Beschrijving van de loods Het Houtveem (Houtveemloods), BIJ Nieuwe Hemweg 10
Datum beschrijving: 23 september 2024
Auteur: Agnes Hemmes
Bezoekdatum: 30 mei 2024

Architecten: Dienst der Publieke Werken (Gemeente Amsterdam), afdeling Haven & Waterwerken
Constructeur: N.V. Werkspoor
Ontwerpjaar: 1948-1949
Bouwjaar: 1949-1950

Opmerking
Deze verkenning is door Monumenten en Archeologie gemaakt met als doel het inventariseren van de aanwezige monumentwaarden. Dit met oog op een mogelijke aanwijzing van het gebouw tot gemeentelijk monument.

Gesitueerd aan de Mercuriushaven in het havengebied Westpoort, ligt de Houtveemloods in een van de grootste verdichtings- en ontwikkelgebieden van Amsterdam, namelijk Haven-Stad. Op termijn (vanaf 2040) zal dit gebied getransformeerd worden naar een stedelijk werk- en woongebied. In 2017 is in het kader van deze ontwikkelingen door Monumenten en Archeologie, in opdracht van Ruimte en Duurzaamheid, een Cultuurhistorische Verkenning Haven Stad opgesteld. Hierin werd de Houtveemloods aangemerkt als een cultuurhistorisch waardevol en behoudenswaardig complex en het is daarom ook als zodanig opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven Stad. In aanvulling hierop heeft Monumenten en Archeologie in 2022 in opdracht van het programmateam Haven-Stad een nader cultuurhistorisch onderzoek naar de Houtveemloods uitgevoerd om de aanwezige cultuurhistorische waarden van specifiek dit gebouw en haar omgeving in kaart te brengen.
Op de stadsbrede concept-waarderingskaart 'Havens, kantoren en bedrijventerreinen' is het gebouw aangemerkt als orde 1.
De huidige pachter (Heren 2 Amsterdam) is voornemens om, in lijn met de ambities van de gemeente, op termijn het gebouw te restaureren en te transformeren en het een prominente plaats te geven in het nog te ontwikkelen gebied.

Stedenbouwkundige context
Situering
De Houtveemloods, gebouwd in 1949-1950, is gesitueerd aan zuidoostzijde van de Mercuriushaven (voormalige Houtveemhaven) in het havengebied Westpoort, dat een van de eerste moderne twintigste-eeuwse havenuitbreidingen ten noordwesten van de oude Houthaven vormde.[1] De loods staat op een speciaal voor het Houtveem aangelegd schiereiland, gelegen tussen de Mecuriushaven en het inmiddels gedempte Houtveemkanaal aan de achterzijde van de loods. De ontsluitingsweg naar de loods valt samen met de kade langs de Mercuriushaven. Aan het begin ervan, ter hoogte van de Nieuwe Hemweg, ligt de toegang naar het complex met een portiersgebouwtje (Nieuwe Hemweg 10, orde 3) en de voormalige dienstwoning (Nieuwe Hemweg 9, orde 3).

[1] Een 'veem' is een onderneming die zich belast met het wegen, op- en overslaan van goederen in een pakhuis. (Bonke 2011, 248)

Het Houtveem is een industrieel complex dat naast de loods – die opvalt vanwege zijn uitzonderlijke afmetingen van 100 x 150 x 26 meter – ook bestaat uit een havenbekken (Mercuriushaven), kades (incl. restanten infrastructuur), een gedempt kanaal (voormalige Houtveemkanaal) en een toegangszone. Tegenwoordig ligt de loods temidden van een dicht bebouwd industrie- en bedrijventerrein en is het imposante bouwwerk aan drie zijden ingebouwd. De directe relatie met de kade en de Mercuriushaven is echter nog altijd aanwezig en afleesbaar.

Historische ontwikkeling
De Houtveemloods werd gebouwd in 1949-1950 en deed dienst als op- en overslaglocatie voor de houthandel. Eerder was hier al een vlothaven gesitueerd waar balken, stammen en planken opgeslagen en verhandeld werden. Gelijktijdig met de bouw van de loods werd aan de noordzijde een havenbekken, de Houtveemhaven (nu Mercuriushaven), gegraven voor zeeschepen. Dit was een 100 meter brede zeehaven met een diepte van 11 meter - NAP die het voor schepen komende vanaf het IJ mogelijk maakte om direct aan de voorzijde van de loods aan te meren. Het bekken werd in 1958 nog eens verbreed toen het tot Mercuriushaven vergraven werd. Aan de achterzijde van de Houtveemloods lag eveneens water: het Houtveemkanaal (diepte 4 -NAP), bestemd voor de binnenvaart. Zodoende konden aan de ene kant toeleverende zeeschepen en aan de andere kant de verder distribuerende binnenvaartschepen aanmeren. Vier op rails beweegbare topkranen op de kade zorgden voor het lossen van de lading van de zeeschepen op de wal. Aan de achterzijde waren deze topkranen afwezig (en was de kade ook veel minder breed), maar hier reikten de uitkragende kraanbanen met bovenloopkranen tot ver boven het water en konden deze de lading direct in de binnenvaartschepen laden. Zowel aan de voor- als aan de achterzijde van de loods waren spoorrails aangelegd, die aansloten op het fijn vertakte spoornetwerk in het havengebied en daarmee de rest van het spoornet.

Oorspronkelijk bevond zich ten noordoosten van de loods een onbebouwd terrein ter grootte van 6.000 vierkante meter dat eveneens voor opslag bestemd was. Aan de andere zijde bevond zich de zogenaamde triplexloods: een zeer ondiepe maar langgerekte loods voor de opslag van pakken triplex die zich uitstrekte van de Houtveemloods tot aan de toegang tot het terrein aan de Nieuwe Hemweg. Deze loods is in twee fasen (1967 en jaren '80) gesloopt. Op de noordwestelijke kop van het terrein bevindt zich nog altijd de dienstwoning en de portiersloge.

Het is onduidelijk wanneer de houthandel hier gestopt is, maar in de jaren 1980 werd de loods overgenomen door Correll / Vollers, die het ontwikkelden en uitbreidden tot cacao-terminal. In deze periode werden ook de loodsen aan weerszijden van de Houtveemloods gerealiseerd. Het Houtveemkanaal werd in 2006 grotendeels gedempt. (Het vermoeden bestaat dat vlak onder het maaiveld de kademuur van dit kanaal nog aanwezig is.) Het stuk grond ter plaatse van het gedempte Houtveemkanaal werd rond 2017-2019 getransformeerd tot gemengd bedrijventerrein, aansluitend op de al bestaande bebouwing aan de zuidoostkant.

De kade aan de voorzijde van de Houtveemloods is tot op de dag van vandaag in gebruik voor het laden en lossen van schepen. De vier kranen die hier oorspronkelijk stonden zijn inmiddels verdwenen, maar er zijn nog wel restanten van de kraansporen en rails te vinden, net zoals bolders en andere relicten. De voorheen gevarieerde bestrating van klinkers is tegenwoordig grotendeels vervangen door asfalt.

Gebouwtype en bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
Gebouwtype
Bedrijfsgebouw (op- en overslagloods) op een rechthoekige grondslag (100 x 150 meter, hoogte 26 meter), onder een plat dak met twee lichtstraten haaks op de Mercuriushaven. De loods heeft een vierbeukige opzet en was oorspronkelijk met open kopgevels uitgevoerd (thans dichtgemaakt).

Bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
De Houtveemloods werd in 1948-1949 ontworpen door de Dienst der Publieke Werken van de Gemeente Amsterdam met als doel de 'verbetering van de outillage van de Houthaven'. De eigenlijke constructie kwam voor rekening van Werkspoor N.V. uit Amsterdam. Bij oplevering in 1950 stond het gebouw

bekend om zijn moderne inrichting, waaronder de vier verrijdbare topkranen die op de kade stonden opgesteld en die elk voorzien waren van een weeginrichting, zodat de ladingen direct tijdens het lossen van de zeeschepen gewogen kon worden. Dit wegen was een dusdanig nieuwe innovatie dat dergelijke kranen in Nederland nog niet werden geproduceerd. Hierom moesten de kranen speciaal in het buitenland worden besteld . De loods zelf was uitgerust met vier, naast elkaar gelegen bovenloopkranen met elk een hefvermogen van 7,5 ton die behalve alle (tussen)ruimten in de loods, door de uitkraging van de draagconstructie aan de voor- en achterzijde, ook de buitenruimte boven respectievelijk de kade (voor) en het water (achter) konden bedienen. De enorme afmetingen van de loods – 15.000 m2 aan overdekte, met kranen bedienbare opslagruimte waarin 50.000 kubieke meter hout kon worden opgeslagen – in combinatie met de waterinfrastructuur die, via de loods, directe overslag van zee- op binnenvaartschepen mogelijk maakten – golden voor dat moment als zeer vernieuwend in de Amsterdamse haven en daarbuiten.

De Houtveemloods is behoorlijk goed bewaard gebleven: het casco dat gevormd wordt door de hoofddraagconstructie van geklonken, volwandige vakwerkkolommen, kraanbaanliggers, een bimsbetonnen cassettendak met lichtstraten en de zijgevels dateert nog uit de bouwtijd. De zijgevels zijn opgebouwd een stalen vakwerkconstructie met een baksteeninvulling. Aan het begin van de jaren 1980, toen het gebouw zijn oorspronkelijke functie als hout op- en overslag definitief verloren had, werden zowel de topkranen op de kade als de bovenloopkranen in de loods verwijderd. Het uitkragende deel van de kraanbanen werd verwijderd en de twee open kopse kanten van het gebouw werden dichtgemaakt (deze ingreep is reversibel). De markante uitkragende luifel aan de voor- en achterzijde van het dak bleef aanwezig. De vensters in de noordoostelijke (linker) zijgevel werden met beplating dichtgezet, de overige ramen werden dichtgeplakt, en de daklichten werden gedeeltelijk verduisterd (eveneens reversibele ingrepen). De zuidwestelijke (rechter)zijgevel werd helemaal ingepakt (idem reversibel). Het onderste deel van de vakwerkconstructie pakte men in met een brandwerende coating.

Architectonische verschijningsvorm
Exterieur
De *zijgevels* zijn relatief gesloten en bestaan uit een stalen vakwerkconstructie, opgevuld met metselwerk van oranjerode bakstenen in halfsteens verband. Momenteel is deze bakstenen gevel alleen ter plaatse van de (niet ingepakte) linkerzijgevel te beleven.
Direct onder de dakrand is een doorlopende strook ramen die een goed deel van de zijgevels beslaat. De (gedeeltelijk vernieuwde) beglazing is gevat in de stalen vensters. Hieronder is een reeks van vierkante ramen (die links zijn dichtgeplakt en rechts door de beplating aan het zicht onttrokken worden). Op de linkerzijgevel is met grote letters het woord 'Houtveem' te lezen.
De dichtzetting van de *voor- en achterzijde* van de loods, uit begin jaren tachtig, bestaat uit een stalen draagconstructie bekleed met golfplaten. In de voorgevel zijn twee brede doorgangen met roldeuren geplaatst die thans toegang geven tot de loods.

Interieur / constructie
De loods is onderverdeeld in vier beuken van 25 meter breed, met (oorspronkelijk) elk een eigen bovenloopkraan. De zware hoofddraagconstructie is opgebouwd uit vijf in de lengterichting, op regelmatige afstand geplaatste rijen vakwerkkolommen met daarop een grote vakwerkligger. Deze fungeert als kraanbaan voor beide beuken. De buitenste rijen vakwerkkolommen zijn half zo breed gedimensioneerd en bedienden slechts één kraanbaan. Oorspronkelijk kraagden deze zowel aan de voor- als achterzijde van de loods uit over respectievelijk de kade danwel de kade met spoorrails en een deel van het water van het Houtveemkanaal. De vakwerkkolommen staan op regelmatige afstand van elkaar en zijn op twee plaatsen – ter hoogte van het derde en zesde van in totaal acht vakken – voorzien van stabiliteitskruizen. Ook deze zijn als vakwerkligger uitgevoerd. Een deel van deze kruizen zijn op enig moment weggehaald omdat ze in de weg zaten. Later is dit hersteld met behulp van trekstangen.
De relatief lichte dakconstructie bestaat uit kleinere, dwars over de kraanbanen geplaatste vakwerkliggers met daar dwars overheen een stalen balk. Zij vormen het raamwerk waar het bimsbetonnen cassettenplafond in ligt. Twee (thans gedeeltelijk dichtgemaakte) lichtstraten in het dak zorgen voor daglichttoetreding van bovenaf. Later zijn in het dak diverse ventilatieluiken opgenomen.

Door zijn buitengewone afmetingen kent de binnenruimte van de loods een imposante ruimtelijkheid (vergelijkbaar met bijvoorbeeld de in 1952 ontworpen Lasloods op de NDSM-werf). Het van boven- en van opzij komende daglicht speelt daarin ook een grote rol.

Cultuurhistorische context

Houthandel in de Amsterdamse Havens

De houthandel speelt van oudsher een grote rol in Amsterdam. Vanaf de late zestiende eeuw brachten schepen hout uit Scandinavië en het Oostzeegebied naar de stad. Over de rivieren werd het hout in de vorm van vlotten uit de Zuidelijke Nederlanden, het Rijnland en Westfalen getransporteerd. Tegen het eind van de zestiende eeuw was hout naast graan het belangrijkste importproduct van Amsterdam. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw, wanneer Amsterdam opnieuw een periode van economische groei doormaakte, kwam daar de import van hout uit Afrika, Azië en Rusland bij.
Tegelijk met de aanleg van het Noordzeekanaal werd in 1876 de Houthaven gerealiseerd voor het overslaan en opslaan van hout. Het was de eerste gegraven haven van Amsterdam. Die eerste Houthaven lag bij de huidige Silodam met de karakteristieke graansilo Korthals Altes. Deze bleek al snel te klein, reden om in 1878 en 1880 meer naar het westen de Minervahaven en de Nieuwe Houthaven uit te baggeren.
De overslag van hout was toen nog het werk van zogenaamde houtlossers of 'vlotters'. De uit het ruim van het vrachtschip getakelde boomstammen werden door deze havenarbeiders in het water van de Houthaven gegooid. Met lange stokken met haken werden de stammen bij elkaar getrokken tot zogenaamde 'flensvlotten'. Modernisering van dit proces werd lange tijd tegengehouden, ondermeer door deze 'houtstuwadoors'. Pas na de Eerste Wereldoorlog, toen houtbedrijven in exporterende landen het hout steeds vaker zelf gingen zagen en het aantal te transporteren boomstammen sterk afnam, nam ook het vlotten van boomstammen af. Zeeschepen meerden aan bij de boeien en het verzaagde hout werd overgeladen op kleine dekschuiten en binnenschepen. Deze brachten de houten planken via kleinere insteekhavens naar de kleinschalige loodsen die verspreid stonden over het gebied. Op historische foto's van de houthavens is het vooral het beeld van eindeloze reeksen lage loodsen, al dan niet van elkaar gescheiden door kleine insteekhavens, dat het beeld domineerde.
In de loop van de twintigste eeuw werd het arbeidsloon steeds hoger en nam tegelijkertijd de industrialisering en mechanisering steeds verder toe. De dubbele overslagkosten (van zeeschip op dekschuit en van dekschuit naar de kades van de loodsen) werden daardoor zowel te kostbaar- als te tijdrovend. Daarom werd hout steeds vaker rechtstreeks, door mechanische kranen, vanuit de zeeschepen op de kades gelost. Bovendien namen trein en vrachtwagens in de naoorlogse periode steeds vaker de taak van de dekschuiten en de binnenvaartschepen over. Vooral na de Tweede Wereldoorlog werd het havengebied hierop flink aangepast. De kanalen en insteekhavens die aanvankelijk zo belangrijk waren voor het vervoer, maar nu een steeds grotere belemmering vormden, werden door de jaren heen stapje voor stapje gedempt. Schaalvergroting was het devies. De realisatie van de Mercuriushaven (toen Houtveemhaven) en het op moderne leest geschoeide Houtveem moeten in dit licht gezien worden en voorzagen in de nieuwe behoeften.

