

door Annuska Pronkhorst

Wie anno 2009 het Rotterdamse Hofpleinviaduct bekijkt moet wel een liefhebber zijn van oude spoorviaducten of een bijzonder scherpe en optimistische kijk op de dingen hebben om onmiddellijk de schoonheid van dit gebouw te onderkennen. Immers, het voormalige station Hofplein is afgebroken, veel gevels zijn verwaarloosd en vies beschilderd, en tonen nog de sfeer van de louche zaakjes die er in gevestigd waren. Op andere delen van het viaduct is de oorspronkelijke gevel verdwenen achter tientallen meters bakstenen voorzetgevels en er zijn allerlei aanbouwsels op en aan het viaduct verschenen. Maar wie beter kijkt, ziet ook dat het viaduct een mooie, eenvoudige en robuuste structuur heeft die het verdient zichtbaar gemaakt te worden en waarmee aan de nu soms sombere omgeving van Rotterdam Noord juist een positieve uitstraling gegeven kan worden. Door de komst van de Randstadrail zal het viaduct in 2010 definitief zijn functie verliezen, zodat nieuwe mogelijkheden ontstaan voor hergebruik. Dat is een kans die al velen heeft geïnspireerd tot ideeën over de toekomst van het viaduct: bebouwing van het viaduct met woningen, aanleg van een fietspad om zo snel mogelijk van Hofplein naar buiten de stad te kunnen fietsen, of een park voor de buurt. Sommige scenario's zijn onmogelijk of onwenselijk, andere zijn echter zeer realistisch en inspirerend. Ook de initiatiefnemers van de Hofbogen BV, woningcorporaties Com.Wonen, Stadswonen, Patrimonium Woning Stichting (PWS) en Vestia ontdekten enkele jaren geleden de schoonheid en de geweldige mogelijkheden van dit viaduct en besloten om de handen in een te slaan en het te redden van verdere verloedering. Gezamenlijk kochten zij in februari 2006 het monumentale spoorwegviaduct van de Nederlandse Spoorwegen waarmee een eerste belangrijke stap werd gezet in de langgekoesterde rehabilitatie van het langste gebouw van Rotterdam.

Het Hofpleinviaduct werd in 1905 gebouwd voor het spoortraject van de Hofpleinlijn, een oorspronkelijk 28,5 kilometer lange spoorlijn die Rotterdam via Schiebroek, Rodenrijs,

Berkel, Pijnacker, Nootdorp en Voorburg/Leidschendam met Den Haag verbond. In Den Haag vertakte de lijn zich enerzijds richting Hollands Spoor en anderzijds richting

afb. 1. Hofpleinviaduct aan de Vijverhofstraat, ter hoogte van de Teilingersstraat. 1935.
(foto GAR, PBK 2005-702)



Wassenaar om uiteindelijk aan te komen in Scheveningen, tegenover het Kurhaus. De nieuwe spoorlijn werd geëxploiteerd door de Zuid Hollandse Elektrische Spoorwegmaatschappij (ZHESM) en vormde een comfortabel alternatief voor de bestaande treindienst die van Rotterdam via Delft naar Den Haag liep.¹ Aanleiding voor de oprichting van een nieuwe spoorverbinding was de uittocht van de gegoede klassen uit Rotterdam naar Wassenaar en Voorburg, waar de omgeving mooier en de belastingen lager waren. Deze welgestelde forensen en de Rotterdamse badgasten voor Scheveningen waren de voornaamste doelgroepen van de lijn. Met deze passagiers in het achterhoofd werd besloten tot de bouw van een spoorlijn met elektrische tractie, een nieuwe ontwikkeling die in Nederland al wel voor trams maar nog niet voor treinen was toegepast. Elektrische aandrijving had een aantal voordelen: het was

vooral stiller en schoner in vergelijking met de stoommachines. Rotterdammers wisten inmiddels hoe luidruchtig stoomtreinen konden zijn; eind negentiende eeuw was al de spoorverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht aangelegd, die voor een deel over een viaduct dwars door het stadscentrum liep. Daarbij vergeleken was de moderne elektrische Hofpleintrein een wonder van comfort, waar men in de helverlichte wagons bovendien ook 's avonds veilig en gerieflijk kon reizen. Deze voordelen, gekoppeld aan het aantrekkelijke einddoel –het strand in Scheveningen– zorgden dan ook voor immense rijen passagiers in de weekeinden. Het startpunt van de Hofpleinlijn, het station Hofplein, lag aan het vooroorlogse Hofplein. Dit plein lag net ten noorden van de huidige locatie en vormde in het begin van de twintigste eeuw het bruisende uitgaanshart van Rotterdam. Het station speelde daar een



