

Het viaduct telt 189 bogen, waarvan 165 hoogruimtes worden gebruikt voor bedrijfsruimte of opslag, meestal aan één zijde toegankelijk, merendeels aan de oostzijde (62%), de overige aan de westzijde (38%). Sommige ruimtes zijn met elkaar verbonden door het doorbreken van een zijmuur, dit wordt dan gezien als één verhuurbare ruimte. Een indicatie van het aantal 'enkele bogen', waarbij één boog als één ruimte wordt verhuurd is ca. 58. Een cluster van 20 verhuurbare ruimtes kan naast bestaan er een aantal clusters van 10 verhuurbare eenheden. In totaal zijn er dus 88 verhuurbare ruimtes, exclusief het Station Hofplein. Een groot deel van de 17 bogen onder het Station Hofplein wordt reeds aangekocht (totaal 3125 m²), het overige deel wordt aangekocht en wordt vanaf 2008 opnieuw georganiseerd.

Toekomstvisie De Hofbogen

Het langste gebouw van Rotterdam

Het aantal m² per boog varieert van 30 tot 110 m². Het betreft zo'n 10 bogen. Circa 30 bogen zijn 30 m². Verder hebben een aantal bogen een groot aantal van verschillende soorten ruimtes. De ruimtes variëren van 80-110 m². Dit betreft ongeveer 30 bogen voornamelijk op de Vijverhofstraat. De ruimtes onder Katshoek zijn het grootste, het aantal m² bedraagt daar maximaal circa 400 m².

Het gebied telt 189 bogen, waarvan 165 hoogruimtes
 worden gebruikt voor bedrijfstuimte of opslag,
 meestal aan één zijde toegankelijk, merendeels
 aan de oostzijde (62%), de overige aan de westzijde
 (38%). Sommige ruimtes zijn met elkaar verbonden
 door het doorbreken van een zijmuur, dit wordt dan
 gezien als één verbuilde ruimte. Een indeling
 van het aantal 'enkele bogen', waarbij één hoog-
 een ruimte wordt vermind als ca. 58. Een cluster
 van twee bogen komt ook geregeld voor, dit betreft
 ca. 20 verbuilde ruimtes. Daarnaast bestaan er
 een aantal clusters van 3, 4 of 5 bogen. Dit zijn
 ca. 10 verbuilde eenheden. Indicatief zijn er
 dus 88 verbuilde ruimtes, exclusief het 2e station
 Hoofden. Een groot deel van de 17 bogen onder het
 2e station Hoofden zijn gebruikt (totaal 3125 m²),
 het overige deel is inmiddels actief leeg gemaakt
 en wordt vanaf 2008 opnieuw geprogrammeerd.
 Het aantal m² per boog is minimaal 36 m², dit
 betreft zo'n 40 bogen. Circa 50 bogen zijn 50
 m². Verder hebben een aantal bogen een aanbouw
 van verschillende afmetingen. Deze ruimtes
 variëren van 80-110 m². Dit betreft ongeveer
 30 bogen voornamelijk op de Vijverhofstraat. De
 ruimtes onder Katshoek zijn het grootste, het
 aantal m² bedraagt daar maximaal circa 400 m².

Toekomstvisie De Hofbogen

Het langste gebouw van Rotterdam

Inhoud

Voorwoord	6
Inleiding	9
De aankoop	10
Hofbogen BV	11
Doelstelling toekomstvisie	13
Leeswijzer	15
Hoofdstuk 1	19
Geschiedenis van het Hofpleinviaduct	19
De stations	45
Decoratie en ornament	57
Hoofdstuk 2	65
Referentieprojecten	65
New York	67
Wenen, Berlijn, Londen en Amsterdam	71
Parijs	76
Hoofdstuk 3	85
Ruimtelijke context, nu en in de toekomst	85
Hoofdstuk 4	93
Scenario voor transformatie van de Hofbogen	93
Drie uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het scenario	94
Onderkant	96
Bovenkant	107
Hoofdstuk 5	129
Uitvoering, beheer en financiering	129
Planontwikkeling en uitvoering	130
Communicatie	135
Beheer en onderhoud	137
Organisatie en financiering	138
Colofon	143

Crimson Architectural Historians
in opdracht van Hofbogen BV,
Rotterdam, 2008

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS



Voorwoord

Toen wij in februari 2006 met vier woningcorporaties 1,9 km spoorlijn kochten van de Nederlandse Spoorwegen was er eerst verbazing alom. Wat moet een corporatie toch met zo iets als een spoor en spoorbogen? De aanleiding hiertoe ontstond toen we in een samenwerkingsverband van zeven corporaties, CityCorp genaamd, hoorden dat het gedeelte spoor tussen het Hofpleinstation en rijksweg 20 in de toekomst komt te vervallen. Het spoor gaat vanaf dat moment anders lopen, direct vanuit het Centraal Station. Als corporaties met veel huurwoningen in Rotterdam Noord en het Liskwartier maakten we ons direct zorgen over wat het voor de omgeving zou kunnen betekenen als het beheer van spoor en bogen zou komen te vervallen, of in verkeerde handen terecht zou komen. Direct speelde ook de gedachte om maar liever de regie van de woonomgeving in eigen hand te houden. Verder zagen we een kans om via ontwikkelingen rondom het station Hofplein een betere verbinding te maken tussen Noord en het centrum van Rotterdam. Die is met name voor langzaam verkeer momenteel slecht. We oriënteerden ons in binnen- en buitenland wat je zoal met voormalige spoorviaducten zou kunnen doen. We vonden inspirerende voorbeelden van hergebruik van verouderde infrastructuur. Ook verkenden we de mening van de gemeente en deelgemeente, die ons vanaf het eerste gesprek aanmoedigden om preventief te werk te gaan.

Na een kort en intensief onderhandelingstraject met de NS kwamen we tot de aankoop van het viaduct, bestaand uit 189 bogen met bijbehorende bedrijfsruimtes, met het recht om na het verdwijnen van de trein een herbestemming te geven aan het dak van de bogen, waarop het huidige twee sporen brede traject ligt, en aan de twee oude stations bij het Hofplein en de Bergweg. We stelden met z'n vieren een

projectdirecteur aan, openden een projectbureau, uiteraard in een van de bogen, en richtten de Hofbogen BV op. Daarmee was het project Hofbogen geboren. Intussen is veel gebeurd. De bedrijfsruimten transformeren langzaam maar zeker naar zichtbare en welkome bedrijvigheid in de wijk. Daartoe is een plan ontworpen die recht doet aan het monumentale karakter van het oude spoorviaduct. Verschillende onderzoeken naar de cultuurhistorische waarde, de branchering, de economische, sociale en culturele mogelijkheden bieden ons een scala aan opties voor hergebruik. Het station Hofplein maakte een schitterend weekend mee met Motel Mozaïque. Het Hofpleinstation is opgenomen in het ambitieuze plan Pompenburg, dat weer goed aansluit bij het stationgebied en het nieuwe station CS. Aan de noordzijde van het station zal het aangrenzende en verkommerde Zomerhofkwartier in de komende jaren aangepakt worden en ook op andere plekken langs het viaduct werken de corporaties aan de vernieuwing van Rotterdam Noord. Hofbogen BV presenteert nu de toekomstvisie Hofbogen. Alles wat tot nu toe bedacht is en aangereikt is, is op een evenwichtige manier in dit boek opgeschreven en gedocumenteerd. Namens Hofbogen BV wensen we u veel leesplezier en we hopen en verwachten dat na lezing uw betrokkenheid is ontstaan om van dit viaduct, 'het langste gebouw van Rotterdam', een unieke plek te maken.

De aandeelhouders van Hofbogen BV:

Jean Baptiste Benraad (Stadswonen)

Paul Duyts (Vestia)

Peter Manders (PWS)

Jan van der Schans (Com.Wonen)



Inleiding

Wie anno 2008 het Hofpleinviaduct bekijkt moet wel een liefhebber van oude spoorviaducten zijn of een bijzonder scherpe en optimistische kijk op de dingen hebben om onmiddellijk de schoonheid van dit gebouw te onderkennen. Immers, het voormalige station is afgebroken, veel gevels zijn verwaarloosd en vies geschilderd, 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 bakstenen voorzetgevels, zijn er allerlei dingen op en aan het viaduct gebouwd. Soms presenteert het viaduct zich tientallen meters lang slechts met donkere, dichtgemetselde bogen in een vervuilde façade aan de straat. Maar wie beter kijkt ziet dat het viaduct een mooie eenvoudige en robuuste structuur heeft die het verdient weer zichtbaar gemaakt te worden en waarmee aan de nu soms sombere omgeving juist een positieve uitstraling gegeven zou kunnen worden.

Ook de initiatiefnemers van de Hofbogen BV hebben de geweldige mogelijkheden van dit viaduct ontdekt: een architectonisch monument uit 1907 van twee kilometer lang, met een onder de vele verflagen aanwezige prachtige detaillering. Het begin van de lijn ligt pal in het hart van de stad in een opnieuw te ontwikkelen gebied aan het Hofplein en vervolgens loopt de lijn onafgebroken dwars tussen de woonblokken, scholen en bedrijfsterreinen van Rotterdam Noord door. Door zijn monumentale karakter en zijn centrale ligging leent het viaduct zich perfect als aanjager van een grootschalig stedelijk vernieuwingsproject. Dit historisch industrieel erfgoed kan de kern worden van een ruimtelijke, sociale en economische verbetering van dit stadsdeel.

Het begin van het viaduct ligt rond 1905, toen het werd aangelegd als het startstuk van de Hofpleinlijn, de treinverbinding tussen Rotterdam en Scheveningen. Op dat moment vormde de lange gewapend betonconstructie een internationale primeur die veel internationale aandacht trok.

9 Aan de geschiedenis van de Hofpleinlijn zijn vele verhalen en gebeurtenissen verbonden, zoals de roerige historie van het Station Hofplein: in de eerste helft van de twintigste eeuw was dit station het stralende middelpunt van het uitgaansleven

in Rotterdam, tijdens de oorlog werd het gebombardeerd, tijdens de wederopbouw verrees er een nieuw station, dat uiteindelijk weer gesloopt werd voor de aanleg van de spoortunnel.

Vanwege het beschikbaar komen van het gehele viaduct is nu het moment aangebroken om het viaduct opnieuw in ere te herstellen en een (inter)nationale trekker voor Rotterdam te laten zijn. Inmiddels heeft het viaduct erkenning gekregen als nationaal erfgoed met de aanwijzing tot Rijksmonument. En het viaduct heeft een naam gekregen: de Hofbogen.

De aankoop

Ook Citycorp, een samenwerkingsverband van woningcorporaties dat zich wil inzetten voor de ontwikkeling van plekken met potentie in het centrum van Rotterdam, raakte een paar jaar geleden gecharmeerd door het viaduct en zag haar toekomstmogelijkheden. Vooral de corporaties die woningblokken en buurten rondom de lijn bezaten waren geïnteresseerd, vanwege de dominante aanwezigheid van de Hofbogen in dit stedelijke gebied. Door zijn langgerekte structuur doorkruist het bouwwerk namelijk meerdere stadswijken en op enkele punten is het viaduct letterlijk ingeklemd geraakt door latere stadsuitbreidingen. De uitstraling van het viaduct is mede daarom van essentiële invloed op de kwaliteit van de leefomgeving en daarmee van direct belang voor de woningcorporaties.

Bureau de Lijn, die het secretariaat voert voor CityCorp, heeft onderzocht of er een mogelijkheid was om het viaduct aan te kopen van de Nederlandse Spoorwegen en heeft vervolgens de gehele aankoop begeleid. Drie corporaties die deel uitmaken van CityCorp waren speciaal geïnteresseerd in de verwerving, in verband met woningbezit in het aangrenzende gebied (Com.Wonen en PWS) of vanwege meer ideële doelstellingen (Stadswonen). Vervolgens werd Vestia gevraagd om medeaandeelhouder te zijn bij de aankoop, aangezien deze woningcorporatie veel bezit heeft in het gebied dat grenst aan het noordelijk deel van het viaduct. Het belangrijkste doel van de aankoop was om het verwaarloosde Hofpleinviaduct weer in oude glorie te herstellen, nieuw programma toe te voegen en zo actief bij te dragen aan de kwaliteit van de stedelijke omgeving en de openbare ruimte. In een vroeg stadium werd dus door de aandeelhouders al de keuze gemaakt om het viaduct te behouden en niet te slopen, en om op het dak van het viaduct een openbaar verblijfsgebied in te richten.

In februari 2006 werd officieel besloten tot de aankoop van het viaduct van NS Vastgoed door de vier woningcorporaties. Hofbogen BV was een feit.

Hofbogen BV

Hofbogen BV heeft zijn projectbureau in de Hofbogen gevestigd, in twee boogruimtes aan de Voorburgstraat. Eind 2006 heeft Crimson Architectural Historians van Hofbogen BV de opdracht gekregen om het ruimtelijke en programmatische transformatieproces van de Hofbogen inhoudelijk en organisatorisch te begeleiden. Enerzijds geeft het bureau leiding aan het projectbureau Hofbogen, anderzijds werkt zij aan de toekomstige ontwikkelingsplannen voor het viaduct en de bijbehorende stations. Het projectbureau voert de taken uit van de BV en is het dagelijkse aanspreekpunt voor de buitenwereld.

Hofbogen BV heeft voor zichzelf twee hoofdtaken geformuleerd ten aanzien van het spoorwegviaduct:

I De inhoudelijke en fysieke transformatie van het gehele viaduct, waarvan het resultaat moet zijn dat het viaduct zowel sociaal, als cultureel en economisch een katalysator wordt voor Rotterdam Noord. De ambitie is hoog: de Hofbogen moet een nieuwe architectonische trekker worden voor de stad.

II Het beheer en onderhoud van het viaduct, inclusief de boogruimten. Dat betekent eveneens het verbeteren van de kwaliteit van de boogruimten door een actieve exploitatie.

Beide taken hebben uiteraard zeer direct met elkaar te maken, want de restauratie (en dus het onderhoud) van het monument is een belangrijk onderdeel van de transformatie. Toch is het goed het onderscheid te maken.

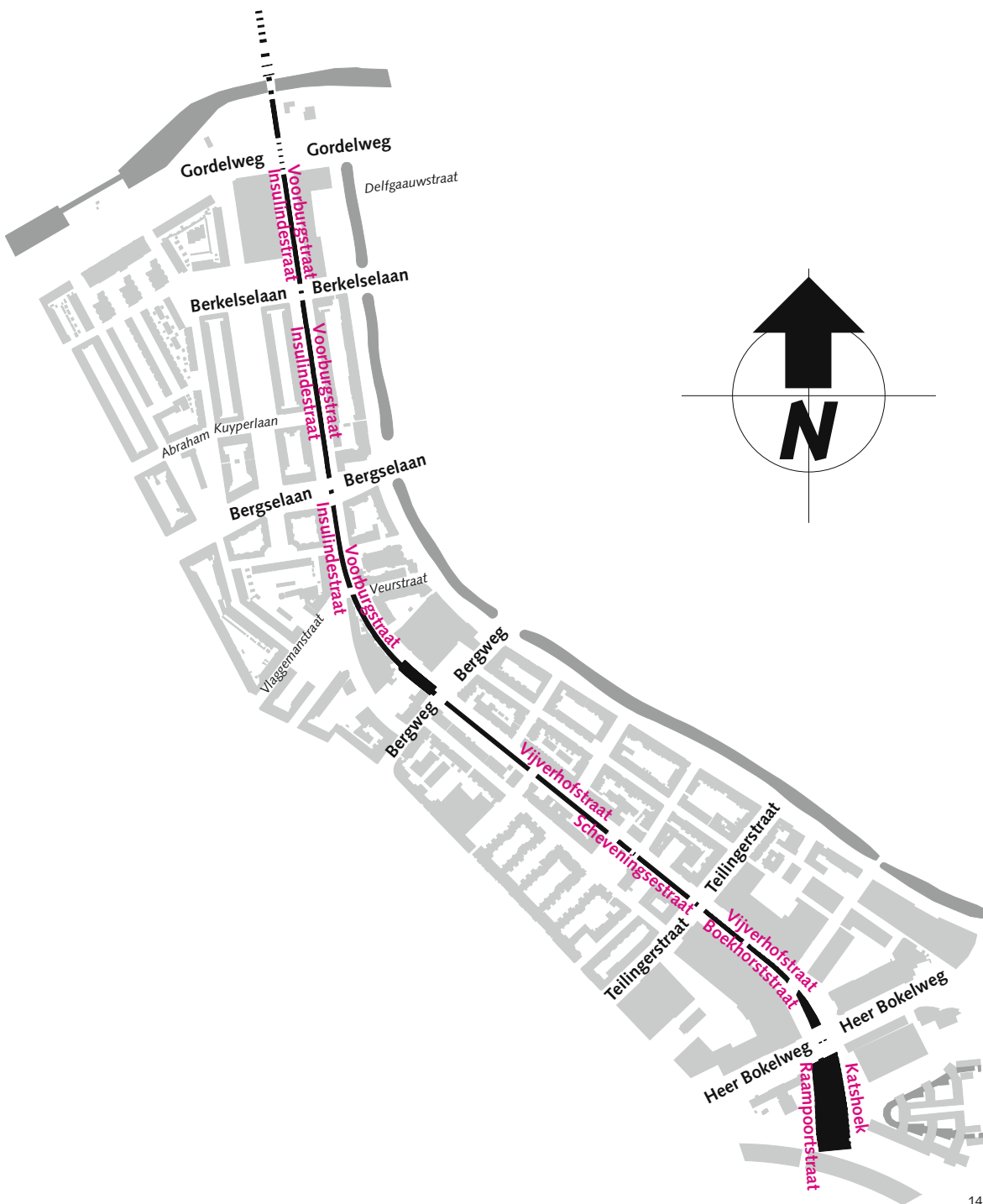
Hofbogen BV is op dit moment eigenaar van de boogruimtes en de onderkant van het viaduct, maar nog niet van de bovenkant, 'het dak'. De bovenkant komt in de toekomst wel in bezit van de Hofbogen, maar het moment waarop is afhankelijk van de aanleg en ingebruikname van het nieuwe traject van de Randstadrail. De Hofpleinlijn wordt nu nog gebruikt als onderdeel van het Rotterdamse traject. De uitvoering van de transformatie van de Hofbogen is daarmee afhankelijk van de Randstadrail. De verwachting is dat eind 2010 het nieuwe traject in gebruik zal worden genomen. Dat betekent dat het ontwikkelen van de visie voor de Hofbogen, het daaropvolgende ontwerptraject en het startklaar maken van de uitvoering in de aankomende periode zal plaatsvinden, om in 2010 in de startblokken te kunnen staan.