Het Houtveem als bekroning van de Houthavens

In een geheime voordracht werd in 1947 door de Raad besloten tot de stichting van een 'etablissement ter behandeling van hard- en zachthout' ten einde de 'outillage van de Houthavens te verbeteren'. Zo hoopte men de concurrentie met havensteden als Hamburg, Bremen, Kopenhagen, Antwerpen en Le Havre het hoofd te kunnen bieden. Voor de hele onderneming werd het niet geringe bedrag van fl. 6.740.000,- beschikbaar gesteld.
Interessant is dat waar in eerdere stukken uit 1945 nog sprake is van pontonkranen, in 1947 wordt gesproken van topkranen op een kade. Naast een aanzienlijke capaciteitsuitbreiding betekende de realisatie van de Houtveemloods een grote moderniseringsslag voor de Amsterdamse Houthavens. Zeeschepen konden toen immers direct aanmeren aan de kade, vanaf waar het hout via kranen de loods in werd overgeheveld. Bovendien was het transport per spoor mogelijk. Volgens het Algemeen Handelsblad van 10 september 1949 "wordt [daarmee] voldaan aan de langgekoesterde wensen van de houthandel". Het Houtveem voorzag in het lossen, behandeling, opslag en overslag. In de loods kon tot 50.000 kubieke meter hout worden opgeslagen. In de beginjaren was dat vooral tropisch hardhout

afkomstig uit Afrika en Zuid-Amerika en later ook zachthout uit Scandinavië. In de loods lagen de 50 meest gevraagde houtsoorten klaar. Daarnaast voorzag de triplexloods in opslag van circa 3.000 pakken triplex in 2.000 variëteiten.

Al snel na de opening groeide het Houtveem uit tot een belangrijke schakel in het internationale houtverkeer. Zo meldde De Volkskrant op 15 mei 1954 in het artikel "*Houtveem modernste ter wereld*" dat "door zijn unieke plaats in de wereldhouthandel" in 1953 maar liefst 382.190 kubieke meter hout via het Houtveem is doorgevoerd. Een groot deel ervan werd doorgevoerd naar het achterland via het Amsterdam-Rijnkanaal, maar het Houtveem speelde ook een belangrijke rol voor de Nederlandse markt. In de jaren 1950 en 1960 bejubelden kranten het succes van het Houtveem herhaaldelijk.

Daarnaast vervulde de Mercuriushaven ook voor de 'gewone' Amsterdammers een belangrijke rol. In de haven werd gezwommen. De Houtveemloods maakte zo ook deel uit van het decor van de vrijetijdsbesteding.

Symbool van vooruitgang
In het collectieve geheugen neemt het Houtveem een centrale rol in bij de wederopbouw en vooruitgang van het Westelijke Havengebied en de stad als geheel. Het maakt onderdeel uit van een vijftal, door het Rijk gedragen, grote naoorlogse projecten ter versterking van Amsterdam als haven-, handels- en verkeersstad: de wederopbouw en uitbreiding van Schiphol (1950 verkeerstoren, 1967 nieuwe stationsgebouw geopend), de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal (opening hele lengte 1952) en, niet ver van de Houtveemloods, de nieuwe Elektriciteitscentrale Hemweg die in 1952 in gebruik werd genomen.
De Amsterdamse havens waren in 1945 zwaar beschadigd door de Duitse bezetters. Na vijf jaar herstelwerk mocht Koningin Juliana de Coenhaven op 6 juli 1950 heropenen en aansluitend de Houtveemloods inwijden. Het Houtveem gold als symbool voor het herrijzen en de toekomstgerichtheid van stad en haven.
Tekenend voor de investering was dat het Houtveem functioneerde als een soort samenwerkingsverband. Naast houthandelaren werden bij de oprichting van de N.V. Houtveem in 1952, ook door tal van reders en cargadoors (scheepsagenten) aandelen gekocht. Van de rond de 400 uitgegeven aandelen, kocht de Maatschappij de Fijnhouthandel er 100 en werd daarmee de grootste aandeeleigenaar. Vanwege het grote overkoepelende belang had de gemeenteraad al eerder een credit van fl. 7.000.000,- beschikbaar gesteld voor de bouw van de Houtveemloods.

Tot in de jaren 1960 gold de Amsterdamse Houthaven als de grootste houtimporthaven van Nederland en een van de belangrijkste van het continent. Door de steeds grotere schepen en de toenemende internationale concurrentie, raakten de Amsterdamse Houthavens vanaf de jaren 1970 echter steeds meer zin voorname positie kwijt.

Houtloodsen – een typologie
Eeuwenlang werd hout voordat het bewerkt of verder getransporteerd werd, opgeslagen in houttuinen en / of houtloodsen.
Dit waren dikwijls één of meerdere naast elkaar geplaatste of gekoppelde eenlaagse bouwsels onder zadeldaken met een flauwe dakhelling. Kapconstructies met hangwerk maakten een flinke overspanning mogelijk en daarmee een groot en vrij indeelbaar vloeroppervlak. De gevels waren doorgaans bekleed met houten delen en gedeeltelijk geopend ten behoeve van een goede ventilatie. Op foto's van de houthavens uit de eerste helft van de twintigste eeuw zijn tal van dit soort loodsen zichtbaar. Omdat de overslag via het water geschiedde zijn de meeste van deze loodsen met de lange gevel direct aan het water gelegen, voorzien van een smalle kade. De meeste van deze houtloodsen zijn echter kort na de oorlog of in het meer recente verleden verdwenen (drie van deze kenmerkende houtloodsen, en tevens een van de laatste exemplaren in Amsterdam, staan bij de Molen de Otter).
In het ontwerp van de Houtveemloods is een aantal van deze traditionele kenmerken terug te zien, namelijk de (oorspronkelijk) open, ventilerende opzet van de loods, de ligging aan het water en de oriëntatie. Vernieuwend is echter de schaal van het gebouw en het feit dat de loods zelf ook is uitgevoerd

met bovenloopkranen. Samen met de Scheepsbouwloods op de NDSM-werf uit 1919-1920 (naar ontwerp van G.J. Langhout; 100 x 200 meter, 6 beuken + 1 dwarsbeuk) en de vrijwel gelijktijdig gerealiseerde Lasloods uit 1952 (ontwerp van A.E.G. en A.D. Postma; 110 x 55 meter, 2 beuken) behoort de Houtveemloods tot de grootste loodsen van Amsterdam. Deze hallen waren ook uitgerust met verschillende loopkatten of bovenloopkranen.
Van de toepassing van verlengde kraanbanen zijn echter maar weinig voorbeelden bekend in Amsterdam. Het vooralsnog enige bekende voorbeeld is oudste van de twee Langhouthallen op Oostenburg (tegenwoordig beter bekend als Stelplaats 3), gebouwd in 1929 in opdracht van Werkspoor naar ontwerp van G.J. en A.J. Langhout voor de fabricage van dieselmotoren. Deze hal (een gemeentelijk monument) was uitgevoerd met een verlengde kraanbaan waarmee de scheepsmotoren in en uit de schepen geladen konden worden.