afb. 2. Een panoramafoto uit 1938 toont het Hofpleinstation en omgeving vanuit het zuidwesten gezien. In het halfronde gebouw, gelegen voor de overkapping, was tevens café Loos gevestigd. (Foto GAR KLM I5777A)

belangrijke rol in want naast de normale stationsgelegenheid was daar ook het beroemde café restaurant Loos gevestigd. Vanaf het Hofpleinstation was het bijna twee kilometer lange viaduct vervolgens in noordelijke richting geprojecteerd, dwars door de negentiende-eeuwse stadswijken, tot aan het tweede station bij de Bergweg, de toenmalige grens van de stad. Vanaf dit station vervolgde het viaduct zijn koers door het toen nog onbebouwde polderlandschap, tot aan het Noorderkanaal, om vanaf daar voortgezet te worden door een ijzeren spoorbrug richting Schiebroek. Met de bouw van het Hofpleinviaduct, dat werd ontworpen door ingenieur A. van Hemert, de grondlegger van de latere Hollandse Beton Groep, werd een wereldwijd de primeur in de viaductbouw gehaald. In tegenstelling tot andere spoorviaducten uit

diezelfde periode werd het Hofpleinviaduct in gewapend beton uitgevoerd. Dit materiaal was in vergelijking met de gangbare metalen constructies goedkoper en leverde bovendien minder omgevingshinder op. Nooit eerder was het gelukt om een luchtspoor van gewapend beton met een overspanning van bijna twee kilometer lang te bouwen. De bouw van het viaduct vond plaats in twee etappes. Het eerste gedeelte van 685 meter werd in 1905 gebouwd en liep vanaf het stationsemplacement tot aan de Bergweg. In 1907 begon men met de aanleg van het tweede deel van het viaduct vanaf de Bergweg tot aan het Noorderkanaal. In totaal bestond het bouwwerk uit 189 overspanningen. Een jaar na de oplevering in 1908 kon de Hofpleinlijn in gebruik worden genomen. Het bombardement van 14 mei 1940 op de



afb. 3. Kakelbonte verzameling puien in het Hofpleinviaduct 2008. (foto Ewout Dorman)

Rotterdamse binnenstad markeerde een nieuwe periode voor het Hofpleinviaduct, een periode waarin de regie over en de zorg voor het viaduct langzaam maar zeker werden losgelaten en het bouwwerk steeds meer van zijn oorspronkelijke grandeur verloor. Net zoals bij veel andere markante gebouwen in de binnenstad van Rotterdam het geval was, leidde het bombardement ondermeer tot

forse beschadigingen aan het eerste traject van het viaduct. Het beeldbepalende station Hofplein in het bijzonder werd zwaar getroffen en kon niet meer worden gered. Het bouwwerk werd enkele jaren later vervangen door een moderner exemplaar naar ontwerp van voormalig spoorbouwmeester Sybold van Ravesteyn. In tegenstelling tot het uitbundige vooroorlogse station, ontwierp Van Ravesteyn

in 1956 een sober en zakelijk gebouw dat meer paste bij het nieuwe, moderne, na-oorlogse centrum van Rotterdam. Ook ontwierp hij voor het Station Bergweg in 1960 een bescheiden toegangsgebouwtje.² Maar niet alleen het station werd in 1940 getroffen, ook enkele tientallen puin van de boogruimtes in het viaduct –waarin van oudsher allerhande ambachtelijke bedrijftjes waren gehuisvest– werden met het bombardement uit het viaduct geblazen. Slechts een achttal van deze vooroorlogse puin is nog bewaard gebleven en zichtbaar aan de Vijverhofstraat. Vanwege het ernstige ruimtekort dat tijdens de Tweede Wereldoorlog ontstond, werden de puin in een snel tempo vervangen door nieuwere exemplaren en werden ook de resterende open overspanningen voorbij het Bergwegstation dichtgezet. Dit proces van dichtzetten liep tot ver na de oorlog door en gebeurde over het algemeen ad hoc, hoofdzakelijk op initiatief van de huurder, zonder inmenging of regie van de toenmalige eigenaar, de Nederlandse Spoorwegen. De oriëntatie van de bogen werd daarbij ter plekke aangepast aan het bestaande stratenpatroon langs het viaduct. Op diverse plaatsen van het viaduct raakte zelfs een flink aantal bogen helemaal verstopt achter een gesloten bakstenen muur; andere werden volledig verbouwd met luifels. Langzaam maar zeker ontstond zo het kakofonische gevelbeeld dat we vandaag de dag aantreffen bij het Hofpleinviaduct. Ook het nieuwe station van Van Ravesteyn redde het uiteindelijk niet. Dit exemplaar werd in 1990 afgebroken als gevolg van de aanleg van het tunneltracé tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid. Door verschui-

