

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