Conclusie / registeromschrijving
Cultuurhistorische waarde
De Houtveemloods (BIJ Nieuwe Hemweg 10) is van grote representatieve waarde voor de (hout)haven- en industriële geschiedenis van Amsterdam. Daarnaast is de loods van *cultuurhistorisch* van belang als laatste schakel in binnen de eeuwenlange geschiedenis van de internationale Amsterdamse houthandel. Door de schaalsprong die na de Tweede Wereldoorlog in de (hout)industrie werd gemaakt en de voor die tijd hypermoderne opzet van de loods in relatie tot de omliggende infrastructuur, kan het Houtveem worden gezien als symbool van de hoogtijdagen van de Amsterdamse internationale houtmarkt in de twintigste eeuw.
Daarnaast heeft de Houtveemloods *cultuurhistorische betekenis* als belangrijk, door de overheid gestimuleerd, wederopbouw-/investeringsproject uit de jaren 1950 van de twintigste eeuw. De Houtveemloods behoort daarmee, samen met de uitbreiding van Schiphol en de verbreding van het Amsterdam Rijnkanaal tot een van de toonaangevende projecten in Amsterdam uit de Wederopbouwperiode.
De Houtveemloods maakt tot slot onderdeel uit van het collectieve geheugen van de stad. Destijds werd de opening breed uitgemeten en geroemd in de pers. Voor talloze Amsterdammers was de Mercuriushaven, waarin werd gezwommen, onderdeel van het decor van de vrijetijdsbesteding.

Stedenbouwkundige waarde
Vanwege zijn buitengewone afmetingen, waardoor de loods ver boven de omliggende bebouwing uittorent, en zijn karakteristieke contour met de grote daklichten functioneert de Houtveemloods binnen dit gebied als *landmark*, met name gezien vanaf de Mercuriushaven.
De Houtveemloods, in samenhang met de Mercuriushaven en het gedempte Houtveemkanaal, is van *stedenbouwkundige waarde* als onderdeel van de rationele en proces gestuurde inrichting van de locatie die voor dat moment gold als zeer vernieuwend. Deze situatie is thans met name aan de voorzijde van de Houtveemloods, ter plaatse van de Mercuriushaven nog goed afleesbaar met de nog functionerende kade, inclusief bijbehorende inrichtingselementen van de oorspronkelijke toegangszone of de sporen daarvan. Met het dempen van het Houtveemkanaal aan de achterzijde en het bebouwd raken van dit tracé is deze waarde aangetast. De verwachting is echter dat onder het maaiveld de constructie van de kademuur nog aanwezig is.

Architectonische waarde
Ontworpen door Publieke Werken, en gerealiseerd door de firma Werkspoor, is de Houtveemloods van *architectonische waarde* als representatief voorbeeld van kwalitatief hoogwaardige ingenieursbouw. Door zijn buitengewone afmetingen kent de loods een grote ruimtelijkheid. Ook het (nu in geringere mate) van boven- en van opzij komende daglicht speelt daarin een grote rol.
Van *(bouwhistorische) waarde* zijn de hoofddraagconstructie van de (thans verdwenen) bovenloopkranen, opgebouwd uit fors gedimensioneerde vakwerkkolommen, de in baksteen uitgevoerde vakwerkgevels en de door vakwerkliggers gedragen bimsbetonnen dakconstructie. Verder is de Houtveemloods van grote *typologische waarde* vanwege de nieuwe interpretatie en de schaalsprong die het gebouw maken ten opzichte van de klassieke houtloods. De vernieuwende opzet van het ontwerp van het gebouw, in

samenhang met de waterinfrastructuur, faciliteerde zowel op- als overslag en maakte zo een grote logistieke efficiencyslag mogelijk.

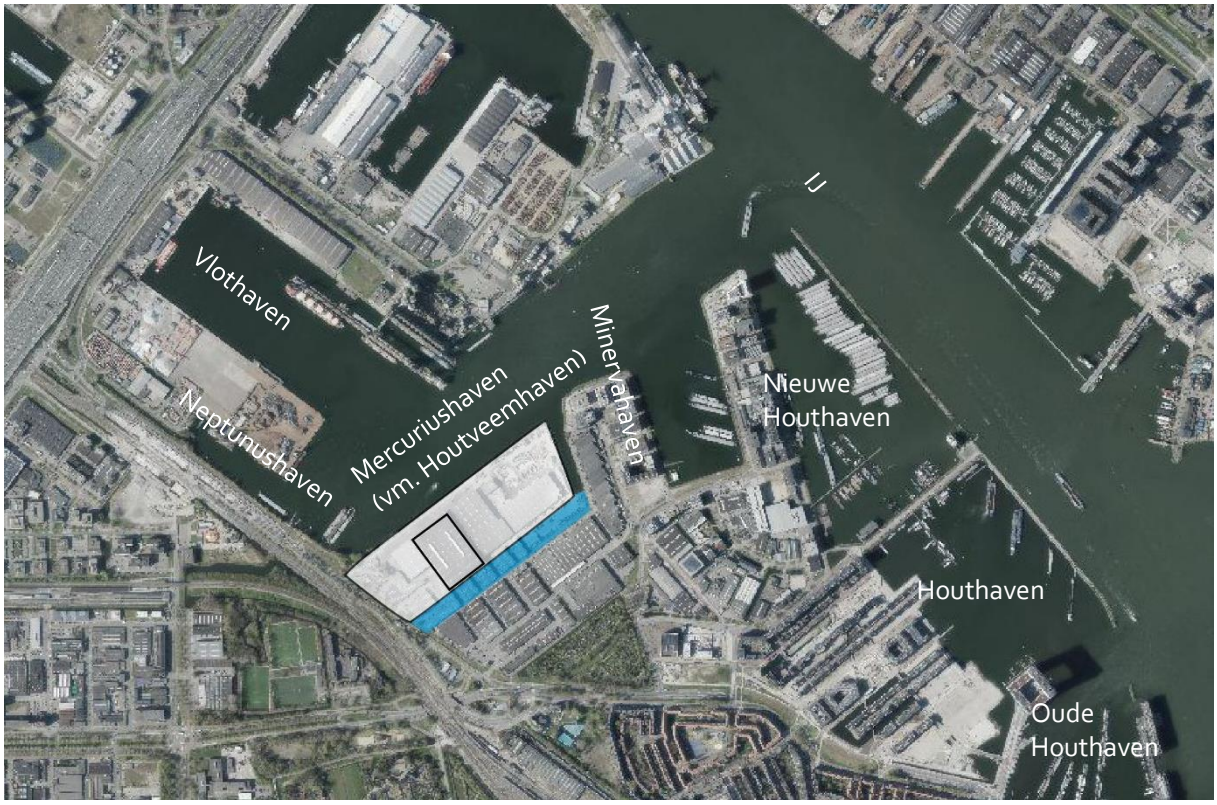
Gaafheid
De Houtveemloods is *behoorlijk goed bewaard* gebleven. Met name de oorspronkelijke hoofddraagconstructie en het casco zijn nog grotendeels in tact. Een deel van de latere wijzigingen – het dichtmaken van de kopgevels en het beplaten van de rechterzijgevel en de vensters en ten dele de lichtstraten – is reversibel. Met het verwijderen van de bovenloopkranen en de uitkragende kraanbaanconstructie, evenals het verwijderen van de kraanbanen op de kade aan de Mercuriushaven is het oorspronkelijke functioneren van de 'machinerie' van het Houtveem tegenwoordig minder goed afleesbaar geworden.