vingen in het beleid van de NS waarin efficiëntie, automatisering en veiligheid bovendien een steeds dominantere rol gingen spelen, volstond bij Station Hofplein vanaf dat moment een aantal voorzieningen op de perons zelf, bereikbaar via een extern trappensysteem. Slechts een geamputeerd perrongebouw bleef over waarin steeds vaker louche gokhallen en duistere kroegen hun intrek namen. De toekomst van het markante bouwwerk werd daarmee een steeds grotere zorg onder de Rotterdamse stadsbewoners, zeker toen bekend werd dat het luchtspoor binnen ettelijke jaren zijn spoorfunctie definitief zou verliezen met de aanleg van het nieuwe tracé voor de Randstadrail. Hierdoor leek verdere aftakeling onafwendbaar.

Nieuwe toekomst

Ook de Rotterdamse woningcorporaties deelden deze zorg, met name omdat het langgerekte bouwwerk een flink aantal stadswijken doorkruist waarin de corporaties bezittingen hebben. Vanzelfsprekend is de povere uitstraling van het Hofpleinviaduct van wezenlijke invloed op de kwaliteit van de leefomgeving rondom dit woningbezit. De uiteindelijke aankoop van het bouwwerk en de vorming van een speciale besloten vennootschap werd dan ook niet puur en alleen ingegeven door de nobele overweging het 1,9 km lange viaduct te willen redden van verval. De corporaties zagen net als vele anderen ook de talrijke mogelijkheden die het viaduct bood om de woningkwaliteit in Rotterdam Noord te verbeteren. Eén van de eerste doelstellingen die Hofbogen BV, bestaande uit woningcorporaties Com.Wonen, Stadswonen, PWS en

Vestia, bij de aankoop van het viaduct in 2006 formuleerde, was dan ook de uitstraling van het viaduct sterk te verhogen door transparantie terug te brengen in de puien van bogen en meer levendigheid op straatniveau te creëren door een nieuw huurbeleid dat zich richt op een mix van bedrijfjes in de creatieve en ambachtelijke sfeer. Het vrijkomende dak van het luchtspoor bood bovendien een kans voor zorgvuldige herinrichting van dit voormalige spoortracé tot een (semi)-publiek verblijfsgebied dat een leidende rol kon spelen in de kwaliteitsverbetering van de noordelijke stadswijken.

De aankoop van een viaduct is echter een peulenschil vergeleken met het daadwerkelijk succesvol herontwikkelen ervan. Al op het moment van de koop was het overduidelijk dat de woningcorporaties zich hadden gecommitteerd aan een langdurig, kostbaar en uiterst ingewikkeld project. De opgave van de operatie is ambitieus en zeer complex omdat parallel aan de rigoureuze renovatie van de 165 onderliggende verhuurbare boogruimtes ook het dak van het viaduct een grondige restauratie en herinrichting dient te ondergaan. Bovendien was het bouwwerk samen met het station Hofplein reeds vier jaar voor de aankoop in 2002 aangewezen tot Rijksmonument, wat betekent dat alle bouwkundige ingrepen de architectonische stijl en structuur van het monumentale bouwwerk moeten respecteren en op sommige punten zelfs versterken.