Het beheer en onderhoud van de bogen is echter een kwestie die nu al speelt. Het is van groot belang om het beheer en het onderhoud van de onderkant zo goed mogelijk op orde te hebben en de boogruimtes zo goed mogelijk te exploiteren en verhuren. De taak van het vastgoedmanagement is uitbesteed aan een externe beheerder (Com.Wonen), die zorgt voor het uitvoeren van het verhuurbeleid. Vanwege het unieke karakter van de boogruimtes mikt de branchering op een mix van creatief-ambachtelijke bedrijvigheid, daaraan gelieerde detailhandel en op vastgestelde locaties horeca.

Niet alleen inhoudelijk, maar ook vanwege de beschikbaarheid van het viaduct moet er dus een onderscheid gemaakt worden in het planvormingsproces en het uitvoeringsproces rond de transformatie. Vooralsnog richt het projectbureau zich in 2008 op het uitwerken van de visie zoals die in deze toekomstvisie wordt uiteengezet, met bijbehorend programma van eisen en het ontwerptraject. Tegelijkertijd moet voor deze visie inhoudelijk en financieel draagvlak gezocht worden. Wil de uitvoeringsfase inderdaad in 2010 kunnen starten, is het noodzakelijk om zo snel mogelijk het gehele vergunningentraject uit te zetten op basis van het ontwerp, zodat een start kan worden gemaakt met voorstellen ten aanzien van de planning en fasering van uitvoering. De uitvoering is zoals gezegd afhankelijk van de Randstadrail, dus zodra daaromtrent duidelijkheid is kan het uitvoeringsproces worden gestart.

Doelstelling toekomstvisie

De voorliggende toekomstvisie heeft tot doel de visie ten aanzien van de transformatie van de Hofbogen uiteen te zetten en deze vervolgens onder de aandacht te brengen van de belangrijkste partners in de breedste zin van het woord. Dat wil zeggen van de vertegenwoordigers van de (Rijks)overheid, de vakwereld tot en met de bewoners rond de Hofbogen en de huurders van de boogruimtes. Inhoudelijk en financieel draagvlak bij verschillende partijen is noodzakelijk om de transformatie ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Een dergelijke transformatie kan immers niet plaatsvinden zonder stakeholders. De toekomstvisie heeft als doel partners en stakeholders te enthousiasmeren en samen te binden op een gemeenschappelijk project voor de transformatie van de bovenkant en daarmee ook de bodem te leggen onder de financiële organisatie van het project.



Leeswijzer

In deze toekomstvisie wordt de nieuwe visie op de transformatie van de Hofbogen gepresenteerd en uiteengezet hoe deze visie is ontstaan.

In het eerste hoofdstuk komt de historie, de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van de Hofbogen aan de orde.

Vervolgens worden de internationale 'familieleden' van het viaduct voorgesteld: in het buitenland zijn verschillende voorbeelden aan te wijzen van getransformeerde spoorwegviaducten, waarvan de inhoudelijke en organisatorische aspecten leerzaam of anderszins van belang zijn voor de Hofbogen.

In hoofdstuk 3 wordt de stedelijke context van de Hofbogen geschetst met de ruimtelijke karakteristieken en de voorzieningen in de omgeving van het viaduct. Bovendien worden de (toekomstige) veranderingen in dit stadsdeel gepresenteerd in een overzicht van de vele visies en planontwikkelingen die momenteel aan de orde zijn.

In hoofdstuk 4 wordt het 'scenario voor de transformatie van de Hofbogen' gepresenteerd, dat ontwikkeld is vanuit bovengenoemde onderzoeken, analyses en inventarisaties.

In het laatste hoofdstuk wordt tenslotte het beheer en onderhoud van de getransformeerde Hofbogen onder de aandacht gebracht, evenals diverse scenario's voor de financiële en organisatiestructuur. Besluiten hierover dienen in 2008 genomen te worden. Dan zullen we over een aantal jaren een prachtig nieuw stadssymbool hebben waar we trots op zijn, dat een nieuw elan geeft aan Rotterdam Noord en veel (internationale) belangstelling zal trekken.



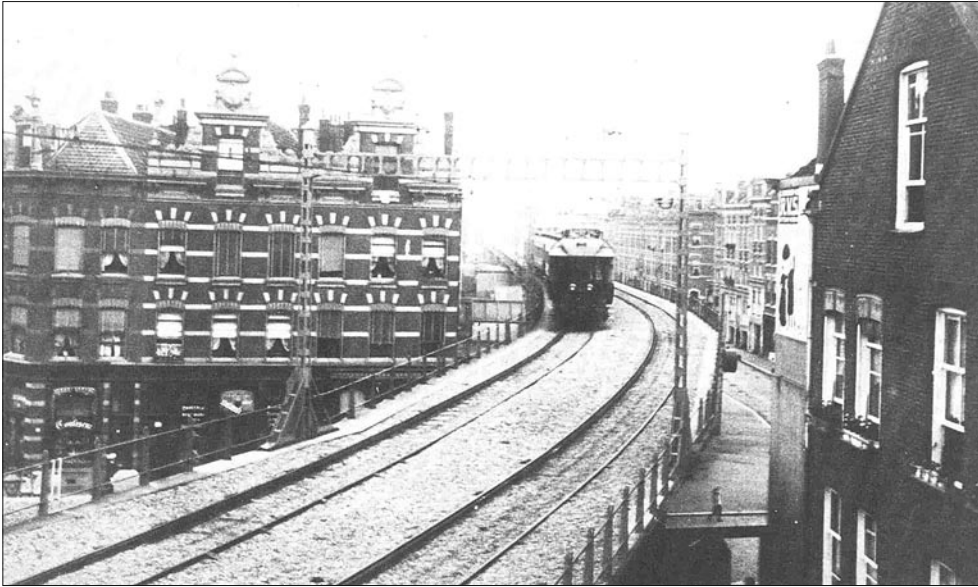
Doorgang in het viaduct bij de Bergselaan (jaartal onbekend)

Hoofdstuk 1

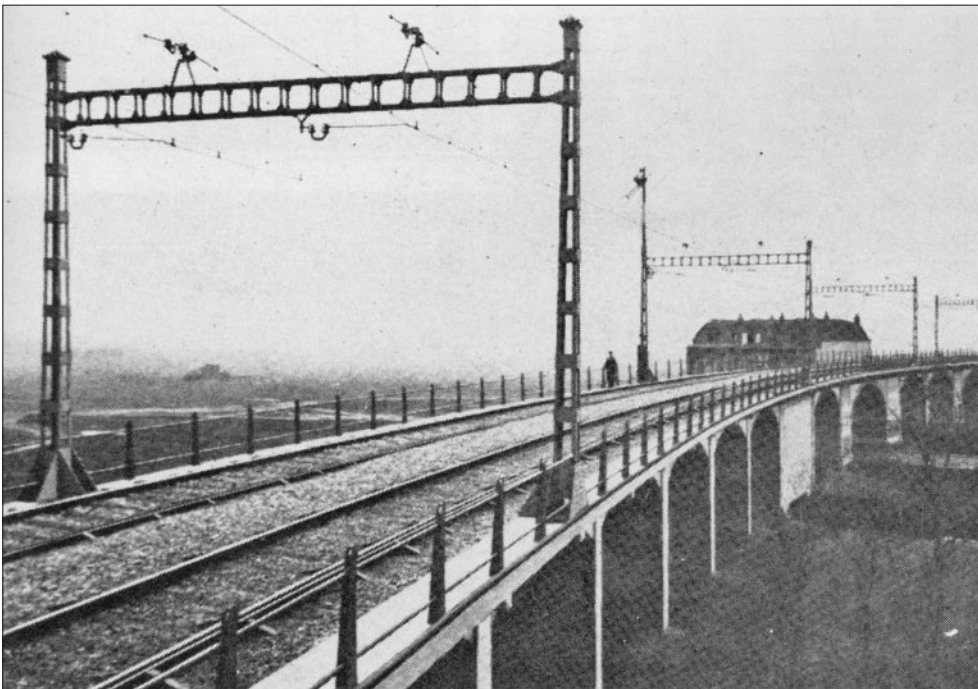
Geschiedenis van het Hofpleinviaduct

In 1908 werd in het noordelijke deel van Rotterdam het Hofpleinviaduct in gebruik genomen. Dit 1,9 km lange viaduct vormde het begintraject van de Hofpleinlijn, een 28,5 kilometer lange spoorlijn die Rotterdam via Schiebroek, Rodenrijs, Berkel, Pijnacker, Nootdorp en Voorburg/Leidsendam met Den Haag verbond. In Den Haag vertakte de lijn zich enerzijds richting Hollands Spoor en anderzijds richting Wassenaar om uiteindelijk aan te komen in Scheveningen, tegenover het Kurhaus. De nieuwe spoorlijn vormde een comfortabel alternatief voor de bestaande treindienst die Rotterdam via Delft met Den Haag verbond. Aanleiding voor het oprichten van een nieuwe spoorverbinding was de uittocht van de gegoede klassen uit Rotterdam naar Wassenaar en Voorburg, waar de belastingen lager waren. Deze nieuwe luxe 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 nog niet was toegepast bij treinen (wel bij trams). 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 een verhoogde spoorverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht aangelegd, die voor een deel 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.

De keuze van de Zuid Hollandse Electricche Spoorwegmaatschappij (ZHESM), de maatschappij die de Hofpleinlijn exploiteerde, voor een spoorviaduct was overigens geen vrijwillige. Het Rotterdamse gemeentebestuur ging weliswaar akkoord met de bouw van een nieuwe lijn, maar eiste wel dat het spoor vanaf het beginpunt van de lijn aan het Hofplein over een lengte van 1950 meter verhoogd zou worden, zodat er geen barrière zou ontstaan voor het overige verkeer in de stad. Rotterdam hield met



Hofpleinviaduct ter hoogte van de Zomerhofstraat (1908)



Uitzicht vanaf het perron van Station Bergweg op het toen nog lege polderlandschap (1908)

haar eis duidelijk rekening met toekomstige stadsuitbreidingen, want ten tijde van de bouw reikte de stad slechts tot de Bergweg en liep de andere helft van het viaduct nog dwars door de lege polder.

Om het viaduct te kunnen bouwen moesten heel wat woningen en andere gebouwen worden aangekocht en onteigend. Dit werd echter niet als een nadeel voor de stad gezien zoals men uit de woorden van Beversen, ingenieur en bestuurslid van de ZHESM, kan opmaken: *"Wel is waar heeft men om dit doel te bereiken, ..., het geheele bebouwde gedeelte tusschen het Hofplein en de Zomerhofstraat moeten aankopen en sloopen, maar die buurt bestond op enkele uitzonderingen na uit vervallen arbeiderswoningen, sloppen en stegen, een dark Londen, waarvan de aankoop niet overmatig duur is geweest en waarvan de opruiming tevens een groote verbetering kan genoemd worden voor dat gedeelte van Rotterdam."*¹ Een gelukkig voordeel voor de ZHESM was ook dat men met een viaduct hogere snelheden in de stad kon behalen, waarmee men de reizigers de kortste reistijd zou kunnen bieden.



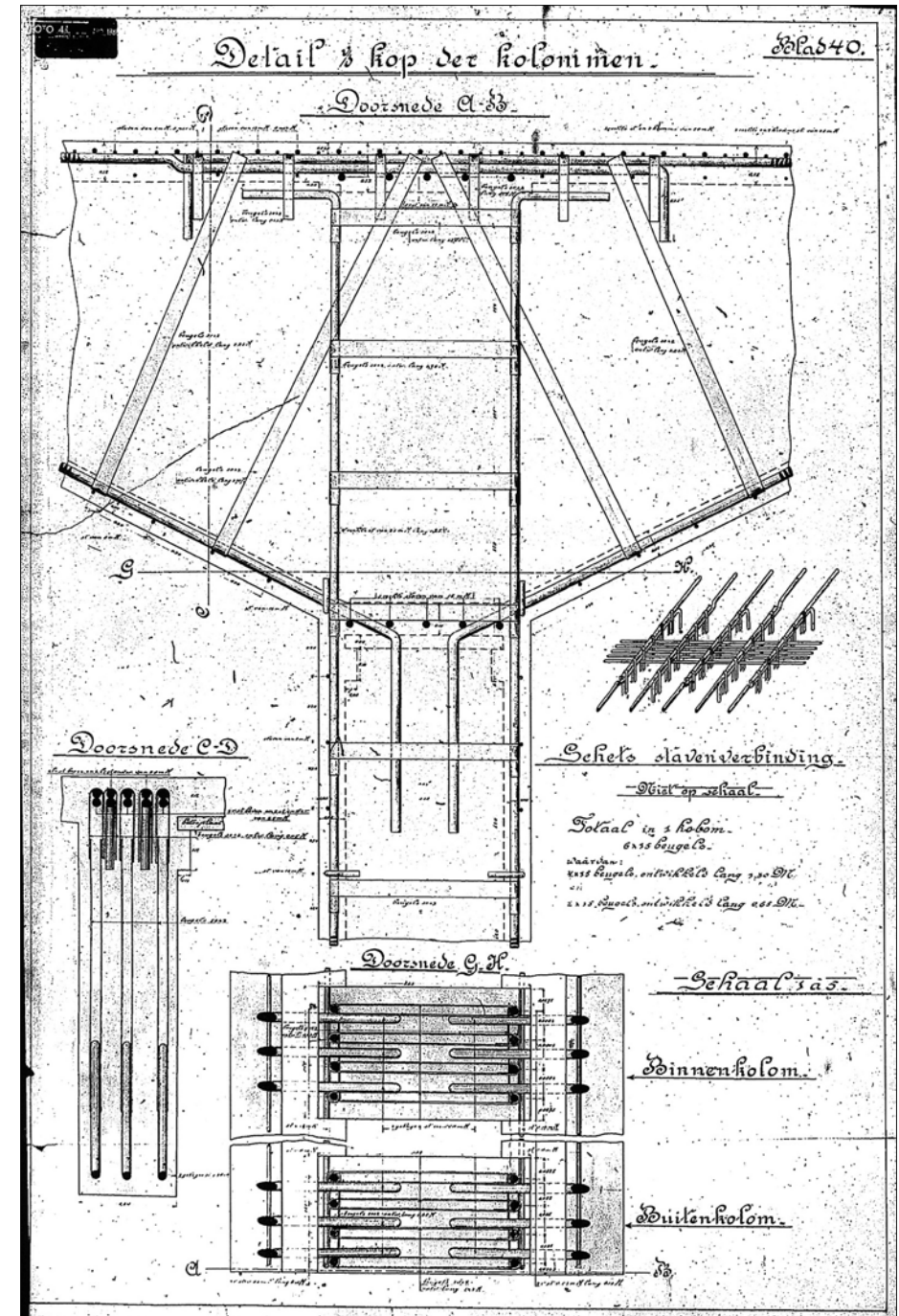
Hofpleinviaduct aan de Vijverhofstraat, ter hoogte van de Teilingerstraat (jaartal onbekend)

¹ N.J. Beversen, 'Een en ander omtrent de werken van den Zuid-Hollandschen Electriscen Spoorweg', in: *De Ingenieur*, 1903, p. 781-785.