Zeldzaamheid
Van de talloze houtloodsen die de stad ooit gekend heeft, resteren er nu nog maar enkelen. In de voormalige Amsterdamse Houthavens is het Houtveem zelfs het laatste exemplaar. Dit type is bovendien uniek; in Nederland bestaat geen vergelijkbare op- en overslagloods uit de naoorlogse periode. In die zin vertegenwoordigt de Houtveemloods een *hoge zeldzaamheidswaarde.*

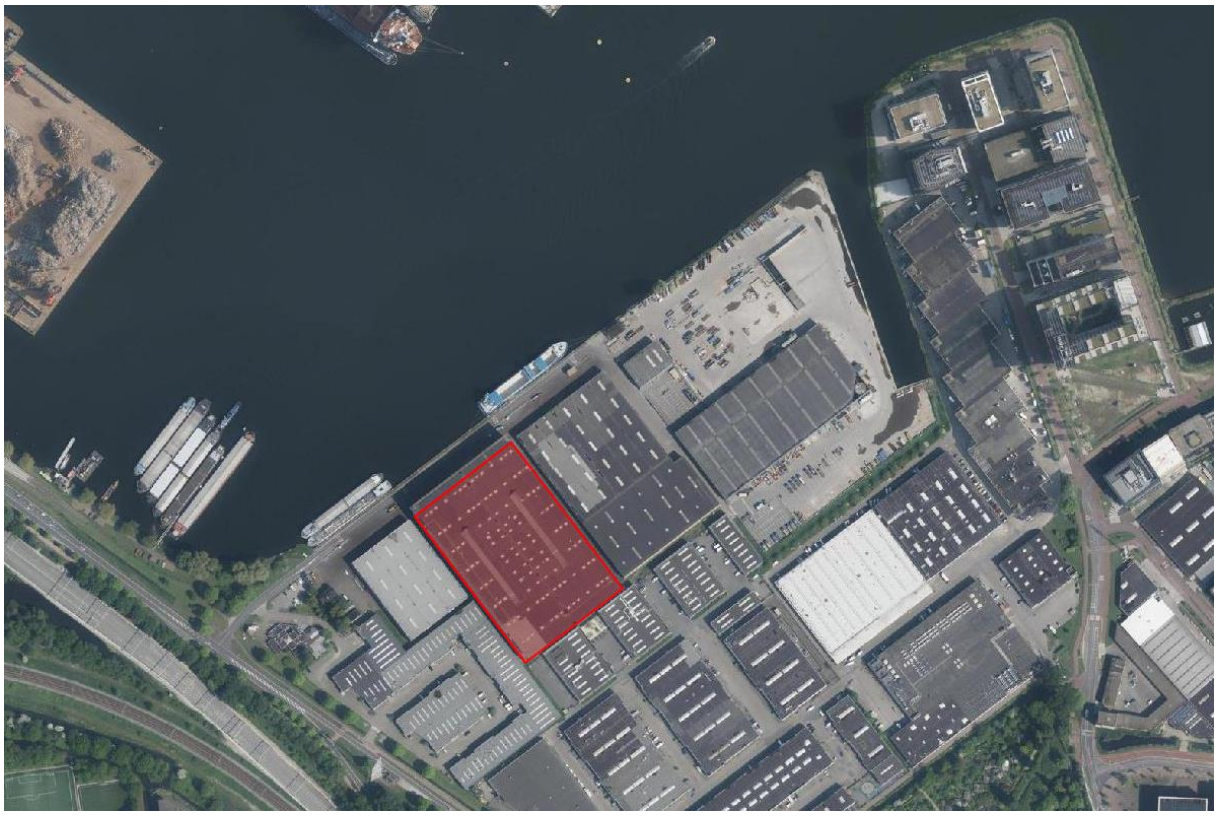
Bronnen en literatuur
Stadsarchief Amsterdam, beeldbank
Stadsdeel West, Archief Bouw- en Woningtoezicht
Stadsarchief Amsterdam, Centraal Tekeningen Archief, toegang 10057, inv.nrs. 28604, 41954
Stadsarchief Amsterdam,Archief van de Gemeente Amsterdam: Gemeenteblad, toegang 31375, inv.nr. 450, , I 1671 *1,* II 1165
Stadsarchief Amsterdam,Archief van de Gemeente Amsterdam: notulen van *besloten* vergaderingen, toegang 5079, inv.nr.295, periode 1935-1951

Monumenten en Archeologie, *Haven-Stad. Cultuurhistorische verkenning. Archeologie & Cultuurhistorie bovengronds*. Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2017
Monumenten en Archeologie, *Minervahaven. Cultuurhistorische verkenning (C19-035),* Amsterdam 2019
Monumenten en Archeologie, *Houtveemloods. Cultuurhistorische verkenning (C2022.54.1),* Amsterdam 2022
Bureau Monumenten & Archeologie, in samenwerking met H. Bonke, Hebly Theunissen Architecten, TU Delft *De Noordelijke IJ-oever, een cultuurhistorische effectrapportage*, in opdracht van Stadsdeel Noord, Amsterdam augustus 2003
H. Bonke, *Amsterdamse pakhuizen. 16de-20ste eeuw,* Zutphen 2011
Monumenten en Archeologie (G. van Tussenbroek), *Historisch hout in Amsterdamse monumenten. Dendrochronologie – houthandel – toepassing (Publicatiereeks Amsterdamse Monumenten 3),* Amsterdam 2012

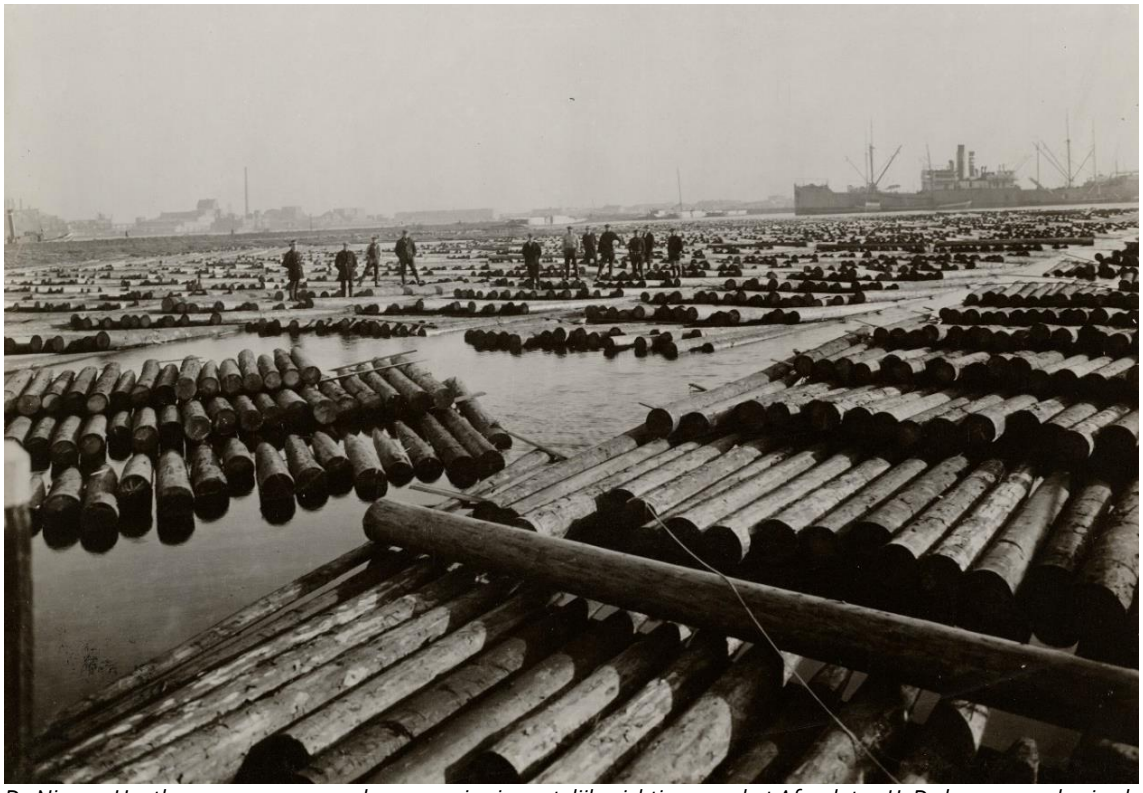
Beeldmateriaal



Huidige situatie, gemarkeerd zijn de Houtveemloods (zwarte kader), het gebied dat bij het Houtveem hoorde (wit) en het gedempte deel van de Houtveemkanaal (blauw). (data.amsterdam.nl, 2022)