Gelukkig is de opgave waar Hofbogen BV voor staat niet helemaal uniek. Leerzaam zijn de ervaringen die men in het buitenland al heeft opgedaan met de revitalisering van in

onbruik geraakte monumentale spoorwegviaducten. Enigen daarvan zijn een aantal jaren geleden afgerond en in gebruik genomen, anderen worden op dit moment uitgevoerd. De meest interessante en complete voorbeeldprojecten bevinden zich in Wenen, New York, Londen, Berlijn en Parijs. Daar werden, net zoals in Rotterdam, rond 1900 imposante spoorviaducten aangelegd ten behoeve van goederen- en personenverkeer langs de randen van het stadscentrum. Door hun uitzonderlijke lengte van soms wel enkele kilometers vormen de constructies net als het Hofpleinviaduct vaak een hinderlijke barrière in de omliggende stadsdistricten. In plaats van de afgeschreven viaducten te slopen –waar in andere steden vaak wel voor werd gekozen– heeft men in de genoemde steden juist besloten om munt te slaan uit de aanwezigheid van deze civieltechnische bouwwerken, door deze in grootschaliger stedelijke vernieuwingsprojecten in te passen. Ook hier was de achterliggende gedachte dat de herontwikkeling van historisch industrieel erfgoed een aantrekkelijk en effectief hulpmiddel kan zijn om een ruimtelijke, sociale en economische verbetering van een stadsgebied te bewerkstelligen.

Met name het Parijse voorbeeld bleek leerzaam omdat dit project de meeste verwantschap vertoont met de Hofbogen. Net als bij de Hofbogen had men daar te maken met een tweeledige opgave, waarbij zowel de boogruimtes van het viaduct als het braakliggende dak werden herontwikkeld. Het anderhalve kilometer lange spoorviaduct en het bijbehorende station *Gare de la Bastille* werden in 1859 gebouwd en maakten deel uit

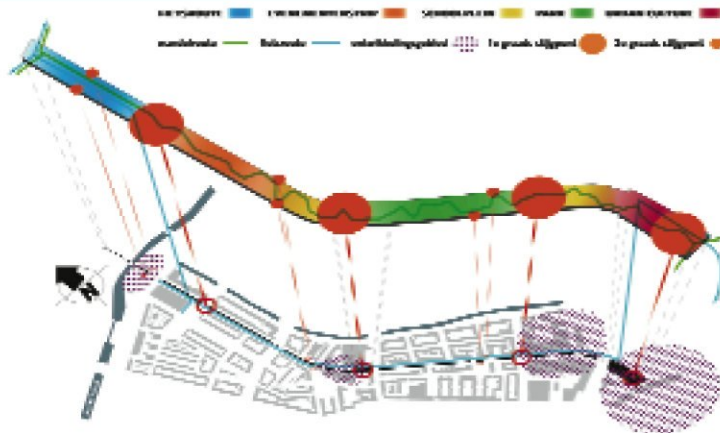


afb. 4. De *Promenade Plantée* en het *Viaduc des Arts* in Parijs bieden inspiratie voor De Hofbogen.

van een langer spoortracé dat Bastille met Vincennes verbond, in het oosten van Parijs. In 1969 werd de treindienst definitief vervangen, waardoor het viaduct en het station buiten gebruik raakten. Tien jaar na de opheffing van de treindienst besloot toenmalig president Mitterrand het monumentale stationsgebouw af te breken en op de plaats van het station een operagebouw te bouwen. Aansluitend op deze ingrijpende operatie besloot het Parijse stadsbestuur tot de aanpak van de openbare ruimte in het direct aangrenzende twaalfde arrondissement. Deze wijk was relatief arm en door een extra (groene) impuls in de openbare ruimte wilde de stad een herwaardering bewerkstelligen. In tegenstelling tot eerder bij het station, koos de stad dit keer voor een minder drastische ingreep en besloot het spoorviaduct te bewaren en als

onderdeel van deze operatie te herbestemmen tot publieke ruimte. In 1988 begon men daar met de aanleg van de *Promenade Plantée*. Het resultaat is een 4,5 kilometer lange doorgaande groene wandelroute, een romantische oase vol met vijvers, wild begroeide pergola's en weelderige beplanting, die eindigt in een speciaal ontworpen park. Tegelijkertijd constateerde men dat veel kunstenaars en ambachtslieden die van oudsher werkzaam waren in het twaalfde arrondissement het gebied verlieten bij gebrek aan goede en betaalbare werkruimte. Als reactie op deze ontwikkeling werd in 1989 besloten de bogen bruikbaar te maken voor deze specifieke doelgroep. Hiervoor werden de bogen extern voorzien van een nieuwe glazen pui en intern van vides en kelders; zo ontstond het *Viaduc des Arts*. De boogruimtes worden