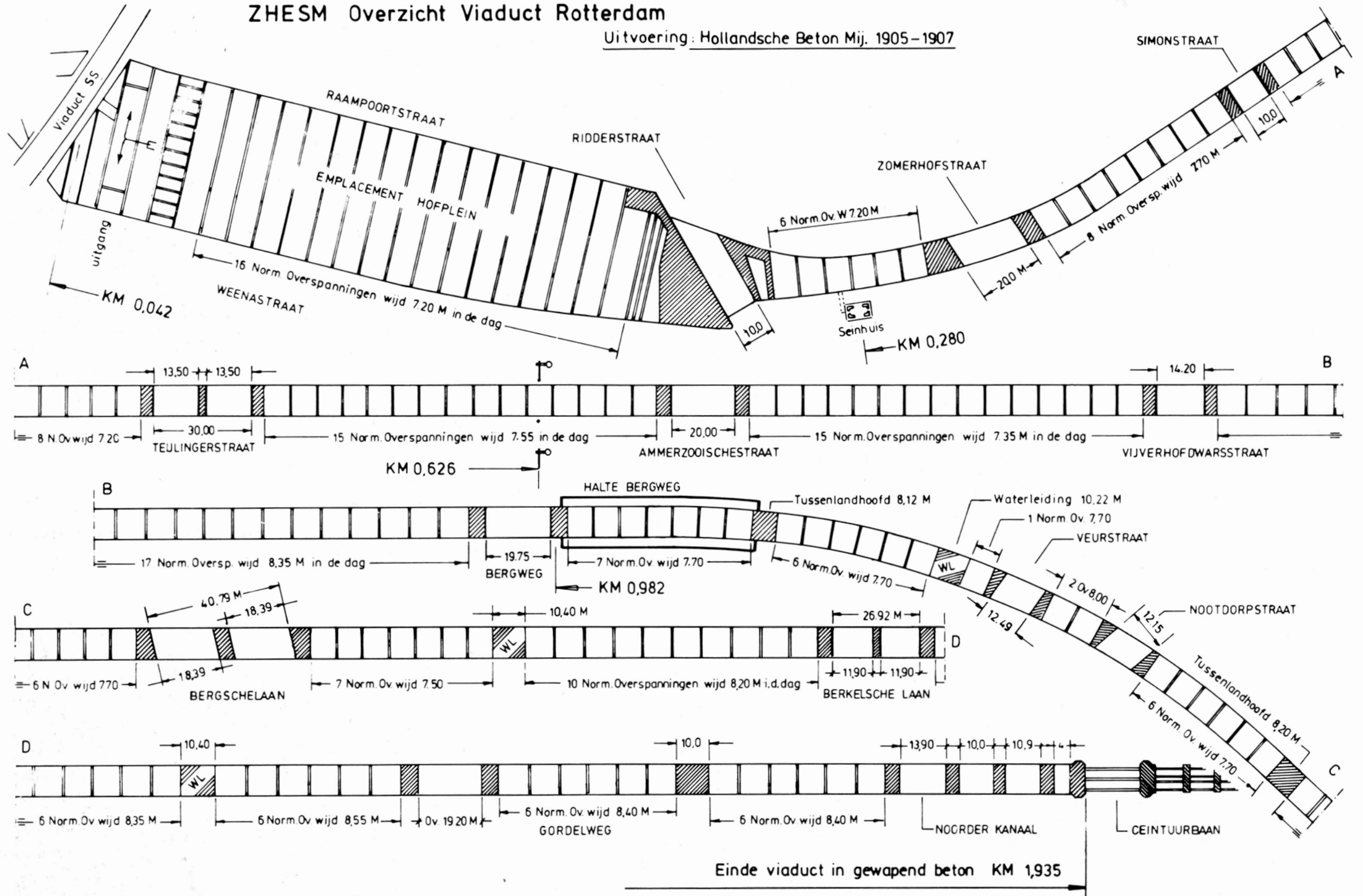


De constructie

Naast het feit dat de Hofpleinlijn de eerste elektrische trein in Nederland was, was ook de constructie van het viaduct een primeur. De ZHESM koos er voor om het Hofpleinviaduct in gewapend beton uit te voeren, omdat dit materiaal in vergelijking met de gangbare metalen constructies goedkoper was, een gunstige constructiehoogte had en minder omgevingshinder opleverde. Er waren al wel eerder overspanningen in gewapend beton uitgevoerd, maar nooit eerder bouwde men een luchtspoor met een overspanning van bijna twee kilometer lang. Het viaduct werd ontworpen door ingenieur A. van Hemert die in 1902 speciaal voor dit experimentele project de 'Hollandsche Maatschappij tot het maken van werken in Gewapend Beton' oprichtte. Deze maatschappij groeide later uit tot de Holland Beton Groep. De uiteindelijke realisatie van het Hofpleinviaduct betekende een revolutionaire doorbraak in de ontwikkeling van de constructie van spoorviaducten. Van Hemert wist voor het Hofpleinviaduct een uiterst sterke en lichte constructie te realiseren, die zelfs vandaag de dag niet veel verbeterd zou kunnen worden. In principe was de gehele constructie hol en opgebouwd uit dunne platen van gewapend beton die via de wapening aan elkaar verankerd werden. Het eerste gedeelte van 685 meter werd in 1905 gebouwd en liep vanaf het stationsemplacement tot aan de Bergweg. Hierin waren 63 normale overspanningen opgenomen maar ook grotere overspanningen tussen 10,50 meter en 21,60 meter. Binnen een jaar was dit deel gereed en na verschillende succesvolle proeven begon men in 1907 met het tweede deel van het viaduct vanaf de Bergweg tot aan het Noorderkanaal. Het gehele bouwwerk werd in 1907 voltooid en bestond toen in totaal uit 189 in breedte variërende overspanningen, waarvan 14 onderdoorgangen bestemd waren voor kruisende wegen. Nadat men het viaduct had afgewerkt en de rails had aangelegd, volgde in 1908 nogmaals een officiële en geslaagde beproeving van het viaduct. De treindienst kon nog in datzelfde jaar van start gaan.

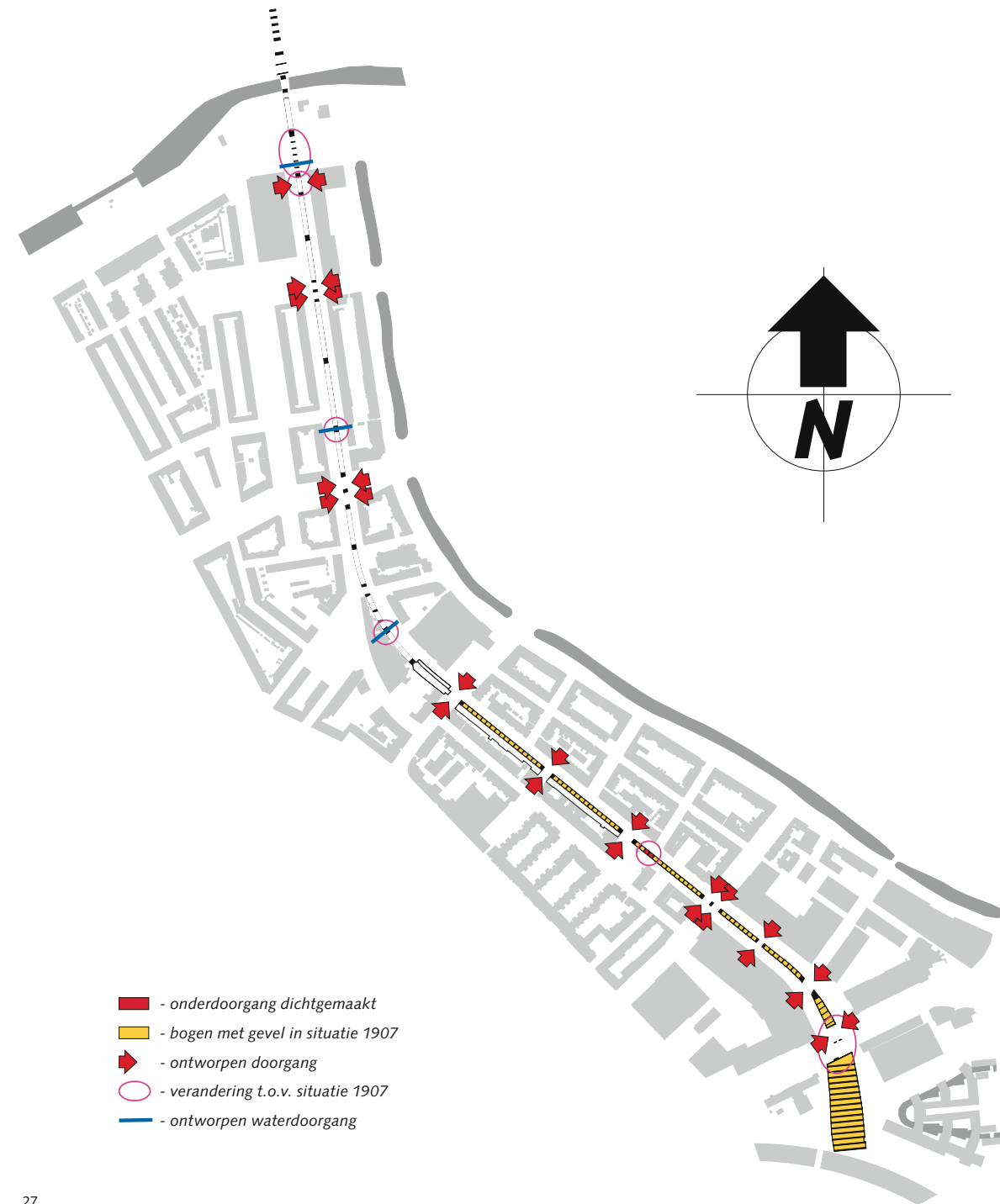


Uitvoering: Hollandsche Beton Mij. 1905-1907



Ligging in de stad

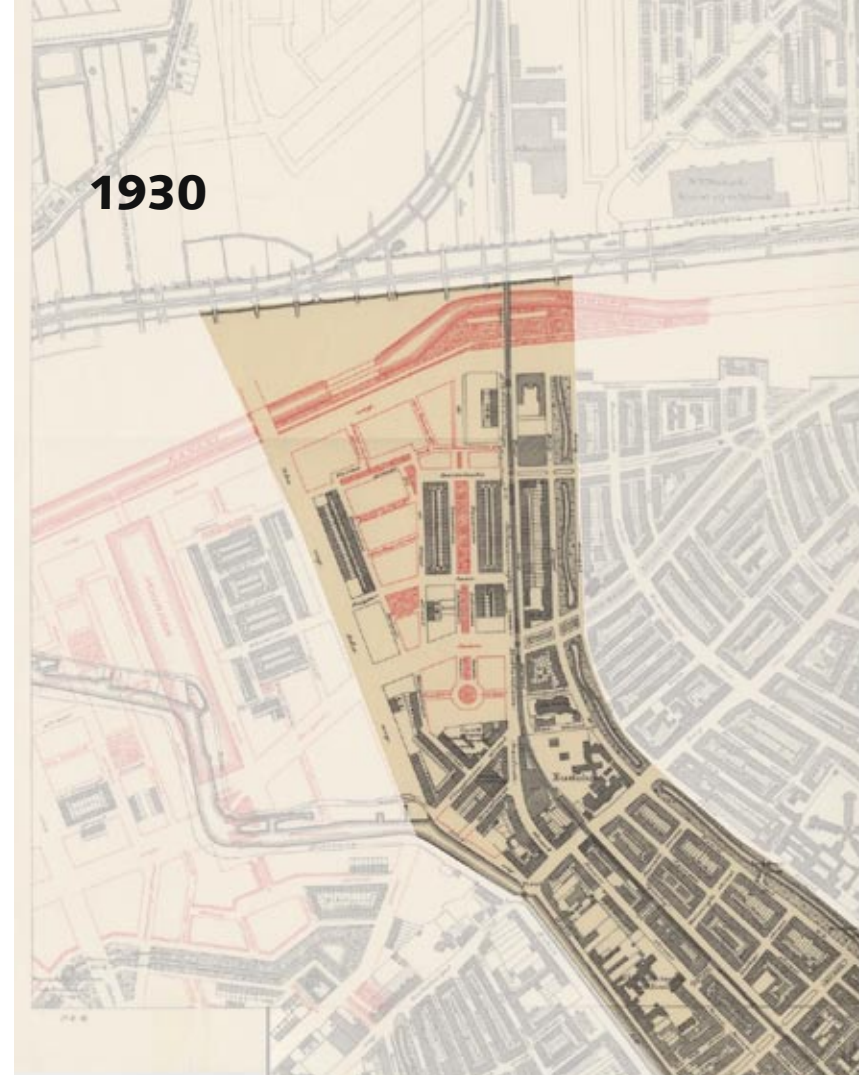
Het startpunt van de Hofpleinlijn was gesitueerd aan het vooroorlogse Hofplein. Dit plein lag destijds net ten noorden van de huidige locatie en vormde begin twintigste eeuw het bruisende uitgaanshart van Rotterdam. Aan het plein werd in 1908 een uitnodigend art nouveau stationsgebouw opgeleverd (naar een ontwerp van de Rotterdamse architect J.P. Stok), waarin niet alleen de stationsvoorzieningen voor de Hofpleinlijn waren gevestigd, maar ook het beroemde café-restaurant Loos. Het station bestond feitelijk uit twee afzonderlijke bouwvolumes, een voorgebouw en een perrongebouw. De architect werd door de complexe ligging van het Hofpleinviaduct tot deze tweedeling gedwongen. Het viaduct en de bijbehorende perrons waren namelijk haaks op de al aanwezige Staatsspoorlijn geprojecteerd, de verhoogde spoorlijn die Rotterdam met Dordrecht verbond. Omdat men het station aan het drukbezochte Hofplein wilde situeren moest men het gebouw wel in tweeën delen: een mooi entreegebouw met café-restaurant Loos aan het Hofplein en een perrongebouw met wachtruimtes en andere stationsfuncties direct naast de perrons. Een trappartij dwars door de boogruimtes van de Staatsspoorlijn verbond het voorstation met het perrongebouw. Vanaf het Hofpleinstation werd 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, dat door zijn soberheid eerder een opstaphalte was, vervolgde het viaduct zijn koers door het nog onbebouwde polderlandschap, over het Noorderkanaal heen tot aan de Ceintuurbaan, om vanaf daar voortgezet te worden door een ijzeren spoorbrug richting Schiebroek. In het eerste deel van het viaduct dat dwars door de bestaande stad heen liep, bevonden zich een aantal onderdoorgangen, zodat het verkeer de lijn ongestoord kon kruisen. In feite kregen alle bestaande straten, die bijna allemaal vrij recent waren aangelegd, een doorgang onder het viaduct. Voorbij de Bergweg werden drie onderdoorgangen gemaakt voor straten die nog komen zouden; voor de toekomstige Bergselaan en Berkelselaan en voor een straat ter hoogte van de Delfgaauwstraat (zie kaart op p.10). Alleen deze laatste onderdoorgang bleek 'verkeerd' geplaatst: de stadsuitbreiding zou net iets verder naar het noorden worden doorgetrokken en bij de Gordelweg moesten dan ook later de bogen aangepast worden. Verder moesten in het tweede deel van het viaduct een aantal sloten en vaarten gekruist worden en soms kregen ook deze hun eigen boog. Eén van deze onderdoorgangen verbindt nu de Veurstraat met de Vlaggemanstraat (voorheen Vlaggemansvaart). Een andere onderdoorgang voor een sloot bevindt zich ter hoogte van de Abraham Kuyperlaan. Deze sloot werd ten tijde van de stadsuitbreiding in de jaren dertig gedempt en de boogruimte is na de oorlog voorzien van een gevel.



1915



1930

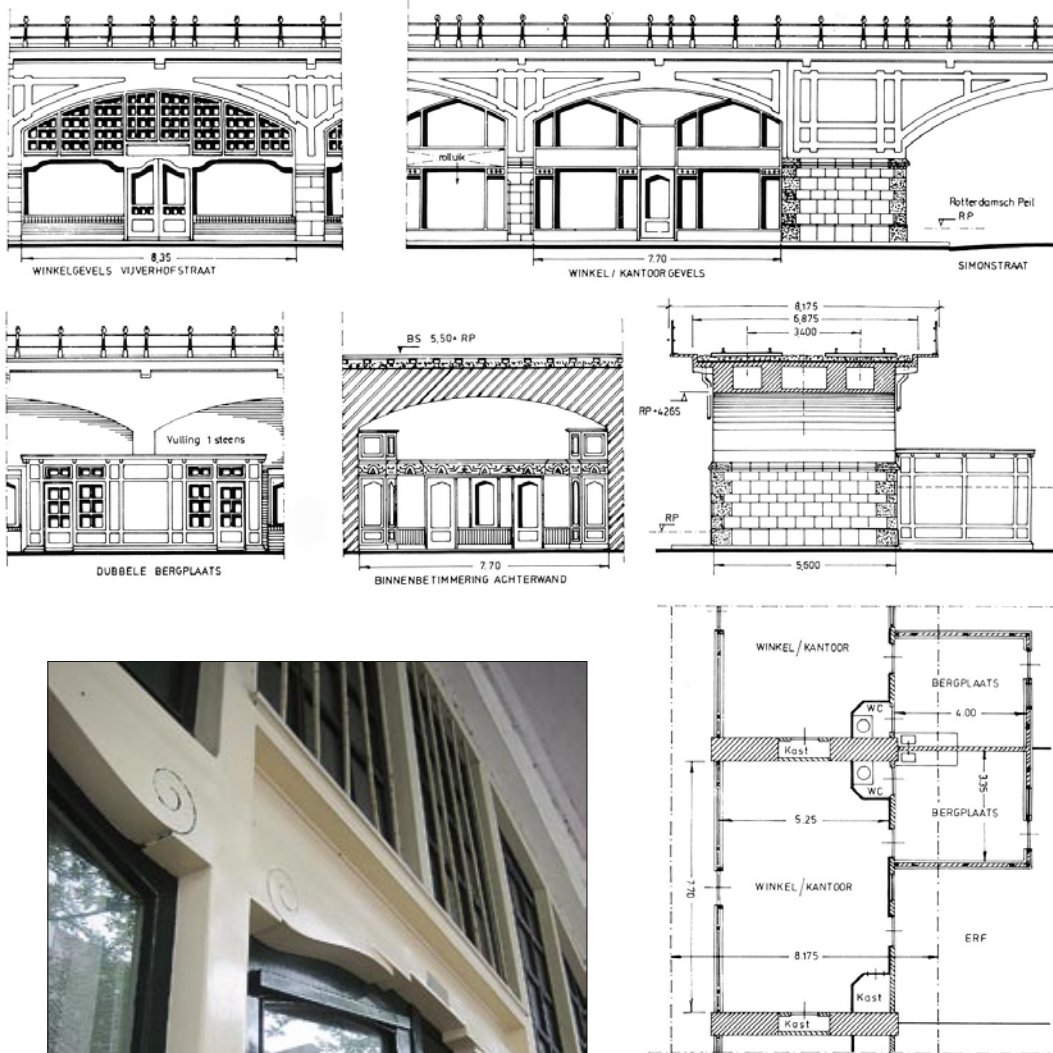


In 2004 werd door Marinke Steenhuis en Daf Architecten in opdracht van bureau De Lijn een historisch-stedenbouwkundige analyse gemaakt van het Hofpleinviaduct waarbij vooral op de stedelijke context van de lijn werd gefocust. De beelden op pagina 28-31, en pagina 35 komen uit deze studie.

1933

Berg polder

1939



Gebruik van de bogen

Hoewel uit de oorspronkelijke bouwtekeningen blijkt dat het hele viaduct als een open constructie ontworpen werd, bleek al snel dat de ruimten onder de bogen aantrekkelijk waren om te verhuren. Na de bouw van het eerste deel van het viaduct werd een groot aantal bogen geleidelijk van een standaardpui voorzien en in gebruik genomen door kleine winkeltjes, werkplaatsen en cafés. Een achttal van deze vooroorlogse puien, die in 1905 werden ontworpen door Anton Hamaker, is nog bewaard gebleven en zichtbaar aan de Vijverhofstraat.

In 1918 dacht men er zelfs over na om, onder druk van de hoge woningnood in die periode, de open bogen van de Veurstraat tot het Noorderkanaal te gebruiken als noodwoningen. In opdracht van de Gemeentelijke Woningdienst Rotterdam maakte architect J.J.P. Oud hiervoor een ontwerp. De noodwoningen werden echter nooit uitgevoerd, de ruimte in de bogen bleek te beperkt en de viaductconstructie was bovendien vanwege afmetingen en het vochtige klimaat nauwelijks geschikt voor bewoning.

Al met al werden in de jaren twintig vrijwel alle boogruimtes tot aan het Bergweg dichtgezet en gebruikt door allerlei bedrijfjes, waardoor het deel vanaf station Hofplein tot aan de Bergweg min of meer een gesloten object vormde; dit in tegenstelling tot het spoorviaduct over de Binnenrotte door het centrum van Rotterdam, dat altijd open is gebleven.



