

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.<sup>2</sup> Maar niet alleen het station werd in 1940 getroffen, ook enkele tientallen puilen 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 puilen is nog bewaard gebleven en zichtbaar aan de Vijverhofstraat. Vanwege het ernstige ruimtekort dat tijdens de Tweede Wereldoorlog ontstond, werden de puilen 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 trappenstelsel. 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