afb. 5. Schetsvoorstel voor het toekomstige gebruik van het dak van het Hofpleinviaduct. (Hofbogen BV)



sinds 1997 verhuurd aan verschillende meubelmakerijen, antiekzaakjes en andere creatieve ambachten en functioneren al ruim tien jaar met succes. Intussen zijn er in Rotterdam al weer twee jaren verstreken sinds de aankoop van het Hofpleinviaduct en is het moment aangebroken voor nieuwe, grotere stappen. Na een lange periode van onderzoek naar ondermeer de geschiedenis en de cultuurhistorische waarden van het bouwwerk, vergelijkbare voorbeeldprojecten zoals Parijs en New York, de economische haalbaarheid van het project en in het verlengde hiervan gesprekken met bewoners en andere belangrijke betrokkenen zijn de resultaten inmiddels verwerkt en op 4 oktober 2008 gepresenteerd aan het grote publiek. De 'Toekomstvisie De Hofbogen. Het langste gebouw van Rotterdam' geeft de nieuwste visie op de transformatie van de Hofbogen en de achtergrond van waaruit deze is ontstaan, met het doel partners en

investeerders te enthousiasmeren voor dit gemeenschappelijke project en het ook een financiële basis te geven. De grootschalige operatie die deze herontwikkeling behelst, kan namelijk niet alleen door de woningcorporaties gedragen worden. Naast de plannen voor de renovatie en vervanging van de kakelbonte en slecht onderhouden verzameling puien door nieuwe transparantere en eigentijdse exemplaren en de toewijzing van boogruimtes aan creatief ambachtelijke bedrijfjes, zijn in de toekomstvisie ook uitgangspunten voor de inrichting van de bovenkant van het viaduct geformuleerd en in een toekomstscenario gevisualiseerd. Dit scenario gaat uit van zeer uiteenlopende en contrasterende vormen van gebruik, waaronder een park, een flexibel evenemententerrein en enige schoolpleinen met daarin als centraal verbindend element een gecombineerd wandel- en fietspad. De *Promenade Plantée* in Parijs heeft Hof-



afb. 6. Eerste schetsontwerp van Atelier Kempe Thill voor een nieuwe pui voor het Hofpleinviaduct. (Gevelontwerp Nacht; Atelier Kempe Thill)

bogen namelijk geleerd hoe belangrijk het voor de levendigheid, de (sociale) duurzaamheid en de veiligheid is dat niet slechts één groep maar een combinatie van verschillende gebruikers zoals fietsers, wandelaars en toeristen van het viaduct bezit zal nemen. De positie van het viaduct midden in een dichtbebouwd stedelijk gebied vraagt daar om. Om die reden zal het uiteindelijke ontwerp en het programma van openbare ruimte boven op het viaduct steeds rekening moeten houden met de omliggende stedelijke context, zodat het viaduct een echte aanvulling en uitbreiding wordt van de stedelijke programma's die er al voor dit gebied bestaan. Het zijn immers de buurtbewoners die in het prieëltje in het park gaan zitten; de schoolkinderen die het schoolplein boven op het viaduct gebruiken en de glijbaan naar beneden nemen; de middelbare scholieren die met hun computer het internet opgaan via de gratis hotspot bovenop de Hofbogen. Tegelijkertijd moeten echter, door het opnemen van programma's met een bovenstedelijke ambitie, ook mensen uit de rest van de stad en daarbuiten worden aangetrokken. Die zullen afkomen op de attractieve wandelroute, op het Bergwegcafé met terras bovenop het

viaduct, op de hotelkamer in een treinwagon of op de ijsbaan met koek en zopie tent, waar 's zomers geschaatst kan worden tussen de kruinen van de bomen op de lager langs de lijn gelegen straat. Daarnaast zullen de voormalige stationsbogen in het Station Hofplein een trekpleister zijn; daar heeft de jongerencultuur zich inmiddels genesteld en daar is de Pumastore gevestigd in combinatie met verschillende uitgaans- en muziekgelegenheden. Van essentieel belang is tenslotte dat er een ruimtelijke en programmatische samenhang gecreëerd wordt tussen de bovenkant en de onderkant van het gebouw. Door een gevarieerd programma te realiseren op de bovenkant ontstaat weliswaar een aantrekkelijk verblijfsgebied, maar dan is het uiteraard wel van belang dat men van beneden naar boven toe wordt 'gezogen' en omgekeerd, dat men boven op het dak uitgenodigd wordt de winkeltjes en ateliers in de onderliggende boogruimtes te bezoeken. Belangrijkste samenbindend element vormen dan ook de 'stijpunten'. Hier ligt een belangrijke ontwerpogave: opgangen, die de knooppunten vormen van de Hofbogen, en aantrekkelijke en uitnodigende entrees zijn tot het dak van het viaduct.