Na de oorlog

Het bombardement van 1940 op de Rotterdamse binnenstad was van grote invloed op het Hofpleinviaduct en de bijbehorende stations. Een groot deel van de puien in de gevels van het viaduct werden vernield en het bijzondere Hofpleinstation en haar omgeving brandde voor een groot deel af. Het perrongebouw direct grenzend aan het station bleef echter bestaan. In de jaren daarop werd na diverse herstelwerkzaamheden in 1953 een nieuw station ontworpen door Sybold van Ravesteyn, de toenmalige spoorbouwmeester van de Nederlandse Spoorwegen. Het nieuwe station was eigenlijk een kleinere kopie van het Centraal Station, een modernistisch, glazen volume dat precies op de plek van het oude station werd gesitueerd. In tegenstelling tot het oude sfeervolle station dat ooit zo prominent aan het Hofplein lag, was het nieuwe station echter vrijwel onvindbaar geworden voor de reiziger. De stedenbouwkundige situatie was onherkenbaar gewijzigd als gevolg van het wederopbouwplan voor de binnenstad, waardoor het nieuwe Hofplein in zuidelijke richting was verschoven. Daarnaast was de sfeer van de omgeving totaal anders geworden: de stadswijken rondom waren onherstelbaar verwoest. In de jaren vijftig kon men vanaf het terras van het door Van Ravesteyn herbouwde station Hofplein uitkijken over een grote kale vlakte, die inmiddels in gebruik was genomen als Heliport. Aan de andere kant van het station werden in de jaren zestig de grote modernistische schijven neergezet voor het nijverheidsscholencomplex Technikon van Hugh Maaskant. Het kleinschalige, dichte stratenpatroon dat in het gebied van het station in het laatste kwart van de negentiende eeuw was ontstaan, was nergens meer terug te vinden.

Vanwege het ruimtegebrek na de Tweede Wereldoorlog werden nu ook de resterende open overspanningen voorbij het Bergwegstation benut. Overal in de stad bestond gebrek aan werk- en winkelruimtes en het achterste deel van het viaduct bood een handige oplossing. De muren stonden er in principe al; er hoefden net zoals in het eerste deel van het viaduct alleen maar puien en een vloer ingezet te worden. In verscheidene bogen zijn de oude buitenmuren nog altijd zichtbaar in het interieur. Het proces van dichtzetten gebeurde ad hoc, hoofdzakelijk op initiatief van de huurder, zonder inmenging of regie van de NS. De oriëntatie van de bogen werd daarbij ter plekke aangepast aan het stratenpatroon. In de loop van zijn bestaan is het viaduct daardoor van een open structuur veranderd in een langgerekt bedrijfsgebouw. Als gevolg hiervan is het gebouw steeds geslotener geworden en ook steeds sterker als een barrière gaan werken. Daartegenover staat dat het viaduct, door het toenemende gebruik van de bogen voor bedrijfs of semi-publieke functies, juist steeds meer geïntegreerd raakte in de stedelijke omgeving en minder als een vreemd element werd ervaren.

1947





Raampoortstraat 10 - 38 / voorzijde



Raampoortstraat 10 - 38 / achterzijde



Vijverhofstraat 28 - 30



Vijverhofstraat 34



Boekhorststraat 44 - 54



Vijverhofstraat 8



Vijverhofstraat 36



Vijverhofstraat 38 - 52



Vijverhofstraat 10 - 16



Vijverhofstraat 18 - 26 / 32



Vijverhofstraat 54 - 60



Vijverhofstraat 62



Vijverhofstraat 64 - 70 / Insulindestraat 74 / 50 - 54



Vijverhofstraat 72 - 76



Vijverhofstraat 100 - 104



Vijverhofstraat 106 - 108 / 112 - 126



Vijverhofstraat 78 - 80



Vijverhofstraat 82 - 84



Insulindestraat 108 - 112 / 92 - 100 / 76 - 84 / 68 - 72 / 56 / 46 - 48 / 10 - 34



Voorburgstraat 145 / 81 / 75 - 77



Vijverhofstraat 86 - 92 / 110 / Voorburgstraat 219 - 201 / 1 - 9 / Insulindestraat 102 - 106 / 66 - 60 / 36



Vijverhofstraat 94 - 98



Voorburgstraat 141 - 142 / 79



Voorburgstraat 58



Oorspronkelijke locatie van het Station Hofplein; wat resteert is het perrongebouw

Recente vernieuwingen

Het Hofpleinviaduct kan door alle toevoegingen en verbouwingen van haar fysieke vorm ook wel opgevat worden als een levend organisme. Ook in de recente geschiedenis hebben talloze veranderingen plaatsgevonden in, om en aan het viaduct. Om de staalconstructie te dragen die noodzakelijk was voor nieuwe bovenleidingen zijn grote betonnen steunberen tegen het viaduct geplaatst. Van de oorspronkelijke portaalconstructies is niets overgebleven. Tijdens de stadsvernieuwingsoperatie in de jaren tachtig werd een nieuwe onderdoorgang gemaakt in het viaduct ter hoogte van het Ammersooiseplein. Twee bogen aan het plein werden leeggehaald, waardoor het viaduct een meer open karakter kreeg en er een directere verbinding ontstond met de Herlaerstraat. En in de laatste decennia van de twintigste eeuw werd een geheel nieuwe en extra brede overspanning geforceerd, waar nu de Heer Bokelweg het viaduct kruist. Met deze ingreep is een deel van het historische viaduct met bijbehorende architectonische ornamenten voorgoed verloren gegaan. Ervoor in de plaats kwam een ongeïnspireerde, rechte betonnen constructie. Net zo ingrijpend was de afbraak van Van Ravesteyns Hofpleinstation in 1990 ten behoeve van de aanleg van het tunneltracé tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid. Herinneringen aan het voormalige station zijn nog pijnlijk zichtbaar aan de kopse kant van het Hofpleinviaduct. De contouren van de buitenmuur van het perrongebouw verraden dat hier ooit een volume aan vast zat.

Het Hofpleinstation werd overigens nooit meer vervangen. Door verschuivingen in het beleid van de NS, waarbij efficiency, automatisering en veiligheid een steeds belangrijkere rol ging spelen, volstonden op deze plek een aantal voorzieningen op de perrons, bereikbaar via een extern aangebracht trappenstelsel. Het station fungeert vanaf 2006 slechts als opstaphalte voor de Randstadrail. In hetzelfde jaar leidde de reorganisatie voor Randstadrail tot de definitieve sluiting van het Bergwegstation, dat in 1960 door Van Ravesteyn was ontworpen.

Cultuurhistorische waarde

In 2002 werd het Hofpleinviaduct samen met (het perrongebouw van) het voormalige Hofpleinstation door de Rijksdienst voor Monumentenzorg aangewezen tot Rijksmonument. Dit betekent dat het unieke viaduct door vakspecialisten wordt beschouwd als nationaal historisch erfgoed en daarmee door de wet beschermd is tegen sloop of verdere ondoordachte verbouwingen. De status van Rijksmonument houdt echter niet in dat het gebouw onvoorwaardelijk geconserveerd dient te worden, en dat verdere ontwikkelingen absoluut onmogelijk zijn. Het viaduct kan zeker herontwikkeld worden, wanneer dit geen afbreuk doet aan het monumentale karakter van het object. Juist de waardevolle karakteristieken van het monument kunnen de basis vormen voor een nieuw gebruik. Daarvoor is het wel nodig de bandbreedte te definiëren waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het is immers een monument en dat vraagt om een cultuurhistorisch verantwoorde omgang met het object.² Na bestudering van de stedenbouwkundige, architectonische en cultuurhistorische achtergronden van het Hofpleinviaduct zijn er door bureau Crimson in de Cultuurhistorische Verkenning van het Hofpleinviaduct een aantal belangrijke waarden gedestilleerd, die een belangrijk onderligger vormen in de plannen voor restauratie en transformatie die in deze toekomstvisie worden gepresenteerd.

Ten eerste is er de waarde van het Hofpleinviaduct als stedenbouwkundig artefact. De Hofpleinlijn is een verbinding tussen Rotterdam Centrum en Den Haag-Scheveningen, die binnen Rotterdam was bedacht als een open viaduct, maar zich steeds meer is gaan manifesteren als een langgerekt bedrijfsgebouw en daarmee als een onderdeel van de wijken in Rotterdam Noord. Alleen de oost-west verbindingen doorboren de Hofpleinlijn, die daardoor een organiserende uitwerking heeft gehad op het stedelijk systeem. Al zal de verbindende functie met Den Haag na het verplaatsen van de Randstadrail verdwenen zijn, de organiserende werking op de stadsstructuur zal onverminderd aanwezig blijven. De Hofpleinlijn als stedenbouwkundig object moet daarom heel en ondeelbaar blijven. De bestaande afwisseling tussen open en gesloten bogen moet behouden blijven en de lijn moet zichtbaar en ervaarbaar blijven als één geheel.

Ten tweede dienen we rekening te houden met het Hofpleinviaduct als civiel kunstwerk. De belangrijkste cultuurhistorische waarde op een wetenschappelijk niveau is die van de Hofpleinlijn als een ingenieursconstructie. Deze waarde

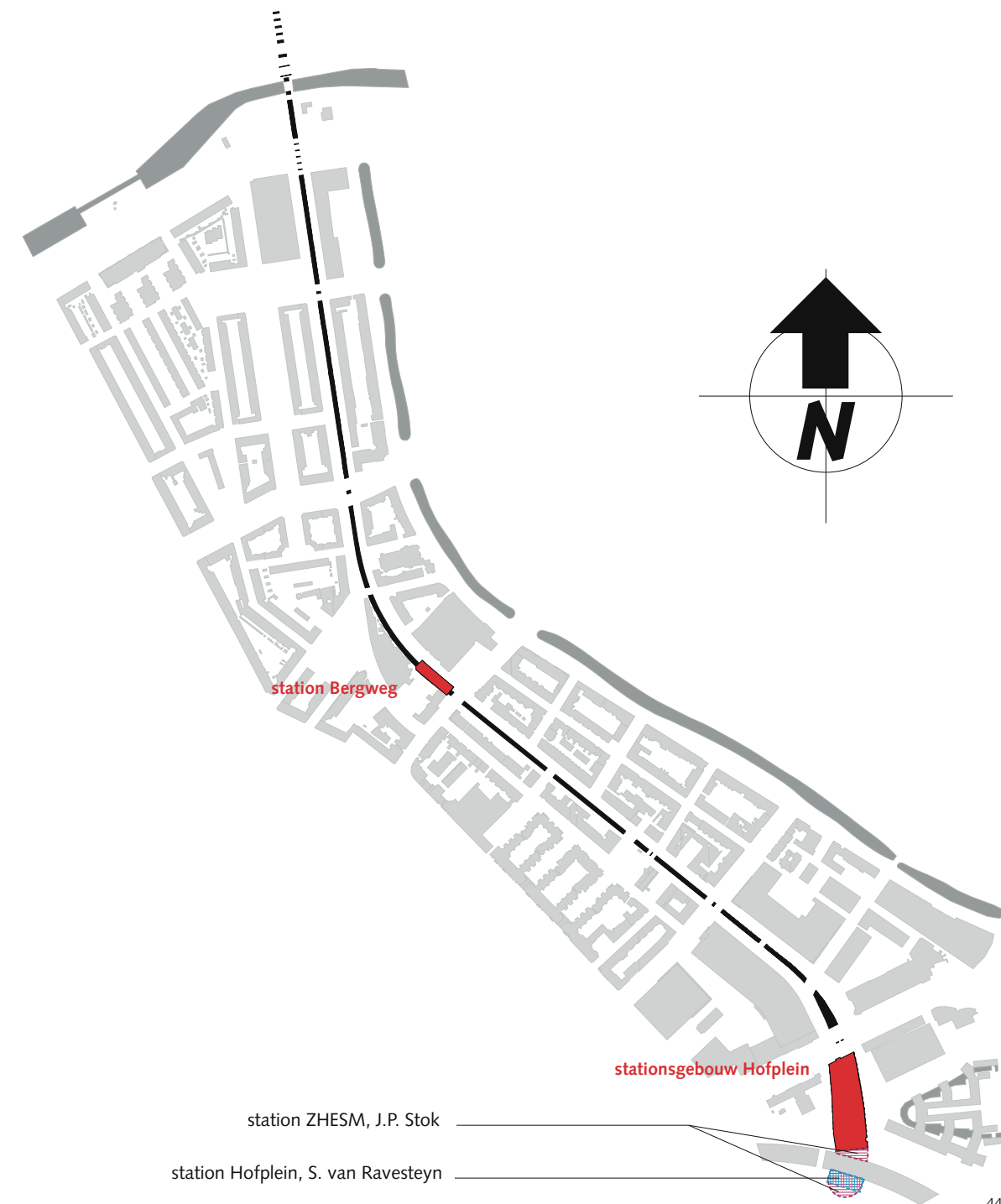
² In juli 2007 maakte Crimson Architectural Historians in opdracht van Hofbogen BV een cultuurhistorische verkenning naar het Hofpleinviaduct. Deze verkenning is vervolgens aan Bureau Monumenten (gemeente Rotterdam) en RAMC aangeboden. Dit hoofdstuk is een beknopte bewerking van dit onderzoek.

wordt vertegenwoordigd door de holle betonconstructie van het viaduct die de spoorlijn draagt. Dit aspect van de lijn is vrijwel 100% intact en vertegenwoordigt een cultuurhistorische waarde van het allerhoogste niveau. Het viaduct van de Hofpleinlijn moet zoveel mogelijk zichtbaar blijven en het beeld van het object blijven domineren, in zijn oorspronkelijke materialiteit en uitstraling van civieltechnisch vernuft. Dit betekent ook dat de Hofpleinlijn ontdaan mag worden van niet langer functionele constructieve toevoegingen uit latere periodes, zoals de betonnen steunberen die het spoor verbreedden. De bogen moeten niet gereduceerd worden tot een sokkel voor nieuwe gebouwen maar moeten hun karakter als verbinding boven het maaiveld behouden. Dat betekent dat het bovengebied openbaar van karakter kan worden, maar dat eventuele opbouwen beperkt moeten worden en zich duidelijk contrasterend als andersoortige of tijdelijke gebruikselementen moeten aandienen.

Ten derde is er het Hofpleinviaduct als architectonisch object met haar specifieke vormgeving en ornamenten. De ornamenten en dierenfiguren (van beeldhouwer J.C. Altorf) die op het viaduct zijn aangebracht vormen een elegante en tijdsgebonden versiering, die meer dan de puin zelf een herkenbare en afleesbare historische identiteit verschaft. Bovendien is de ornamentiek voor een groot deel intact. Waar nog (grotendeels) aanwezig moet zij goed gerestaureerd worden. Waar zij ontbreekt hoeft zij echter niet gereconstrueerd te worden; de gebruiks- en transformatiegeschiedenis moet niet ontkend worden. Het is af te raden om een nieuwe 'eigentijdse' ornamenttaal naast de oude te zetten; waar de ornamenten ontbreken moet de constructie op een zo sober mogelijke manier zichtbaar gemaakt worden.

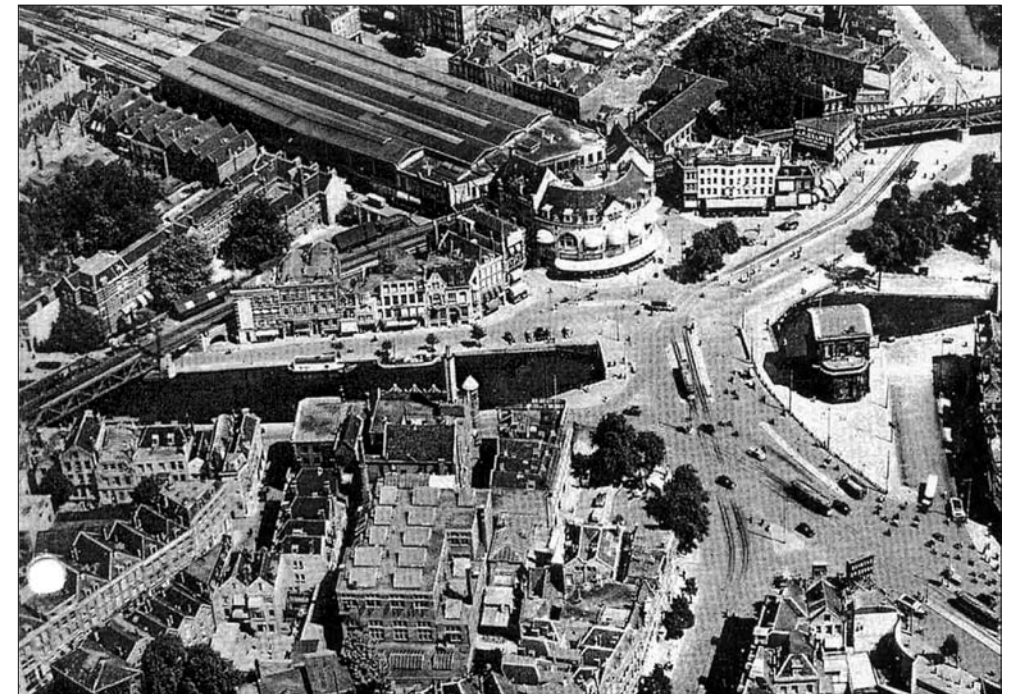
Bij de oorspronkelijke architectonische vormgeving van het viaduct hoorden ook de acht resterende standaardpuin voor de winkels en fabrieken in de bogen. Deze zijn met hun lichte en functionele toepassing van baksteen, hout en glas in architectonisch opzicht niet spectaculair, maar hebben zeker een bepalende cultuurhistorische waarde. Waar de oorspronkelijke gevels van de Hofbogen nog aanwezig zijn, dienen ze gerestaureerd te worden.

Bij het ontwerp van nieuwe puin is het van belang om aan te sluiten op de oorspronkelijke gevelontwerpen. Hierin moet echter plek zijn voor een eigentijdse interpretatie die aansluit bij de toekomstige programmering van de bogen; er moet bij de nieuwe puin wel ruimte zijn voor nieuwe designopvattingen. Belangrijk is het ontwikkelen van een nieuwe standaardgevel, die de eenheid en andersheid van de Hofbogen ten opzichte van de omgeving benadrukt.