Houtveemloods, luchtfoto. Opname 2023. (data.amsterdam.nl)



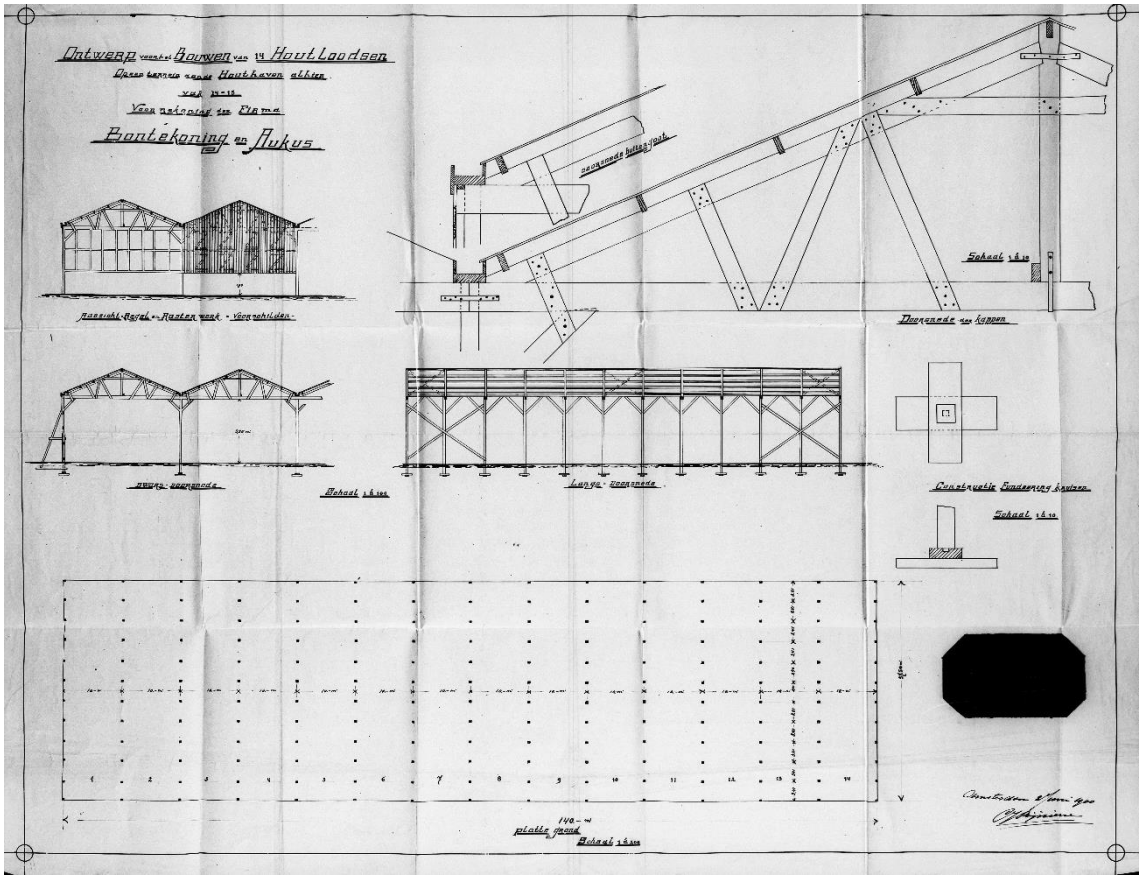
De Nieuwe Houthavens, opname rond 1930, gezien in oostelijke richting naar het Afgesloten IJ. De bomen werden in vlotten samengebracht. (SAA Beeldbank OSIM00004004163)



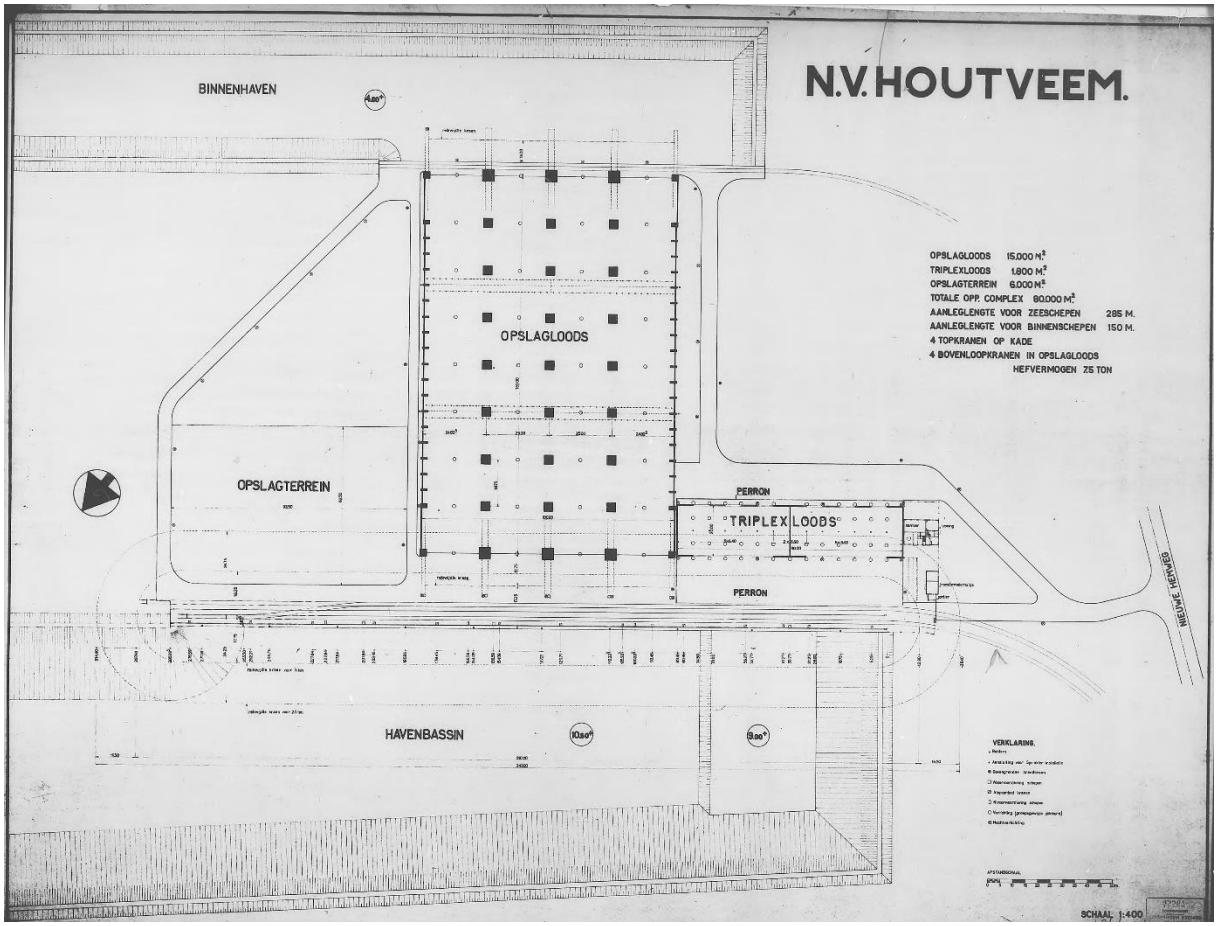
De Houthavens, luchtopname uit 1926. Van links naar rechts: de Oude Houthaven, de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven. Daarachter ligt de Spaarndammerbuurt. Door de grote hoeveelheid aan kanalen, insteek- en opslaghavens, lijkt het bijna alsof de aanwezige loodsen als eilandjes in het water drijven. Dekschepen vervoeren immers het hout naar de handelaren, zagerijen en opslagplaatsen. De Minervahaven- en Danzigerkade zijn over land slechts bereikbaar via een voetgangersbruggetje dat over het Verbindingskanaal heen ligt. (SAA Beeldbank A04139000140)



