraatterrein heeft sinds de aanleg in 1912-1915 de nodige wijzigingen ondergaan. Van de vijf sporen die het Haarlemmermeerstation oorspronkelijk kende, zijn er slechts twee bewaard gebleven. De keerlus achter het kopstation dateert uit 1987. De rest van de inrichting van de het remiseterrein is grotendeels na 1975 aangelegd en aangepast aan het gebruik en de wensen van de EMA (zoals bijvoorbeeld het doortrekken van de sporen naar de loodsen die als stalling van de trams dienen).

Ondanks deze recente wijzigingen is het spooreplacement bij het Haarlemmermeerstation en de bijbehorende inrichting van het Havenstraatterrein van grote gebruikshistorische en cultuurhistorische waarde als historisch eindpunt van de spoorlijn en als overblijfsel van het overslagterrein voor goederen. Daarnaast is het aantakken van de sporen op de achterzijde van het station belangrijk voor de identiteit van het Haarlemmermeerstation als kopstation. In de vormgeving van de achtergevel van het stationsgebouw is door de perronverkapping en de uitgang van de wachtlokalen de relatie tussen het gebouw en de (deels verdwenen) sporen nog goed afleesbaar.

Aan het spoor gerelateerde bebouwing

Alle in Amsterdam en Amstelveen langs het spoortracénog aanwezige stations, baanwachterswoningen en dienstwoningen zijn reeds aangewezen als rijks- danwel gemeentelijk monument. (Zie voor een overzicht van de adressen zie bijlage 1.)

Enkele nog op het Havenstraatterrein aanwezige loodsen en werkplaatsen uit de periode 1945-1975 herinneren aan de belangrijke functie als overslagstation van goederen en zijn als zodanig van cultuurhistorische betekenis. Hun architectuur- en bouwhistorische waarde is echter gering. Alleen de voormalige opslagloods uit 1948 van de elektrodenabriek Nekef heeft een orde 3-status als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Registeromschrijving

Het spoortracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk, inclusief de spoorbedding, de rails en de spoorbruggen vormt samen met de langs het spoor gelegen spoorgebouwen een cultuurhistorisch zeer waardevol ensemble. Ook de historische ruimtelijk-functionele samenhang is van hoge cultuurhistorische waarde, ondanks latere wijzigingen. De nog aanwezige, deels recenter gebouwde of toegevoegde loodsen en werkplaatsen op het Havenstraatterrein dragen bij aan de beleving van het Havenstraatterrein als overslagstation, maar zijn van geringe architectuur- en bouwhistorische waarde zijn, met uitzondering van de loods uit 1948 (orde 3-status).

De in 1975 door de EMA voor de Museumtramlijn toegevoegde onderdelen, zoals de perrons met inrichting, overwegen en de bovenleiding, maken onderdeel uit van de museale inrichting van de Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA). Deze onderdelen dragen bij aan de herkenbaarheid en de beleving van het spoortracé als geheel.

	Gemeente Amsterdam
Pagina 7 van 7	Monumenten en Archeologie

Bronnen en literatuur

Stadsarchief Amsterdam, beeldbank

Gemeente Amstelveen, beeldbank

M.D.M. van Munsteren, P. van Schaik, *De westkant van de Amstel. Duizend jaar Amstelveen in de stroom van de tijd*, Amstelveen 2018

G.A. Russer, *Sporen door de Haarlemmermeer, De geschiedenis van de Haarlemmermeerspoorlijnen*, Schoorl 1984

J. van der Werf en C. Onna, *Cultuurhistorische verkenning en advies. Havenstraatterrein. Rapport C12-037*, Amsterdam 2015 (Monumenten en Archeologie)

De Opening. Visie op de herontwikkeling van het Remisekwartier in Amsterdam Oud-Zuid. Intern rapport opgesteld door Museum voor het Openbaar Vervoer En Straatbeeld (MOVE), Amsterdam 2010

Interview met de heer B. Korthals Altes en de heer Van der Hurk van het bestuur van de Electrische Museumtramlijn Amsterdam op 14 februari 2019 door J. van der Werf en A.K.Hemmes (Monumenten en Archeologie)

<https://www.museumtramlijn.org>

<http://www.stationsweb.nl>