De stations

Oorspronkelijk waren er twee stations langs de Hofpleinlijn die deel uitmaakten van het integrale ontwerp van het viaduct: het kopstation ZHESM en station Bergweg. Het bombardement van 14 mei 1940 op de Rotterdamse binnenstad leidde tot een forse beschadiging van het station ZHESM, waarna reizigers het enkele jaren met een noodgebouw moesten doen. Toenmalig spoorbouwmeester Sybold van Ravesteyn ontwierp eind jaren vijftig in opdracht van de Nederlandse Spoorwegen twee nieuwe stationsgebouwen op dezelfde locaties langs de Hofpleinlijn. Van deze twee naoorlogse stations bestaat alleen station Bergweg nog, maar dit station functioneert niet langer als zodanig. Station Hofplein werd in 1990 als gevolg van een ingrijpende infrastructurele wijziging in het Rotterdamse spoornet gesloopt. Door verschuivingen in het beleid van de NS, volstond bij Station Hofplein vanaf dat moment een aantal voorzieningen op de perrons zelf, bereikbaar via een extern trappenstelsel. Als gevolg van de komst van de Randstadrail in 2006 zijn deze voorzieningen nog verder teruggebracht en fungeert station Hofplein slechts als opstaphalte.



Station ZHESM aan het Hofplein, met daarachter het viaduct van de Staatsspoorlijn en verderop het stationsgebouw van de Hofpleinlijn.



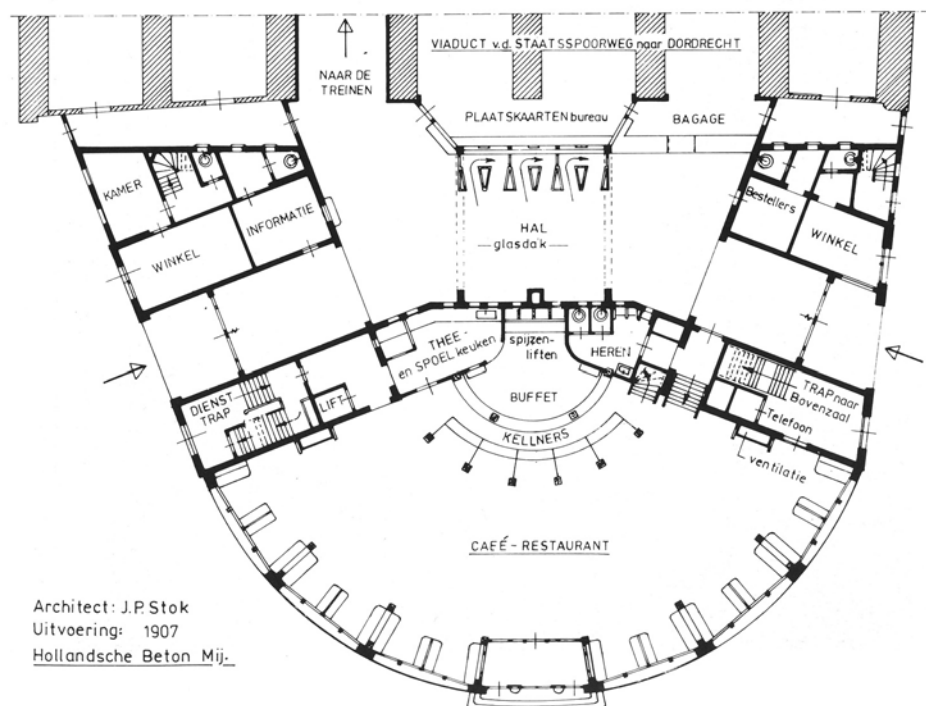
Station ZHESM (1906 - 1940)

Architect: J.P. Stok Wzn.

Het kopstation ZHESM van de Hofpleinlijn lag aan het vooroorlogse Hofplein. Oorspronkelijk lag het Hofplein net ten noorden van zijn huidige locatie aan de Delftse Veer die juist daar overbrugd werd door de brede Schiebrug. Aan de overkant lag het Slagveld waarop de Delftse Poort stond. Hierop kwam ook de Coolsingel uit. In feite vormt de oorspronkelijke locatie van het Hofplein de noordelijke kwadrant van het huidige plein, waar nu o.a. het Shell-gebouw staat. Het stationsgebouw werd in de periode 1906 - 1908 ontworpen door de Rotterdamse architect J.P. Stok die ook het Hulstkampgebouw (1889) en Pakhuis Santos (1903) ontwierp. Het station werd in 1908 opgeleverd.

Het kopstation ZHESM bestond uit twee afzonderlijke bouwvolumes, een voorgebouw en een perrongebouw. De architect werd door de complexe ligging van de Hofpleinlijn tot deze tweedeling gedwongen. Het Hofpleinviaduct en de bijbehorende perrons waren namelijk haaks op de Staatsspoorlijn geprojecteerd. Deze verhoogde Staatsspoorlijn werd eind negentiende eeuw aangelegd en verbond Rotterdam met Dordrecht. Omdat men het station aan het Hofplein wilden positioneren en niet in de wijk achter de Staatsspoorlijn, moest men het gebouw wel in tweeën delen: een mooi entreegebouw met ontvangsthuis en kaartverkoop aan het plein en een perrongebouw met wachtruimtes en andere stationsfuncties direct aan de perrons. Een trappartij dwars door de boogruimtes van de Staatsspoorlijn verbond het voorstation met het perrongebouw.

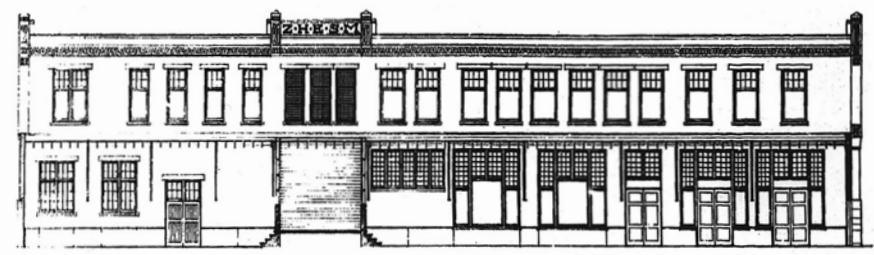
Een groot deel van het voorgebouw werd ingenomen door het beroemde café-restaurant Loos. De plattegrond van het stationsgebouw bestond uit een halve cirkel. Loos bepaalde vanachter de monumentale halfronde gevel het gezicht van het gebouw aan het Hofplein. Aan weerszijden van dit horecadeel vormden twee korte vleugels de poortgebouwen naar de stationshal, die in feite het binnenterrein van het hoefijzervormige gebouw vulde. De poortgebouwen bevatten verder winkelruimten en een informatiebalie. Het geheel in art nouveau stijl uitgevoerde gebouw was bekleed met crèmekleurige, licht geglazuurde baksteen met in tegels uitgevoerde matgouden banden en versieringen. Boven de grote boogvensters waren de wapens van de gemeenten verbeeld die door de Hofpleinlijn werden aangedaan en in de centrale puntgevel bevond zich een klok met een decoratieve tegelomlijsting. In de zomer vormden de markiezen met vrolijk gestreept canvas een beeldbepalend onderdeel van de gevel die pal op het zuiden stond.



Architect: J.P. Stok
Uitvoering: 1907
Hollandsche Beton Mij.

Z.H.E.S.M.
EINDSTATION
ROTTERDAM

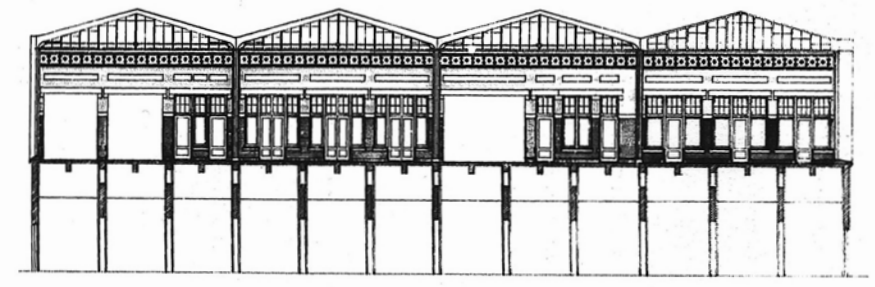
GEVEL 1/2 VIADUCT S.S.



GEVEL 1/2

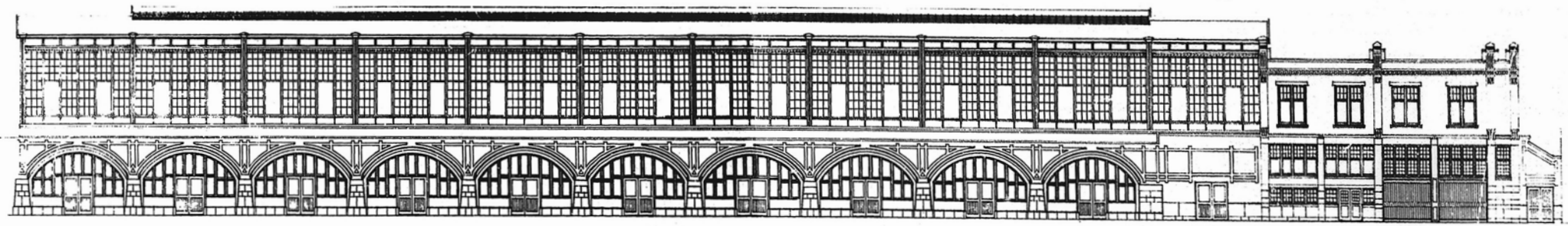
8834

GEVEL 3/4 PERROHS.

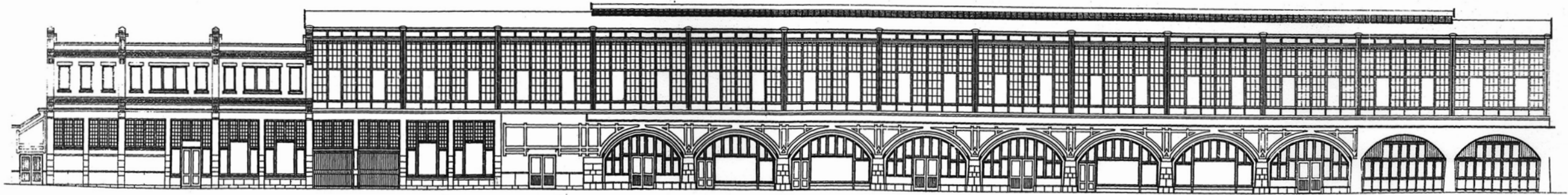


RAAMPPOORT STRAAT

CEVELS
SCHAAL 1:100
BLAD N° 4.



GEVEL 1/2 WEEHASTRAAT



Het restaurant werd tevens als wachtruimte gebruikt door de reizigers. Een directe verbinding met de oostelijke entree bracht de passagier na een kopje koffie of thee naar de ontvangsthuis waar men de kaartverkoop en de bagageafhandeling vond. Vanuit de ontvangsthuis had men toegang tot de achterliggende perrons via een trappartij door de bogen van het spoorviaduct van de Staatsspoorweg. De noordgevel van de ontvangsthuis bestond uit een glazen wand met daarin een glas in lood kunstwerk van Jaap Gidding. In het kunstwerk werd het reisdoel van de Hofpleinlijn afgebeeld: een zeelandschap met op de achtergrond een duinenrij. In het verhoogde perrongebouw waren vier sporen die werden overdekt door een flinke overspanning met vier aaneengesloten zadeldaken. De nokken van de middelste twee bestonden uit een glasstrook en ook de wanden waren van glas. Boven de buitenste sporen waren bovendien kappen aangebracht met extra ventilatie, zodat het gebouw ook geschikt was voor stoomtreinen. Ook bevonden zich in het perrongebouw een aantal typische stationsvoorzieningen zoals wachtruimten, een kantoor, keuken, publieke wc's en de stationschefwoning. De diepe boogruimtes onder het perrongebouw werden gebruikt als werkplaatsen,

opslagruimtes, winkels en een biljartcafé. De uitbundige art nouveau architectuurstijl die Stok toepaste in het stationsgebouw kwam terug in de gevels van het perrongebouw, in de vorm van decoraties langs de boogstructuren. Het voorgebouw werd tijdens de Tweede Wereldoorlog compleet vernield, net als een groot deel van de overkapping van de perrons. Het perrongebouw en de onderliggende boogruimtes bleven echter intact. De oorspronkelijke decoraties in de boogconstructie van het perrongebouw zijn nog altijd aan één zijde zichtbaar (Raampoortstraat).

*Interieur van het stationsgebouw, uit:
J.F. Smit, Rotterdam Hofplein, Den Haag-Scheveningen Kurhaus, Rotterdam 1989*

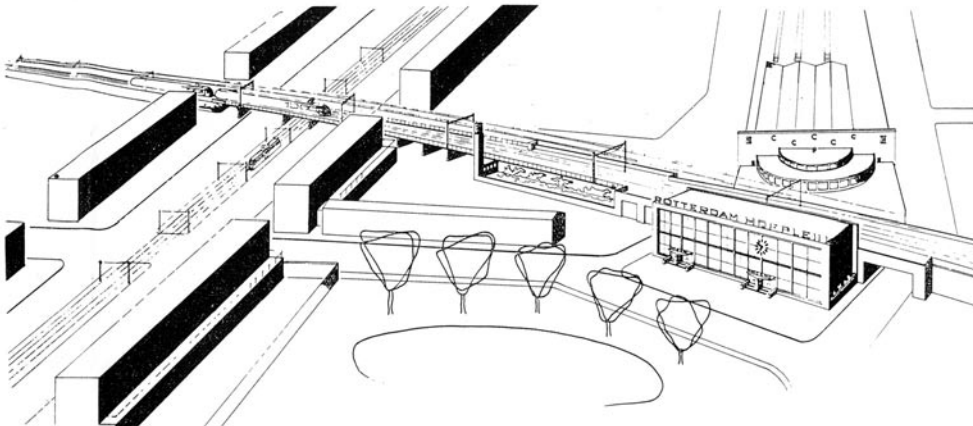


Station Hofplein (1956 – 1990)

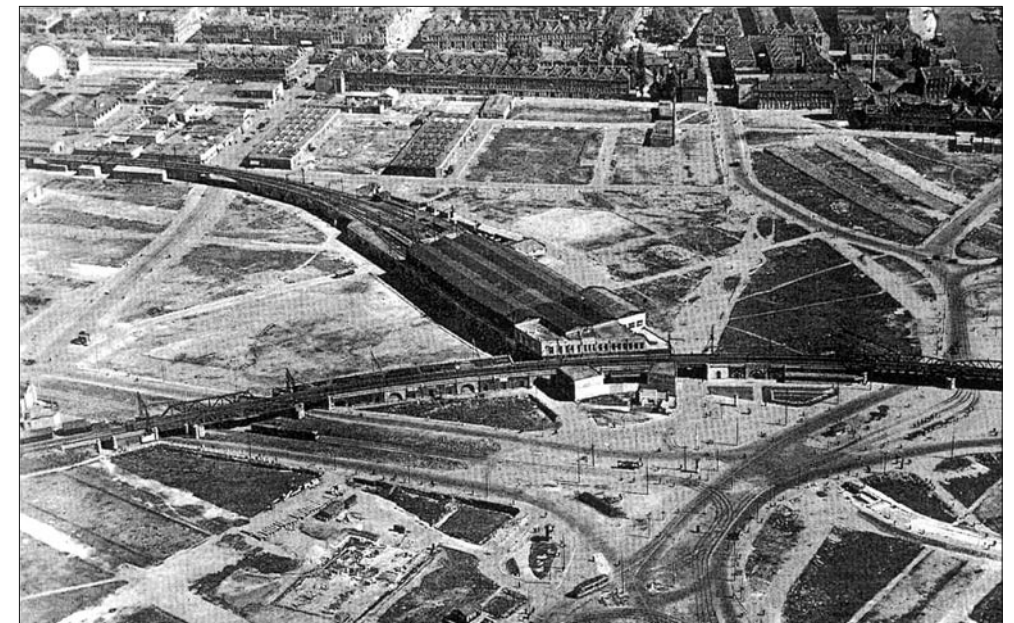
Architect: Sybold van Ravesteyn

In 1956 ontwierp Sybold van Ravesteyn een reeks stations in Rotterdam, waaronder ook de nieuwbouw van Station Bergweg en Station Hofplein. Van Ravesteyn ontwierp voor station Hofplein een rechthoekige doos op de voormalige locatie van het station ZHESM, tegen het verhoogde spoorviaduct aan dat Rotterdam Centraal met Dordrecht verbond. Vanuit de centrale ontvangsthal bood een korte tunnel en een trap toegang tot het perrongebouw. Hier bevonden zich ook de dienstvertrekken en de restauratie. Ter beschutting van de perrons ontwierp Van Ravesteyn een eenvoudige open overkapping. In tegenstelling tot het uitbundige ZHESM station met de opvallende halfronde gevel was het station van Van Ravesteyn een sober, modern en zakelijk gebouw dat paste bij het moderne, naoorlogse centrum van Rotterdam. Qua opzet en architectuur was het een kleinere variant van het Centraal Station Rotterdam dat hij een jaar later in 1957 ontwierp. De gelijkenis tussen beide stations was met name zichtbaar in het middendeel van de stationsgevel dat door de imposante glazen gevelpartij een venster op de stad bood. Door de verschuiving van het Hofplein, als gevolg van de wederopbouw van het centrum van Rotterdam, werd Station Hofplein moeilijker bereikbaar, hetgeen nog eens versterkt werd met de bouw van het Shellgebouw in 1976. Hierdoor werd het station vrijwel onvindbaar voor de reiziger. Het station Hofplein is uiteindelijk in 1990 gesloopt ten behoeve van de aanleg van het tunneltracé tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid.