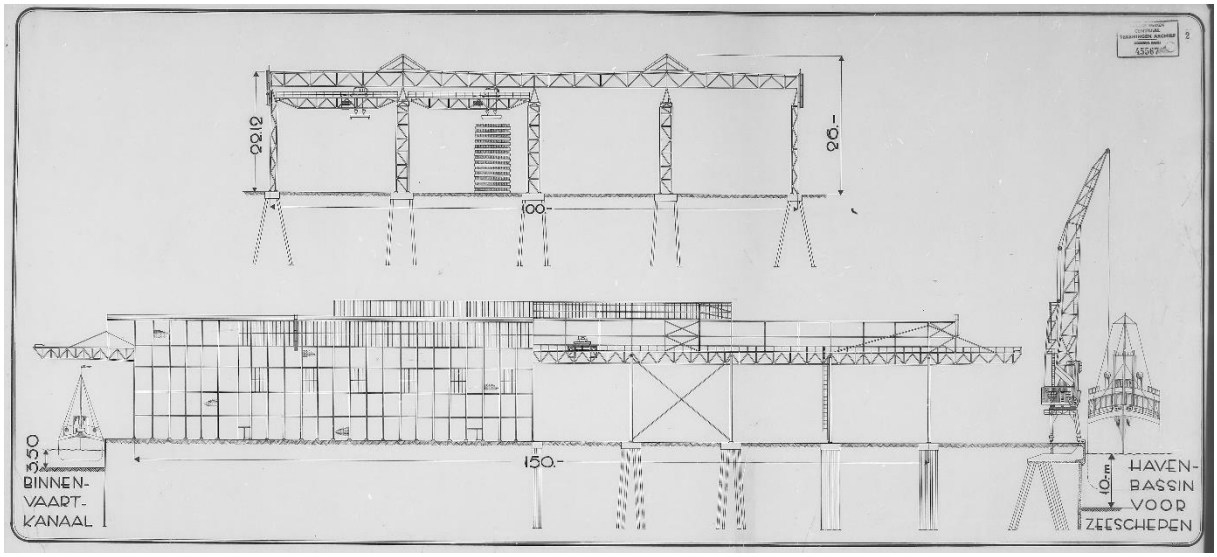
De houtloodsen van de firma G. Key, opname uit 1891-1899. (SAA Beeldbank OSIMooo08001441)



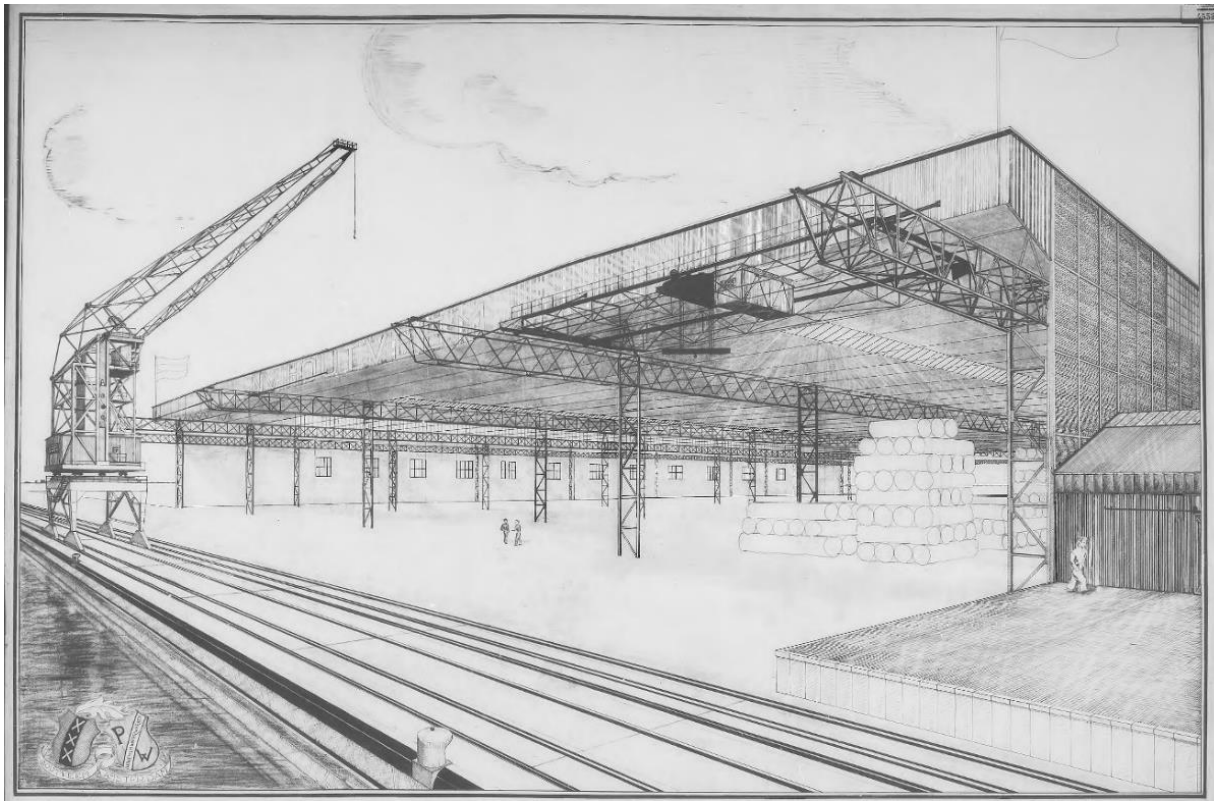
Voorbeeld van een traditionele houtloods van rond 1900. Ontwerp voor de bouw van veertien houtloodsen op de terreinen 14 en 15 in de Houthaven, naar ontwerp van architect C.J. Rijnierse (2 juni 1900). (SAA Beeldbank 5221BT913270)



Het Houtveem, situatietekening met een overzicht van de indeling van het terrein. (SAA, CTAC00029001248)



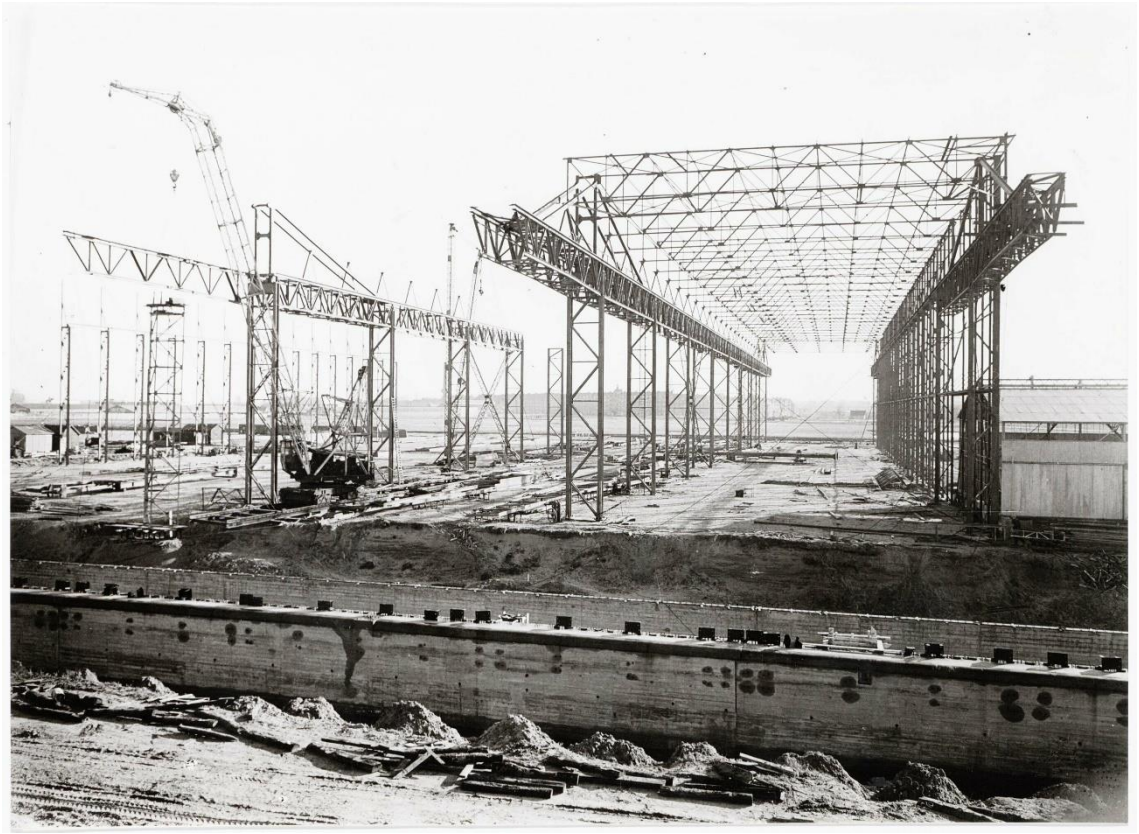
Opmetingstekening Houtveemloods uit 1968, met lengte- en dwarsdoorsnede over de loods. Met rechts het 'havenbassin voor Zeeschepen' en links het 'Binnenvaartkanaal'. Een deel van de gevel is getekend terwijl de andere helft zicht op de constructie geeft. (SAA, CTAC00029001249)