afb. 7. Vooruitlopend op de transformatie van het Station Hofplein worden de boogruimtes én het dak tijdelijk gebruikt voor culturele en jongerenactiviteiten, zoals festival *Perron Mozaïque*. (Observatorium)



Met de afronding en presentatie van de Toekomstvisie zal het jaar 2009 hoofdzakelijk in het teken staan van de verdere uitwerking van gepresenteerde voorstellen zoals het toekomstscenario voor het dak, het restauratieplan voor het viaduct, het zoeken van partners die willen participeren in de ontwikkeling en het vinden van aanvullende financieringsbronnen zodat er in 2010, wanneer het spoor eindelijk vrijkomt, meteen begonnen kan worden met de ontmanteling van de sporen en de bovenleidingen. Daarna volgen de gefaseerde restauratie van het viaduct, de plaatsing van de puien en tenslotte de inrichting van het dak. Zoals het er nu naar uitziet zal de start van de uitvoering echter nog enige tijd op zich laten wachten. Hofbogen BV is immers afhankelijk van de planning van

de Randstadrail. Toch zal de organisatie al in 2009 een voorproefje geven van de voorgestelde plannen doordat vooruitlopend op de totale uitvoering een aantal projecten al zal worden opgepakt. Het voordeel hiervan is dat tegelijkertijd een aantal noodzakelijke bouwtechnische onderzoeken kunnen worden verricht. Het eerste project betreft de plaatsing van nieuwe puien naar een ontwerp van architectenbureau Atelier Kempe Thill en de gelijktijdige restauratie van twee naast elkaar gelegen boogruimtes, die nu in een zodanig slechte staat zijn dat ze niet verhuurd kunnen worden. Deze 'proefbogen' zullen ook van binnen geheel worden opgeknapt, omdat het plaatsen van een nieuw pui in combinatie met vernieuwing van de binnenkant de meest efficiënte manier is om de bogen te renove-

ren. De andere projecten die vooruitlopend op de transformatie alvast zullen starten, vinden plaats in de aan de Hofbogen gelegen stations die op dit moment leeg staan in afwachting van een nieuwe bestemming. Voor het Bergwegstation en station Hofplein zal een tijdelijke programmering komen, die een idee geeft van de definitieve bestemming, namelijk kleinschalige horeca en cultuur in samenhang met de nabijgelegen onderwijsinstellingen. De tijdelijke programmering is al in 2007 gestart met verschillende activiteiten die betrekking hebben op de beoogde toekomstige bestemming. In 2009 zal dit alles nog vastere vormen aannemen en zal ook het dak van het station Hofplein meer bij de activiteiten worden betrokken.

Door deze tijdelijke, bescheiden doch concrete ingrepen probeert Hofbogen BV zich nu al zo goed en secuur mogelijk voor te bereiden op het immense transformatieproces dat haar te wachten staat. Een transformatieproces dat zeker nog een decennium in beslag zal nemen voordat men echt de maximale effecten ervan zal ervaren. Maar door nu al een aantal zichtbare programmatische en ruimtelijke voorbereidingen te treffen zal Hofbogen met het in 2010 geplande vrijkomen van het dak al vrij direct kunnen starten met de behoedzame restauratie en herinrichting van het gehele gebouw. En krijgt het stoere, monumentale Hofpleinviaduct daarmee eindelijk de lang verwachte tweede kans die het verdient.

NOTEN

1. J.F. Smit, *ZHESM: Rotterdam-Den Haag-Scheveningen Kurhaus. Hoe het spoor electrisch werd* (Rotterdam 1989).
2. Crimson Architectural Historians, *Cultuur-historische Verkenning. De Hofbogen*, Rotterdam, juni 2007.

* Dit artikel is gebaseerd op 'Toekomstvisie De Hofbogen-Het langste gebouw van Rotterdam' dat in oktober 2008 door Hofbogen B.V. is uitgebracht.