*Ontwerp voor Station Hofplein door S. van Ravesteyn, uit:
'De nieuwe stations Hofplein en Zuid te Rotterdam', **Bouw**, 9 (1954) 24, 485.*



52



53

Het nog niet gereconstrueerde Hofplein (1945)

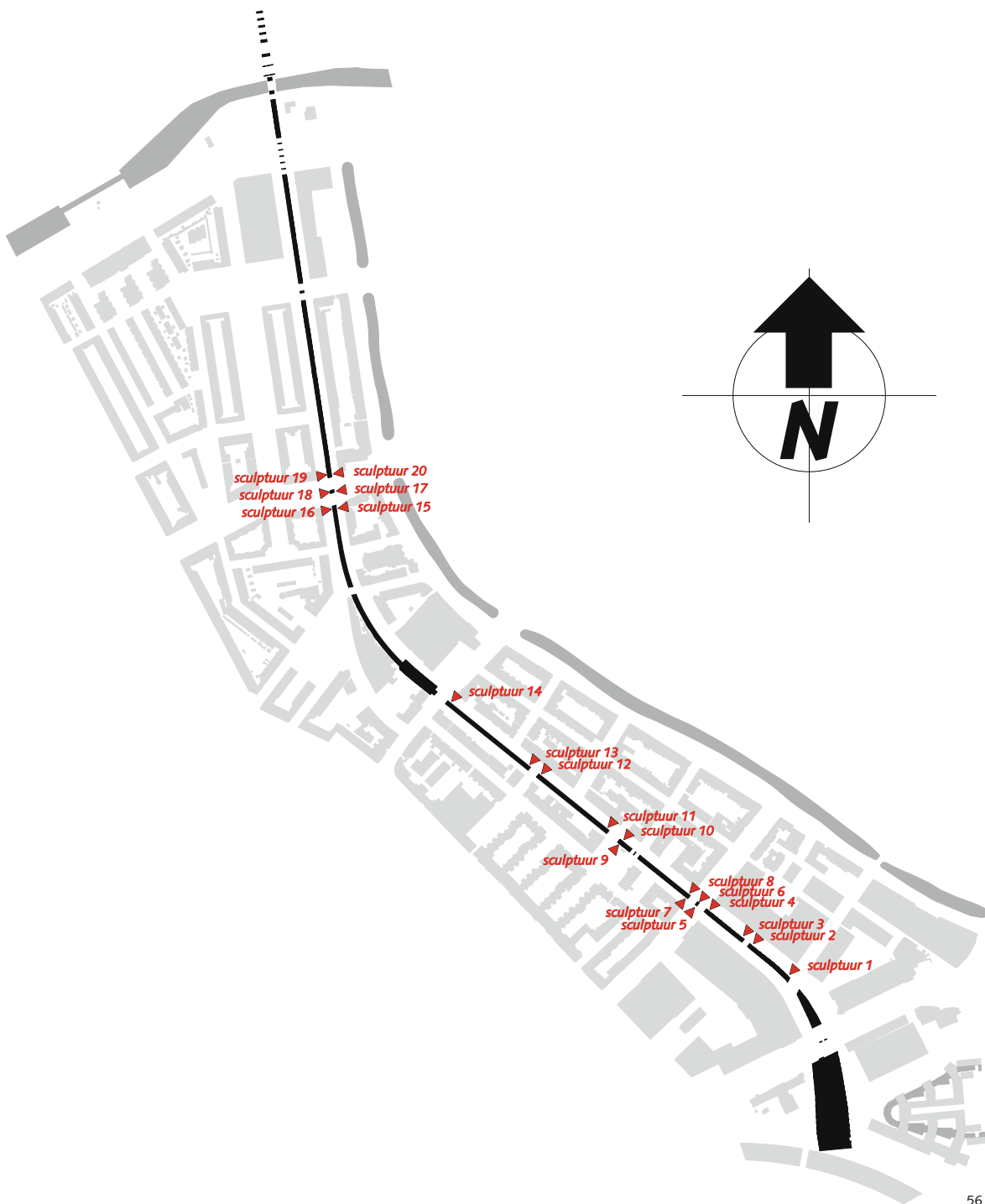
Station Bergweg (1960 - heden)

Architect: Sybold van Ravesteyn

Station Bergweg was het laatste station in een reeks van vele die NS-architect Van Ravesteyn ontwierp in Rotterdam. Het nieuwe station had, gezien het beperkte aantal reizigers, een net zo bescheiden omvang als het vooroorlogse station, dat in feite niet meer dan eenabri was. Die bescheiden afmetingen hadden deels te maken met de ligging van het voormalige Eudokia ziekenhuis. Dat stond zo dicht op de gevel van het viaduct dat een groter station simpelweg niet mogelijk was. Van Ravesteyn ontwierp een eenvoudig doch zeer precies vormgegeven toegangsgebouwtje. De entree op de hoek werd gemarkeerd door een driehoekige overstek die ondanks de beperkte ruimte zorgde voor enige beschutting. De trappartij in het viaduct leidde vervolgens naar het plaatskaartenkantoor op een tussenverdieping en ten slotte naar de open wachtruimtes op de perrons. Een deel van de gevelwand van het station liep door tot boven het perron en vormde zo de achterwand van de wachtruimtes. Ondanks de minimale, vooral grafische vormgeving van Station Bergweg zijn er fraaie en subtile architectonische details die de hand van Van Ravesteyn verraden. Voorbeelden hiervan zijn zichtbaar in de gevel van het station aan de Voorburgstraat. Deze is strak wit gestuct en wordt afgewisseld met een langgerekte strookvenster, vensters in trapeziumvorm en ronde ramen.

Sinds de zomer van 2006 is het station gesloten voor publiek, de Randstadrail stopt niet langer meer op deze halte. Het station verkeert sindsdien in slechte staat en de onderliggende bogen zijn als opslagruimte verhuurd. Het station maakt vanwege zijn jonge leeftijd geen deel uit van het Rijksmonument Hofpleinlijn. Na de sloop van Station Blaak, Station Hofplein en binnenkort Rotterdam Centraal is dit station echter een van de laatste voorbeelden van Van Ravensteyns Rotterdamse stijl. Deze modernistische stijl is op zich bijzonder omdat hij na de oorlog elders overging op een traditionalistische en historiserende stijl. Speciaal voor Rotterdam ontwierp hij dus nog een aantal modernistische stationsgebouwen. Dit zijn belangrijke redenen om Station Bergweg toch als monument te behandelen.





Decoratie en ornament

Hoewel het viaduct er massief uitzielt is het zoals eerder gezegd een holle gewapend betonnen constructie. De pijlers en tussenlandhoofden zijn van onderen bekleed met hardstenen platen om rustica sokkels te vormen. Boven de rustica is het viaduct afgewerkt met kunstzandsteen (stucwerk) waarin decoratieve lijnen en gestileerde figuren zijn aangebracht. In het eerst gebouwde deel van het viaduct zijn de rustica en het stucwerk classicistisch gedetailleerd. Het gebouw bij het Hofplein perron vertoont art nouveau details in de bogen. Sierlijke krullen accentueren de overgang tussen boog en rustica. In het deel vanaf de Bergweg heeft de rustica een andere stijl gekregen, de hardstenen platen vormen aan de bovenzijde een kanteelmotief. De motieven in het stucwerk zijn daarentegen in dezelfde classicistische stijl, afgewisseld met art nouveau elementen, voortgezet. Langs de Insulindestraat bevinden zich op een aantal bogen gestileerde waaier- of bloemfiguren.

Het rustica en het stucwerk bevindt zich over de gehele lijn nog in redelijk goede staat. Op slechts een paar plekken zijn de motieven in het stucwerk dichtgesmeerd. Vooral de bogen onder het stationsemplacement hebben veel te lijden gehad, met name aan de Katshoekzijde. Aan de Raampoortstraat zijn de bogen nog redelijk intact hoewel ze in allerlei kleuren geverfd en van heel verschillende gevels en ingangen voorzien zijn. Een aantal bogen is dichtgemetseld of er is een muur voorgezet. Het is onduidelijk of de details, het stucwerk en de rustica, nog aanwezig zijn of dat ze verloren zijn gegaan.

In het Hofpleinviaduct zijn bovendien op verschillende plekken bijzondere sculpturen verwerkt. Deze zijn van beeldhouwer Johan Coenraad Altorf (1876 - 1955) die ondermeer verantwoordelijk was voor de hardstenen sculpturen bij de ingang van het Olympisch stadion in Amsterdam en het Jachtslot Sint-Hubertus op de Veluwe. Een aantal van zijn kunstwerken is opgenomen in de beeldencollectie van het Kröller-Müller Museum. Zijn specialiteit was afbeeldingen uit het dierenrijk en bijbelse taferelen. De sculpturen die Altorf maakte voor het Hofpleinviaduct markeren de onderdoorgangen in het viaduct. Ze zijn uitgehouwen in het hardstenen basement aan weerszijden van de overspanningen. In enkele gevallen ontbreken de sculpturen bij overspanningen omdat er in een latere periode een nieuwe doorgang is gemaakt in het viaduct. In andere gevallen zijn er sculpturen te vinden langs bogen die later zijn dichtgemaakt.

Het zijn afbeeldingen van verschillende dieren zoals eenden, koeien, paarden en kikkers, bladmotieven, wapens met allegorische verbeeldingen en in sommige gevallen korte teksten of een belangrijk jaartal, zoals het jaar 1905: het moment dat het viaduct werd gebouwd. Een bijzonder reliëf was die waarop twee olifanten te zien waren die aan elkaars slurven trekken. Hiermee zou de strijd tussen het Staatsspoorlijn en de ZHESM verbeeld worden. Helaas is deze gevelsteen verloren gegaan. Een groot deel van de sculpturen bevindt zich in goede staat, maar moet worden schoongemaakt. Een aantal van de kunstwerken aan het viaduct is helaas onzichtbaar, met name in het begindeel van het viaduct waar tegen de gevels een doorlopende blinde bakstenen muur is aangezet. Bij een restauratie moet blijken of deze sculpturen nog in oude staat te herstellen zijn. Enkele sculpturen zijn verborgen achter storende reclameborden of slechts gedeeltelijk zichtbaar door bijvoorbeeld ongelukkig geplaatste regenpijpen.

Vrijwel overal tussen de boogstructuren bevinden zich identieke reliëfpatronen in het witte stucwerk van het viaduct die de vorm van de bogen extra accentueren. Daarnaast zijn er verspreid langs de lijn op de grotere gevelvlakken (bijvoorbeeld bij de overspanningen) uitgebreidere reliëftekeningen aangebracht in verschillende patronen. Soms zijn de patronen geometrisch, soms floraal, of het zijn art nouveau motieven. In enkele gevallen zijn de reliëftekeningen tussen de bogen dichtgesmeerd. De overige patronen bevinden zich in goede staat.



Verdwenen sculptuur, uit: J.F. Smit, Rotterdam Hofplein, Den Haag-Scheveningen Kurhaus, Rotterdam 1989





Sculptuur 18

60



Sculptuur 1



Sculptuur 2



Sculptuur 3

61



Sculptuur 4



Sculptuur 5



Sculptuur 6



Sculptuur 7



Sculptuur 8



Sculptuur 9



Sculptuur 10



Sculptuur 11



Sculptuur 12



Sculptuur 13



Sculptuur 14



Sculptuur 15



Sculptuur 16



Sculptuur 17



Sculptuur 19



Sculptuur 20



Hoofdstuk 2

Referentieprojecten

De opgave waar we met de Hofbogen voor staan is niet uniek. Vergelijkbare pogingen om in onbruik geraakte spoorwegviaducten een tweede leven te geven werden eerder al in een aantal steden ondernomen. Enkele daarvan zijn een aantal jaren geleden afgerond en in gebruik genomen, andere worden op dit moment uitgevoerd. De meest interessante en complete voorbeeldprojecten bevinden zich in de steden Amsterdam, Wenen, New York, Londen, Berlijn en Parijs. Net als in Rotterdam, werden daar zo rond de eeuwwisseling imposante spoorviaducten aangelegd ten behoeve van goederen- en personenverkeer, vaak langs de rand van het stadscentrum. Deze hebben echter een halve eeuw na aanleg hun functie weer verloren en zijn daarom niet langer meer als zodanig in gebruik. Door hun uitzonderlijke lengte van soms wel enkele kilometers lang vormen de constructies vaak een hinderlijke barrière in de omliggende stadsdistricten. In plaats van de afgeschreven viaducten te slopen, waar in andere steden eerder 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 inzet te maken van grootschalige stedelijke vernieuwingsprojecten. De monumentale spoorviaducten hebben een behoedzame maar grondige restauratie ondergaan en zijn door middel van eigentijdse architectonische verbouwingen en toevoegingen gereedgemaakt voor een nieuwe bestemming. De achterliggende gedachte daarbij is dat het herontwikkelen van historisch industrieel erfgoed een aantrekkelijk en effectief hulpmiddel kan zijn om een ruimtelijke, sociale en economische verbetering van een stadsgebied

Rotterdam



Bouwjaar viaduct:

1905 - 1907

Naam project:

Hofbogen

Ontwikkelingsperiode:

2007 –

Lengte van het viaduct:

1,9 kilometer

Aantal te herontwikkelen bogen:

165

Eigendom:

Hofbogen BV

te bewerkstelligen. Nu we met de Hofbogen aan het begin van een vergelijkbare langdurige, complexe maar vooral uitdagende ontwikkeling staan, is het zinvol om te focussen op de ervaringen van deze buitenlandse voorbeelden. Door ze te bestuderen en zorgvuldig met elkaar te vergelijken kunnen we leren van de aanpak, het proces, het ontwerp en het programma waar men elders voor gekozen heeft. En ondanks de verschillen in schaal, vorm, lengte en context waarbinnen de projecten tot stand kwamen, blijken deze vaak veel relevante aanknopingspunten voor de nieuwe toekomst van het Hofpleinviaduct te bieden.



Spoorviaduct (1892), Chicago

New York

In New York vindt sinds enkele jaren de uitvoering van het ambitieuze project de High Line plaats, een verhoogd publiek stadspark dat in 2008 voltooid moet zijn. De High Line is een 2,3 kilometer lang braakliggend spoorviaduct dat in de jaren dertig is aangelegd in het zuidwesten van Manhattan, het toenmalige industriële hart van de stad New York. Eind jaren negentig wist een groep actieve bewoners ('Friends of the High Line') de spoorlijn na een effectieve publiciteitscampagne te redden van een naderende sloop en het proces naar een nieuwe toekomst voor het oude spoorviaduct als publieke ruimte in te zetten. Met steun van een aantal private partijen, de stad en de federale overheid, ontwikkelde de actiegroep in 2002 een economisch haalbare toekomstvisie voor het spoorviaduct, die enkele jaren later werd ingevoegd in een grootschalig herinrichtingsplan voor het district West Chelsea, waaraan de High Line grenst. De oude fabriekspanden en opslaghallen van West Chelsea zouden binnen enkele jaren herontwikkeld worden voor nieuwe commerciële en residentiele doeleinden.

De opgave van de High Line wijkt in een aantal opzichten af van die van de Hofbogen. In tegenstelling tot het Hofpleinviaduct, dat een gesloten gebouw is, is de High Line een open constructie. Daarom wordt alleen de bovenkant van het dak herontwikkeld. Bovendien is de dynamische en metropolitane stedelijke context van de High Line amper te vergelijken met die van Rotterdam Noord. Toch is het project van belang voor de Hofbogen. Met name het ontwerpconcept en het gekozen programma bieden een aantal handvaten voor het Hofpleinviaduct. Het ontwerp voor de High Line kwam als gevolg van een meervoudige ontwerp-opdracht tot stand, waarbij gerenommeerde architecten als Zaha Hadid en Steven Holl meedongen. De opdracht ging uiteindelijk naar het bureau Field Operations en Diller Scofidio + Renfro. Voor de High Line heeft dit team van architecten een langgerekt daklandschap ontworpen, dat zich uitstrekt over het 9 tot 18 meter brede viaduct. Naast een doorlopende wandelroute voorziet het plan in een aantal uitgesproken verblijfsplekken. Het parklandschap is opgebouwd uit een reeks

Bouwjaar viaduct:

1929 - 1934

Naam project:

High Line

Ontwikkelingsperiode:

1999 - 2008

Lengte van het viaduct:

2,3 kilometer

Aantal bogen:

geen

Ontwerp:

**Field Operations en Diller
Scofidio + Renfro**

Eigendom:

stad New York

Totale investering:

ca. 100 miljoen euro

verschillende, contrasterende thematuinen, variërend van een vlindertuin en een natuurtuin tot wild begroeide *wetlands*. De doorgaande wandelroute die door de tuinen heen kronkelt, wordt op diverse plekken afgewisseld door een aantal grote en kleinere rustpunten, waaronder een houten dek waar men kan zonnebaden, enkele *lookouts* en verschillende pleinen en plaza's waar kleine events en buitenexposities



georganiseerd kunnen worden. Vanuit de omliggende industriële gebouwen zijn bovendien interne verbindingen gecreëerd waardoor men vanuit de gerenoveerde *lofts* of kantoorgebouwen direct toegang heeft tot het openbare park. Daarnaast is door de ontwerpers ruimschoots aandacht besteed aan verschillende typen stijgpunten, die op belangrijke knooppunten in of aan het viaduct zijn gesitueerd. De stijgpunten zijn onderverdeeld in grote of kleine trappartijen, liften en uitgebreide hellingbanen. De oplevering van het park staat gepland in het najaar van 2008, waardoor het nu nog niet mogelijk is om de uitvoering van het ontwerp en het functioneren ervan te beoordelen. De economische en culturele *spin off* van de High Line is echter al wel merkbaar in de aangrenzende wijken. Daar hebben zich de afgelopen jaren, in de vele gerenoveerde pakhuizen en fabrieksgebouwen, tal van culturele bedrijfjes, hippe *art galleries* en designer kledingzaken gevestigd. Bovendien is het inmiddels zeker dat het prestigieuze *Whitney Museum of American Art* een dependance zal bouwen (naar een ontwerp van Renzo Piano) aan het startpunt van de High Line, in het trendy Gansevoort Market Historic District.



De High Line in de huidige situatie.

Wenen, Berlijn, Londen en Amsterdam

Waar in New York alleen de bovenkant van het spoorviaduct is herontwikkeld, zijn elders in Europa voorbeelden te vinden waarbij juist alleen de onderliggende boogruimtes van negentiende-eeuwse spoorviaducten zijn heringericht, zoals in Wenen, Berlijn, Londen en Amsterdam.