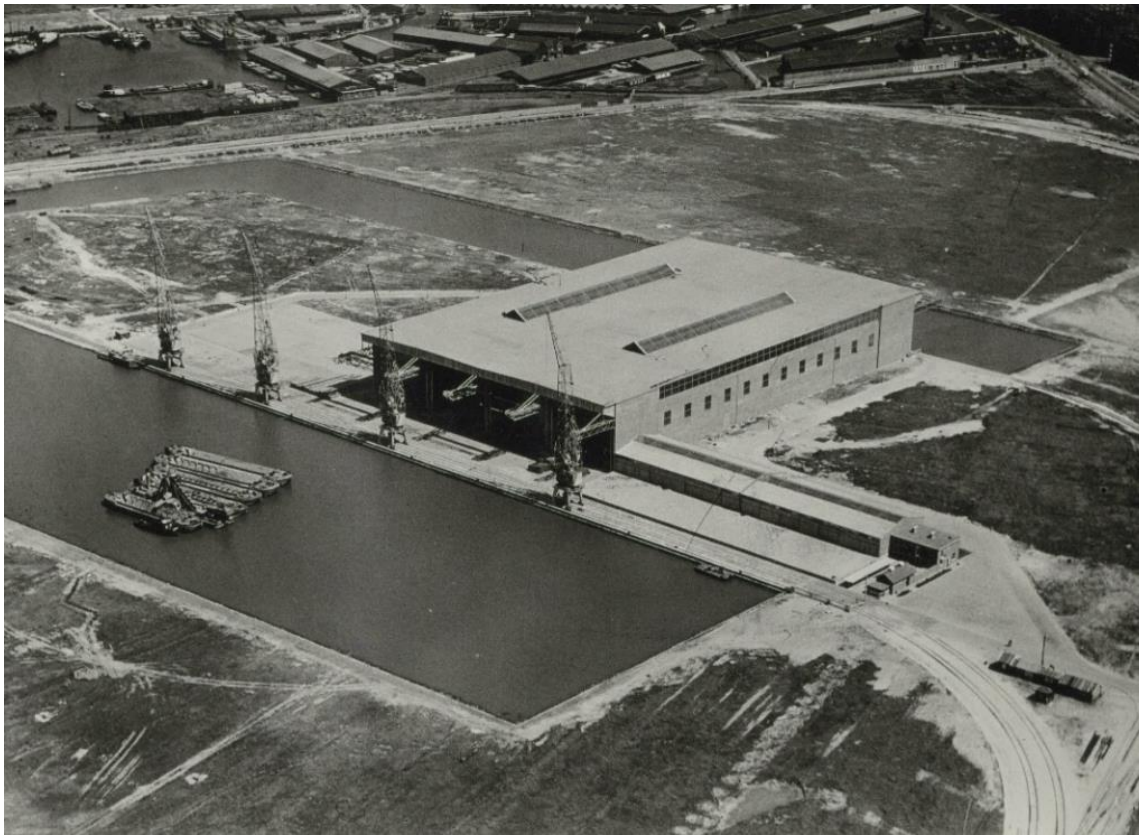
Perspectieftekening uit 1968, gemaakt door de Dienst der Publieke Werken, aanzicht van de Houtveemloods en een stuk van de triplexloods (rechts) vanaf de zeehavenkant. (SAA, CTAC00036001960)



Opname uit oktober 1949: in het midden de graafwerkzaamheden aan de zeehavenkade, links de constructie van de Houtveemloods met daarachter reeds voltooid de kleinere loods voor de opslag van triplex. Rechts de nog te graven Houtveemhaven (thans Mercuriushaven). (SAA Beeldbank 010009012037)



De Houtveemloods in aanbouw met zicht op de rijen vakwerkkolommen ten behoeve van de kraanbanen, met dwars daarop de lichter uitgevoerde vakwerkliggers voor het dak. Opname uit 1950. (SAA Beeldbank 010009012018)



Luchtopname uit het openingsjaar 1950 waarop de Houtveemloods te zien is met daarvoor de Mercuriushaven en aan de achterzijde van de loods het Houtveemkanaal. Links het opslagterrein en rechts de triplexloods en de entree tot het terrein. (SAA Beeldbank HVVA00077000029)



De kade langs de Mercuriushaven. De foto geeft goed zicht op de uitkraging van de hoofddraagconstructie van de loods. Het lossen van de zeeschepen met behulp van de topkranen. Opname uit 1950. (SAA Beeldbank OSIM00005004857)



De Houtveemloods, gezien in westelijke richting. De opname, gemaakt rond 1951 door Jaap d'Oliviera, geeft een doorzicht door de aan twee zijden geopende loods. (SAA Beeldbank AANA06583000001)



Zwemmen in het havenbekken met het Houtveem als beeldbepalend gebouw op de achtergrond, vóór de aanleg van de Mercuriushaven. (SAA, 010009012694)



Opname ca. 1955 door Wolff. (SAA Beeldbank AANA09330000001)



Opname uit ca. 1950. Een van de weinige opnamen van het interieur van de Houtveemloods. De boomstammen worden met hulp van de bovenloopkranen verplaatst. Door de grote daklichten en ramen in de langsgevel is de loods bijzonder licht. (SAA, AANA09080000001)



Huidige toegangszone, tussen portiersgebouwtje (rechts) en de ingepakte Houtveemloods (links) staat een van de twee nieuw toegevoegde loodsen uit de jaren 1980. (MenA, 2022)



De voorgevel (dichtgezet). (MenA, 2019)



De kade langs de Mercuriushaven met rails en bolders. (MenA, 2019)





Detail van het metselwerk van de zijmuur. (MenA, 2024)



Overstek ter plaatse van de achtergevel. (MenA, 2024)

(links): Linker zijgevel, bestaande uit een stalen vakwerkconstructie gevuld met halfsteens metselwerk. (MenA, 2024)



De loods gezien vanuit de noordoosthoek, richting rechter zijgevel en voorgevel. Twee daklichten zorgen voor de toetreding van natuurlijk daglicht. (MenA, 2022)



De loods gezien richting voorzijde. (MenA, 2022)



Een van de stabiliteitskruizen en het bimsbetonnen dak. (MenA, 2019)



Het interieur van de loods, gezien richting de thans gesloten achterzijde / achtergevel. (MenA, 2022)



Blik op de linkerzijgevel en de noordoosthoek van de loods, onder het dak lopen de kraanbanen. (MenA, 2022)



Blik op rechterzijgevel van de Houtveemloods, waar de ramen afgedekt zijn. Op de voorgrond de gedeeltelijk vervangen stabiliteitskruizen. (MenA, 2022)