Wenen

In 1996 begon de stad Wenen aan een grootschalige herinrichting van het Gürtelgebied, een stadszone die enerzijds extreme overlast ondervond van de drukgebruikte Gürtelboulevard en anderzijds bekend stond als troosteloze tippelzone. Het plan voorzag onder andere in een infrastructurele oplossing voor het verkeersknelpunt en een beplantingsplan voor de openbare ruimte. Onderdeel van deze operatie was bovendien de herontwikkeling van een deel van de verwaarloosde boogruimtes in het monumentale ringviaduct dat Otto Wagner in 1898 ontwierp voor de stad Wenen. Een groot aantal leegstaande en dichtgetimmerde bogen werden door de architecte Silja Tillner een voor een voorzien van een nieuwe strakke, transparante pui. De opgeleverde

Bouwjaar viaduct:

1898

Naam project:

Gürtelbogen

Ontwikkelingsperiode:

1996 - 2000

Lengte van het viaduct:

6 kilometer

Aantal herontwikkelde bogen:

46

Ontwerp:

Silja Tillner

Eigendom:

stad Wenen

Investering:

2,2 miljoen euro voor 30 boogruimtes



ruimtes werden onder streng toezicht van de stad toegewezen aan hoogwaardige horecabedrijven, culturele instellingen en creatieve bedrijfjes. Door middel van tijdelijke *events* als seizoensmarkten, wijkfeesten, kunstprojecten, concerten en theaterperformances werd het gebied vooruitlopend op de daadwerkelijke transformatie onder de aandacht gebracht van het nieuw beoogde publiek. Het project is inmiddels al enkele jaren voltooid en sindsdien zijn de bogen verhuurd aan trendy restaurants, clubs en cocktailbarretjes, afgewisseld door kunstgaleries en ateliers. In reisgidsen als Time Out en Lonely Planet wordt het Gürteldistrict aangeprezen als een van de hipste uitgaansplekken van Wenen.

Berlijn

Hetzelfde proces vond gedurende de jaren tachtig plaats in Berlijn bij de Stadtbahn, de oost-westelijke spoorverbinding die in 1878 - 1882 werd aangelegd in het hartje van Berlijn. Een groot aantal van de bakstenen boogruimtes werd als onderdeel van de vernieuwing van de wijk Charlottenburg herontwikkeld. De van oorsprong open S-Bahnbögen werden voorzien van een transparante pui en de benodigde voorzieningen; aansluitend werd het trottoir en de verlichting verbeterd, bomen geplant en passages gecreëerd. Vandaag de dag biedt de Savignypassage, zoals de spoorbogen zijn herdoopt, onderdak aan een gevarieerde mix van winkels, restaurants en galeries en vormt het de langste winkelroute van Berlijn. Het succes van de Savignypassage leidde tot een vergelijkbare ingreep bij de bogen in de wijk Mitte. Ook werd daar het negentiende eeuwse monumentale station Hackescher Markt gerestaureerd en ingericht voor commerciële en horeca doeleinden.



Londen

Nog in ontwikkeling is het project 'Light at the End of the Tunnel' in Londen, aan de zuidoever van de Thames. Het 10 kilometer lange Victoriaanse spoorviaduct vormt een lastige barrière in het arme zuidelijke deel van Londen: het snijdt het gebied ijskoud in tweeën. De herontwikkeling ervan heeft daarom ook als belangrijkste doel om de scheidende werking van het viaduct tussen de verschillende wijken op te heffen en een nieuwe open stedenbouwkundige situatie te creëren. Hiervoor worden in totaal 97 dichtgemetselde passages in het viaduct geopend en voorzien van opvallende kleuren en verlichtingsarmaturen. Net zoals in Wenen en Berlijn beoogt de operatie ook een belangrijke economische impuls te leveren voor de omliggende armere wijken. Hiervoor worden bijna duizend(!) bogen opgeknapt en geschikt gemaakt voor kleine ondernemers van diverse pluimage. Anders dan in Wenen en Berlijn is er geen strak masterplan voor de totale operatie, wordt het project gefaseerd en door verschillende opdrachtgevers en ontwerpers uitgevoerd en is er sprake van een minder streng brancheringsbeleid ten aanzien van de toewijzing van de bogen. Op termijn moet het project tot 12.000 nieuwe arbeidsplaatsen leiden voor de lokale bevolking.



Amsterdam

De twee parallel lopende negentiende eeuwse viaducten door het centrum van Amsterdam, waarover de trein in de richting van Haarlem rijdt, werden in de jaren negentig door de NS uitgebreid van vier naar zes sporen. Tussen de twee viaducten bestond een duistere ruimte die ideaal geschikt was voor kleine criminaliteit. De buurtbewoners van de Westelijke Eilanden wilden van deze ruimte af; bovendien wilden ze voorkomen dat de bogen dichtgemetseld zouden worden, met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de buurten rondom. Twee van die bewoners waren architecten (Anke Zeinstra en Tijmen Ploeg). Zij volgden de plannen van de NS kritisch en droegen alternatieve plannen aan. Uiteindelijk kregen ze van woningcorporatie Het Oosten de opdracht een ontwerp te maken voor de herontwikkeling van de bogen en wist men de NS te overtuigen van het nut van deze onderneming.

De gemeentelijke overheid en woningcorporatie Het Oosten investeerden beide in deze onderneming, om de barrièrewerking van het viaduct op te heffen. Door het ontwerp van glazen puien in 22 bogen aan weerszijden werd het viaduct, waarvan de bogen bijna een eeuw lang dichtgemetseld waren, plotseling een gebouw. Om overlast van overrijdende treinen op dit druk gebruikte viaduct te voorkomen, werden in de kantoorruimtes tafelconstructies toegevoegd van extra wanden en plafonds. Zo werden de bogen in dit viaduct, opgesierd door 'gouden' sculpturen aan de gevels, omgevormd tot levendige ruimtes (vooral creatieve bedrijvigheid) met een sociaal en economisch belang voor de omgeving.

VROM moest toestemming geven voor deze ongebruikelijke corporatie-investering.

Naam project:

Tussen de Bogen

Ontwikkelingsperiode:

1994 - 1999

Aantal herontwikkelde bogen:

22 (+ ca. 70 toegevoegde units)

Ontwerp:

Zeinstra, Ploeg, Van der Waals Architecten

Eigendom:

Woningcorporatie Het Oosten heeft sinds 2002 het recht van opstal

Opdrachtgevers:

Woningcorporatie Het Oosten / Woningbedrijf Amsterdam



Parijs

Het project dat het meeste verwantschap vertoont met de Hofbogen en waarop in deze toekomstvisie dan ook wordt gefocused, is de herontwikkeling van het negentiende eeuwse spoorviaduct in Parijs. Bij dit project had de stad net zoals bij de Hofbogen te maken met een tweeledige opgave, waarbij zowel de boogruimtes van het viaduct als het braakliggende dak werden herontwikkeld. Het anderhalf kilometer lange spoorviaduct en het bijbehorende station Gare de la Bastille werden in 1859 gebouwd en maakten deel uit van een langer spoortracé dat Bastille met Vincennes verbond, in het oosten van Parijs. In 1969 werd de treindienst definitief vervangen door de regionale RER verbinding, waardoor het viaduct en het station buiten gebruik raakten. Tien jaar na de opheffing van de treindienst besloot toenmalig president Mitterand het monumentale stationsgebouw af te breken en op de plek van het station een prestigieus operagebouw te bouwen, een van zijn Grands Projects. Het gebouw Opéra Bastille werd in 1984 in gebruik genomen en tot aan het moment van oplevering werd het oude station gebruikt als expositieruimte. Vervolgens werd het station gesloopt en de locatie werd benut voor het bouwen van een parkeergarage. Aansluitend op deze ingrijpende operatie werd door de stad Parijs besloten tot de aanpak van de openbare ruimte in het direct aangrenzende 12^e arrondissement. Deze wijk was relatief arm en door middel van een extra (groene) impuls in de openbare ruimte wilde de stad een opwaardering bewerkstelligen. In tegenstelling tot eerder bij het station koos de stad dit keer voor een minder drastische ingreep; men besloot het spoorviaduct te bewaren en te herbestemmen tot publieke ruimte. In 1988 begon men met de aanleg van de Promenade Plantée, naar een ontwerp van landschapsarchitect Jacques Vergely en architect Philippe Mathieux. Het resultaat is een 4,5 kilometer lange doorgaande groene wandelroute (waarvan 1,5 km boven op het viaduct), een romantische oase vol met vijvers, begroeide pergola's en weelderige

Bouwjaar viaduct:

1859

Naam project:

Promenade Plantée en Viaduc des Arts

Ontwikkelingsperiode:

1988 - 1997

Lengte van het viaduct:

1,5 kilometer

Aantal herontwikkelde bogen:

71

Oppervlakte per boog:

variërend van 150m² – 460m²

Ontwerp:

Jacques Vergely/ Philippe Mathieux (Promenade Plantée) en Patrick Berger (Viaduc des Arts)

Eigendom:

stad Parijs

Totale investering:

30 miljoen euro





beplanting, die eindigt in een speciaal ontworpen park in het Bois de Vincennes. Op verschillende plekken langs de promenade zijn externe trappartijen geprojecteerd en brugverbindingen gecreëerd vanuit nabijgelegen woongebouwen. Het project werd in 1994 afgerond en geopend voor publiek. Tegelijkertijd constateerde men dat veel kunstenaars en ambachtslieden die van oudsher werkzaam waren in het 12^e arrondissement het gebied verlieten bij gebrek aan goede en betaalbare werkruimte. Als reactie op deze ontwikkeling werd in 1989 besloten de bogen beschikbaar te maken voor deze specifieke doelgroep, waarvan de stad het belangrijk achtte dat zij in wijk bleef. Hiervoor werd architect Patrick Berger aangetrokken, die de bogen niet alleen van nieuwe glazen pui voorzag, maar deze ook intern uitbreidde met vides en kelders, waardoor er optimaal gebruik gemaakt werd van het beschikbare oppervlak. Een speciale dienst (SEMAEST) werd door de stad Parijs ingezet voor de toekenning, verhuur en beheer van de ruimtes. De boogruimtes worden sinds 1997 verhuurd aan verschillende meubelmakerijen, antiekzaakjes en andere creatief-ambachtelijke bedrijvigheid.

Doordat zowel de promenade als de boogruimtes al meer dan 10 jaar in gebruik zijn, is het goed mogelijk om het project in de praktijk te observeren wat betreft de gekozen vorm, uitvoering, gebruik en functioneren en om die opgedane kennis vervolgens te koppelen aan de opgave van de Hofbogen. In Parijs is door de makers duidelijk gekozen voor een eenvoudig, stijlvol stadspark, dat een rustpunt



moet bieden in de verder zo drukke, dynamische hoofdstad. Het wordt liefdevol onderhouden door een team van conciërges, dat er bovendien voor zorgt dat het gehele park in de avonduren wordt afgesloten voor publiek. Daardoor is het er veilig, schoon en zeer verzorgd. En succesvol, gezien de grote aantallen mensen die dagelijks gebruik maken van de groene wandelroute. Maar terwijl het 12^e arrondissement in Parijs behoefte heeft aan rust en groen, heeft een groot deel van Rotterdam Noord naast rust en groen ook juist behoefte aan meer activiteiten en publieke voorzieningen. Een park alleen zou in Rotterdam wellicht te eenzijdig zijn en bovendien te weinig inspelen op de bestaande stedelijke context. Dezelfde redenering geldt ook voor de activiteiten die zich in de Rotterdamse bogen moeten gaan afspelen. In het Viaduc des Arts is duidelijk een strakke controle toegepast op welke creatief ambachtelijke bedrijfjes zich wel of niet in de bogen mogen vestigen. Maar daardoor maakt het aanbod aan winkels en ateliers dikwijls een gekunstelde en al te geprogrammeerde indruk.

Tenslotte kun je in Parijs duidelijk aflezen dat de ontwikkeling van de bogen en het park feitelijk twee afzonderlijke operaties waren, waardoor een logische samenhang tussen beide onderdelen ontbreekt. Dat uit zich enerzijds in de inhoud: de activiteiten die zich in de boogruimtes afspelen hebben geen relatie met wat zich op het dak afspeelt en tegelijkertijd worden de gebruikers van het park nauwelijks geprikkeld om een kijkje in de winkels en ateliers te nemen. Daardoor is de levendigheid op straat zeer beperkt te noemen. Anderzijds uit het gebrek aan synergie tussen de boven- en onderkant zich in de vorm: de meeste stijgpunten zijn vrij onopvallend, soms erg smal en daardoor niet altijd uitnodigend; ze wekken bovendien de indruk vrij willekeurig tegen het viaduct aangezet te zijn.

Om voor het Hofpleinviaduct tot een uitgebalanceerd en aansprekend plan te kunnen komen hebben we de sterke en zwakke eigenschappen van de bestudeerde voorbeeldprojecten in het licht van de Rotterdamse context gezien. Dit heeft geleid tot de overtuiging:

- I** dat de restauratie van het Hofpleinviaduct zorgvuldig en secuur dient te zijn;
- II** dat er respectvol omgegaan dient te worden met geschiedenis van het gehele bouwwerk;
- III** dat er met het programma op en in de bogen met zorg aangesloten moet worden op de stedelijke context van Rotterdam;
- IV** dat er een zowel een ruimtelijke als programmatische samenhang moet zijn tussen de bovenkant en de onderkant van het viaduct.

Hoogte rijraden
3.70 m.
aanraking
levensgevaarlijk



Rotterdam Bergweg



Hoofdstuk 3

Ruimtelijke context, nu en in de toekomst

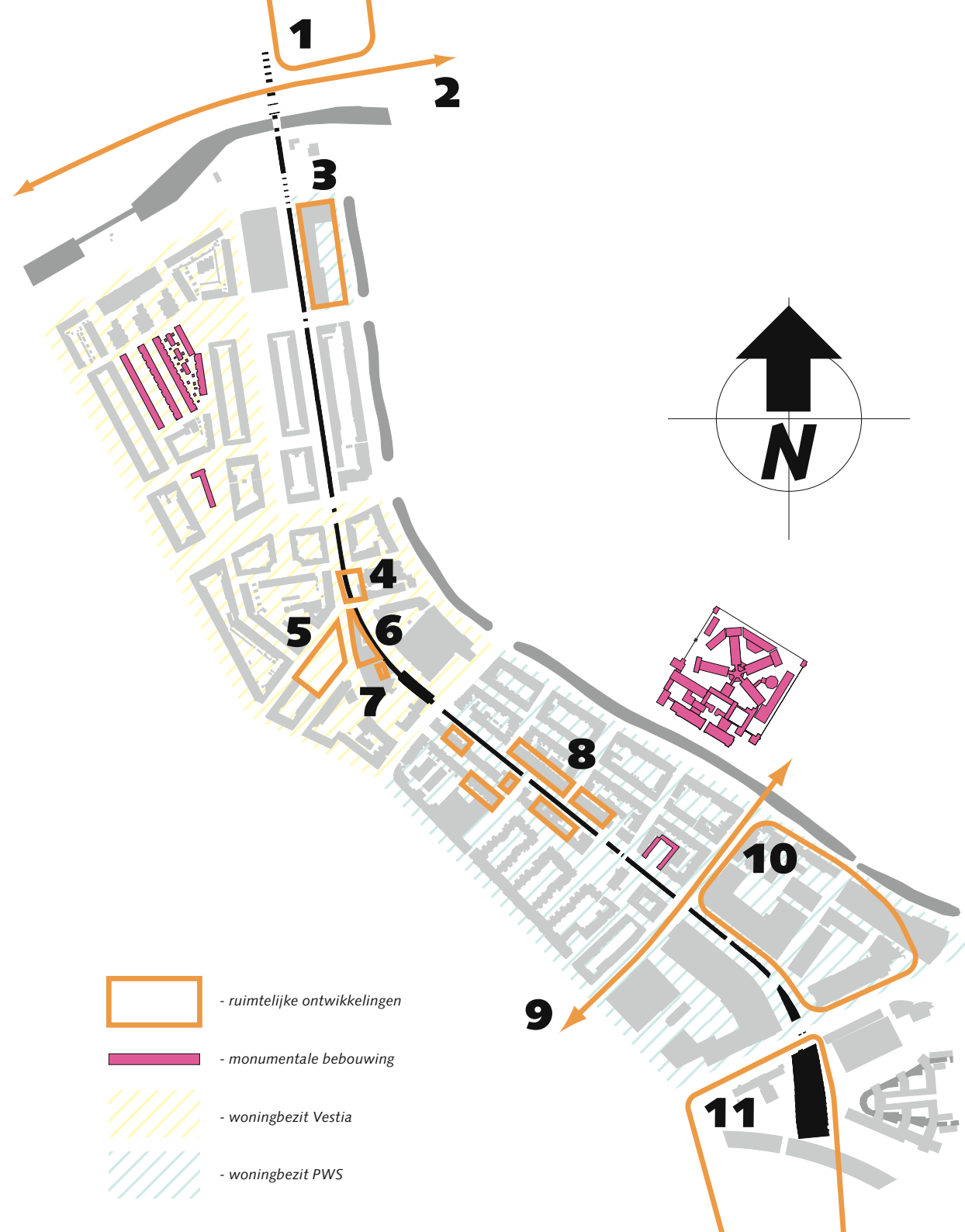
Ontwikkelingen langs het Hofpleinviaduct

1. RET-terrein

Aan het eindpunt van het Hofpleinviaduct, aan de overzijde van het Noorderkanaal, ligt het RET-terrein. Het hoofdkantoor van het Rotterdamse vervoersbedrijf is sinds enige tijd verplaatst naar een nieuw onderkomen aan het Vasteland en aansluitend op dit vertrek zal ook het werk- en remiseterrein binnen enkele jaren ontruimd worden. Hierdoor biedt zich op termijn een interessant nieuw ontwikkelingsgebied aan, dat ondermeer grenst aan de woonwijken in het Kleiwegkwartier, en in de directe nabijheid ligt van het St. Franciscus Ziekenhuis en het Golfcentrum Rotterdam.

2. Verbreding A20

Rijkswaterstaat heeft het plan opgevat om de oprit vanaf het Schieplein naar de A20 ter plekke van de Hofbogen te verlengen. Dat zal tot gevolg hebben dat de huidige overgang van het viaduct over de snelweg gesloopt moet worden. Om de continuïteit van het Hofpleinviaduct tot aan het RET-terrein te waarborgen worden met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over herbouw van een ongelijkvloerse verbinding in het verlengde van het viaduct.



3. Gebied Voorburgstraat-Gordelweg-Bergsingel

Recentelijk heeft de bestaande bebouwing aan het eind van de Voorburgstraat plaatsgemaakt voor een nieuwbouwproject, dat is ontwikkeld door woningcorporatie PWS. In dit nieuwbouwblok zijn koop- en huurwoningen gerealiseerd voor een doelgroep in het middensegment. In de plint van het woonblok zijn verschillende wijkvoorzieningen gerealiseerd, waaronder een gezondheidscentrum en apotheek. Met de plintactiviteiten zal in de toekomst aangesloten worden op het toekomstige programma op en in de Hofbogen.

4. Imeldaschool

De basisschool Imelda ligt in de directe nabijheid van het Hofpleinviaduct, maar beschikt over te weinig buitenruimte voor haar leerlingen. De basisschool is momenteel bezig met een initiatief om het naastgelegen verouderde wijkgebouw de Meerpaal af te breken en deze te vervangen door extra buitenruimte, die direct grenst aan het viaduct.

5. Herinrichting Insulindeplein

Het Insulindeplein wordt momenteel in opdracht van deelgemeente Noord ingericht tot ondergrondse parkeergarage voor de buurtbewoners. Op het plein en deels op het dak van de parkeergarage zal een overwegend verharde openbare ruimte gerealiseerd worden, met een combinatie van speel- en verblijfsplekken. De oplevering van dit project stond halverwege 2007 gepland maar heeft inmiddels enige vertraging opgelopen.

6. Gebied rondom woonblok De Punt

Vestia Noord onderzoekt momenteel de mogelijkheid om het gebied rond het Bergwegstation en het Eudokiaplein opnieuw te ontwikkelen. Hiertoe heeft zij architectenbureau Van Bergen Kolpa gevraagd om voor dit gebied een stedenbouwkundige visie op te stellen. Vooruitlopend op deze lange termijn plannen zal Vestia het verouderde woongebouw De Punt, dat pal aan het Hofpleinviaduct ligt, afbreken en herontwikkelen tot een nieuwbouw woonlocatie. Met het ontwerp voor deze locatie wordt ingespeeld op de ontwikkelingen op en in de Hofbogen. Tot aan het moment van sloop stelt Vestia het gebouw ter beschikking aan de Hofbogen, om de relatie tussen het gebouw en het oude viaduct te benadrukken. Hofbogen zal de gevel van het gebouw ondermeer gebruiken voor de muurkrant Hoftrompet.

7. Insulindehof

Private ontwikkelaar Van Rijn Vastgoed heeft onlangs een bouwaanvraag gedaan voor een woningbouwproject in het driehoekige bouwblok tussen de Insulindestraat, Voorburgstraat en de Bergweg, direct grenzend aan het Hofpleinviaduct. Het plan, dat ontworpen is door Akropolis Architecten, voorziet in drie in hoogte verschillende bouwvolumes met een ondergrondse parkeergarage. Het verhoogde maaiveld dat tussen de bouwblokken in ligt wordt direct aangesloten op het Hofpleinviaduct, waardoor men vanuit de bouwblokken direct toegang heeft tot het dak. Tegelijkertijd wordt hiermee een nieuwe verbinding gecreëerd met het verderop gelegen Insulindeplein. Een concrete uitvoeringsdatum van dit project is niet bekend.

8. Vijverhofstraat

Een aantal woonblokken aan weerszijden van het viaduct (Vijverhofstraat), die momenteel in het bezit zijn van woningcorporatie PWS zullen over omstreeks 15 jaar mogelijk aan vernieuwing toe zijn. Doordat deze woningen op korte afstand van het Hofpleinviaduct zijn gesitueerd, is het raadzaam om met een eventueel nieuw (woon) programma rekening te houden met de activiteiten die zich op en in de Hofbogen afspelen.

9. Oude Wijken Route

De Teilingerstraat, die het Hofpleinviaduct doorsnijdt, is recentelijk heringericht tot langzaam verkeersverbinding tussen het Centraal Station, de Schiekade en het Noordplein (Oude Wijken Route). Het doel van deze herinrichting is enerzijds om het sluipverkeer langs de Vijverhofstraat tijdens het spitsuur tegen te gaan, en anderzijds de bedrijvigheid in de Teilingerstraat te stimuleren. De straat is heringericht met een breed profiel en verschillende verblijfsruimtes. In de plinten is ruimte gecreëerd voor economische bedrijvigheid.

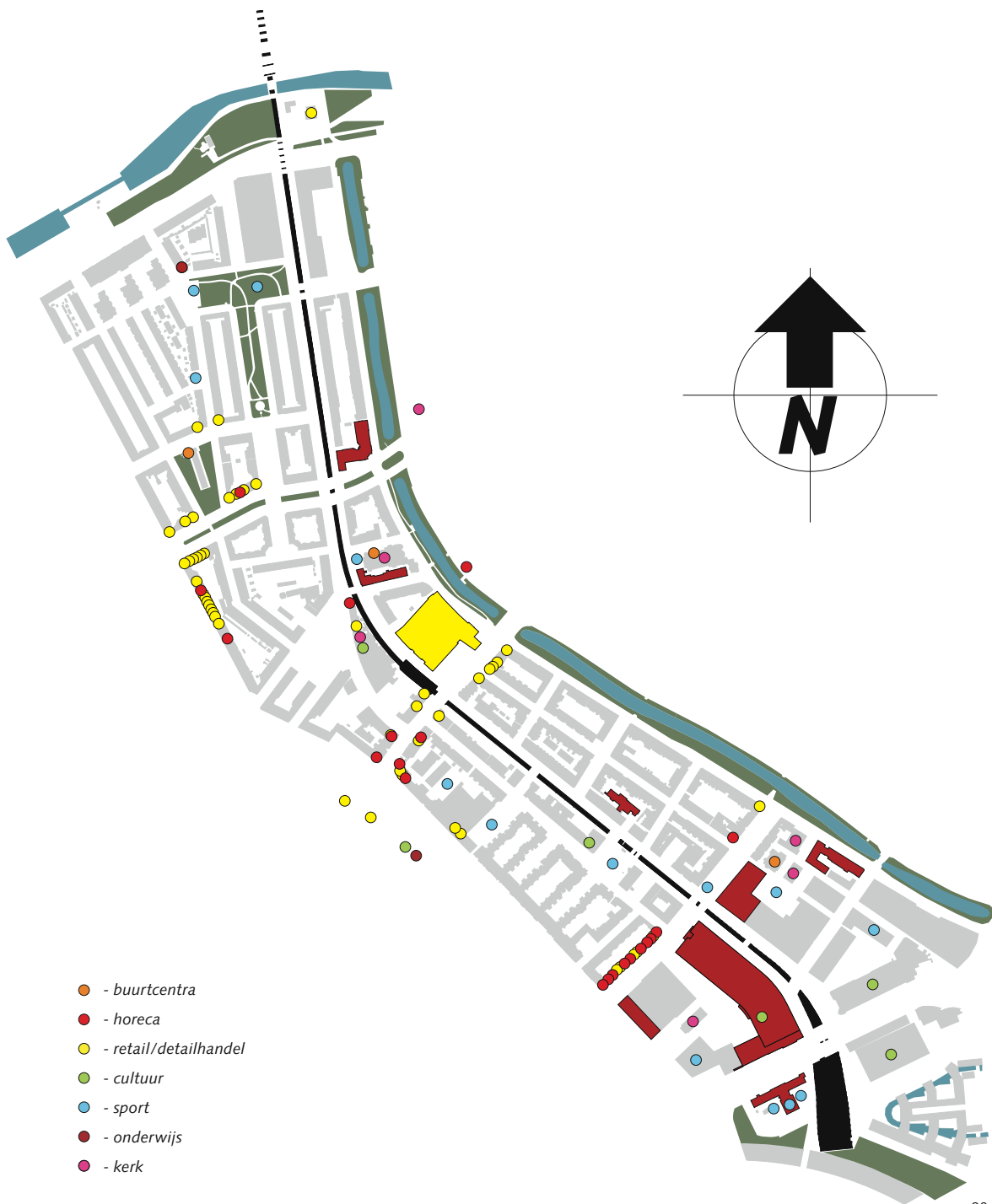
10. Ontwikkelingslocatie Zomerhofkwartier

Het noordoostelijke deel van het Zomerhofkwartier, dat wordt begrensd door de Teilingerstraat, Heer Bokelweg, Noordsingel en de Vijverhofstraat is in bezit van de woningcorporaties PWS en Com.Wonen. De corporaties hebben dit gebied bestemd als herontwikkelingslocatie. Het gebied moet een gevarieerd stedelijk woonkarakter krijgen. Het woningaanbod zal zowel moeten aansluiten op het centrum van Rotterdam als op de rustige woonmilieus aan de Noordsingel. De herontwikkelde Teilingerstraat met zijn bedrijfjes en winkeltjes, de bestaande onderwijsvoorzieningen in het gebied en de Hofbogen met het toekomstige cultuurprogramma moeten voor een programmatische meerwaarde zorgen.

11. Ontwikkelingslocatie Pompenburg

De ontwikkelingslocatie Pompenburg ligt aan het Hofplein en word begrensd door de Schiekade, de Heer Bokelweg, Stroveer en Pompenburg. Het station Hofplein is gesitueerd in het plangebied van Pompenburg. De grond in Pompenburg is door middel van ontwikkelingsrechten 'geclaimd' door een aantal partijen, namelijk Dura Vermeer, JP van Eesteren, NS Vastgoed en Hofbogen BV. Al deze partijen zijn gezamenlijk verenigd in de Stuurgroep Pompenburg die als doel heeft om het gebied rondom station Hofplein te herontwikkelen. De eerste stap daartoe werd in 2006 gezet met de ontwikkelingsvisie 'Toekomstvisie Pompenburg Beweegt' waarin de belangrijkste uitgangspunten voor dit gebied werden geformuleerd. Deze zijn: het aanvullen van stedelijke woonmilieus, *gentrification* van de noordelijke stadswijken, het verbeteren van verbindingen en het realiseren van een stadspark waarin cultuur, onderwijs en sport worden samengebracht. Het bureau Maxwan Architects & Urbanists werd in 2007 gevraagd de doelstellingen in een aantal ontwerpvoorstellen te visualiseren. Zij ontwikkelde drie modellen waarin het gevraagde programma op verschillende manieren is verwerkt, namelijk in een torenmodel, een hovenmodel en een superblokmodel. Centraal in alledrie modellen ligt een verhoogd parklandschap, een openbaar gebied dat aansluit op het Hofpleinstation, waaronder een parkeergarage is weggewerkt.

Op basis van deze ontwikkelingsvisie en bijbehorende ontwerpmodellen is door bureau De Lijn een economische haalbaarheidsstudie opgezet. Deze studie moet uiteindelijk tot een aantal afspraken leiden tussen de verschillende partijen uit de stuurgroep over de verdeling van de ontwikkelingsprojecten. Dit proces vindt momenteel plaats. Overigens is er recentelijk een intentieovereenkomst gesloten met het ROC Zadkine (momenteel gevestigd in het Techniekgebouw) dat zij in de toekomst 10.000 m² zullen afnemen in dit gebied. Tenslotte zal ook het stedenbouwkundig plan voor het CS kwartier van invloed zijn op de inrichting van Pompenburg. In dit plan wordt een langzaam verkeer-verbinding voorgesteld tussen de Delftsestraat en Pompenburg, door middel van een brug over de Schiekade.



Inventarisatie

Ten behoeve van het scenario voor de toekomst van de Hofbogen is empirisch onderzoek gedaan naar alle bestaande voorzieningen (met uitzondering van de woonfunctie) in het gebied rondom het Hofpleinviaduct, dat grofweg wordt begrensd door het Noorderkanaal en Pompenburg en aan weerszijden van het viaduct door de Bergsingel en de Schiekade. Hierdoor krijgen we een indruk van de hoeveelheid en het type voorzieningen dat zich daar bevindt, op welke locaties ze zich bevinden en waar sprake is van concentraties ervan. De resultaten van dit onderzoek zijn gevisualiseerd in een overzichtskaart, en hebben geleid tot een aantal conclusies over de behoeftes en kansen in de wijken langs het Hofpleinviaduct. Deze conclusies vormen een belangrijk aanknopingspunt voor het scenario voor de toekomstige ruimtelijke en programmatische transformatie van het viaduct. Uit de kaart kan men bijvoorbeeld direct opmaken dat er langs de lijn een groot aantal onderwijsvoorzieningen is geconcentreerd, vooral in de directe omgeving van Pompenburg en het Zomerhofkwartier. Deze scholen zijn met name gericht op het middelbaar beroeps onderwijs. Op andere plekken in de nabijheid van de lijn bevinden zich bovendien de Islamitische Universiteit en een tweetal basisscholen. Beide basisscholen maken tijdens schooltijd gebruik van de openbare buitenruimte direct grenzend aan het viaduct.

Verder is te concluderen dat zich rondom de Hofbogen een aantal natuurlijke knooppunten bevinden waar de meeste winkel en horecavoorzieningen zijn gesitueerd, onder andere langs de Bergweg (Eudokiaplein), de Berkelselaan en de Teilingerstraat. Dit zijn alle doorgangswegen, die het viaduct kruisen. De winkel- en horecavoorzieningen zijn over het algemeen kleinschalig en hoofdzakelijk gericht op het dagelijks gebruik van de wijkbewoners. Zo voorziet het aanbod in een tweetal supermarkten, Turkse minimarkten, bakkerijen, slagers, kappers, een lunchroom en een aantal afhaaltentjes. Het enige restaurant met enige stedelijke allure, pizzeria Angelo Betti, bevindt zich vlakbij het viaduct, langs de Schiekade. Verder naar het noorden neemt het aantal voorzieningen snel af. Met name tussen het Bergwegstation en de Gordelweg is het erg rustig en wordt het gebied gedomineerd door wonen en een klein aantal activiteiten dat zich afspeelt in de boogruimtes van de Hofbogen. Uit de inventarisatie blijkt tevens dat er weinig (groene) openbare verblijfsruimten beschikbaar zijn voor de wijken in het onderzoeksgebied. Er zijn slechts enkele sport- en speelveldjes en de groene plantsoenen worden over het algemeen gebruikt als hondenuitlaatzone.



Hoofdstuk 4

Scenario voor transformatie van de Hofbogen

Wanneer de trein in 2010 stopt met rijden dient het Hofpleinviaduct zich aan als een opnieuw te ontdekken en in te vullen centraal element dat de wijken Bergpolder, het Liskwartier, de Agniesebuurt en het Zomerhofkwartier aan elkaar verbindt. Hier ligt een tot de verbeelding sprekende kans om het viaduct te transformeren. Die kans is in de afgelopen jaren al door veel personen en partijen gezien en vele ideeën zijn al geopperd: een bebouwing van het viaduct met woningen, het aanleggen van een fietspad om zo snel mogelijk van Hofplein naar buiten de stad te kunnen fietsen, of een park voor de buurt; zowel door professionele ontwerpers, studenten als bewoners zijn allerlei opties naar voren gebracht. Sommige daarvan zijn onmogelijk of onwenselijk, andere zijn zeer realistisch en inspirerend. Allemaal zijn ze natuurlijk in consideratie genomen bij het ontwikkelen van het huidige scenario.

Daarnaast zijn er vele gesprekken gevoerd met stakeholders, bewoners, gebruikers, bestuurders, belangenorganisaties en (deel)gemeentelijke diensten; er zijn studies gedaan naar de programmering, de branchering, de ruimtelijk-economische mogelijkheden van de ondergebruikte boogruimtes en de stations; er is een cultuurhistorische verkenning gemaakt; er is onderzoek gedaan naar vergelijkbare transformatieprojecten in het buitenland en de lessen daaruit zijn getrokken; tenslotte is er een cultureel zomerfestival georganiseerd in en op het perrongebouw van station Hofplein, een eerste verkenning naar de mogelijkheid om jongerencultuur een plek te geven in de Hofbogen.

Na afweging van de opgedane kennis en ervaringen is een aantal keuzen gemaakt. In deze toekomstvisie is een scenario ontwikkeld voor de toekomst van het Hofpleinviaduct waarin de transformatie van de bovenkant tot openbare buitenruimte wordt gekoppeld aan een herprogrammering en intensivering van de onderliggende boogruimtes en aan de ontwikkeling van de omliggende stedelijke context.

Drie uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het scenario:

I *monumentaliteit van het viaduct*

De kwaliteit en uitstraling van dit robuuste infrastructurele bouwwerk is de basis waarop het herontwikkelingsproject voor de Hofbogen draait. De aanwezigheid van dit monument is moeilijk anders te omschrijven dan als een cadeau voor de omringende wijk en zelfs voor heel Rotterdam, dat vreemd genoeg (nog) maar heel weinig van dergelijke industriële monumenten bezit. De algemene populariteit van dergelijke gebouwen is groot en daarom heeft de Hofbogen een goede kans om uit te groeien tot een architectonisch icoon. Een zorgvuldige en liefdevolle aanpak van het viaduct is dan ook van het grootste belang, zowel in de restauratie van het viaduct en de toevoeging van nieuwe puien als op de plekken waar het viaduct onderdeel wordt van nieuwe (bouw)ontwikkelingen zoals aan het Pompenburg.

II *verbonden met ruimtelijke context*

Voor de levendigheid, de (sociale) duurzaamheid en de veiligheid is het van belang dat er niet slechts één groep gebruikers is (fietsers, wandelaars of toeristen bijvoorbeeld), maar dat er vele groepen mensen het viaduct zullen gebruiken; dat er talloze, uiteenlopende redenen zijn om naar de Hofbogen te gaan, en dat er heel wat te beleven valt. De positie van de Hofbogen midden in een dichtbebouwd stedelijk gebied vraagt daar om. Om die reden wordt bij het ontwerp en het programma van de openbare ruimte boven op het viaduct steeds rekenschap gegeven van de omliggende stedelijke context, om context en viaduct op elkaar aan te laten sluiten en om het viaduct een aanvulling en uitbreiding te laten zijn van de stedelijke programma's die we rondom de lijn vinden.

III *twee schalen: buurt & stad*

De programmaonderdelen die in dit scenario worden voorgesteld hebben zowel een relatie met de buurten rondom als met de (boven-)stedelijke schaal. Deels sluiten ze aan of komen ze voort uit hun lokale context en daardoor zorgen ze ervoor dat de Hofbogen met zijn wortels in de buurt staat. Het zullen de buurtbewoners zijn die in het prieeltje in het park gaan zitten; het zullen de schoolkinderen zijn die het schoolplein boven op het viaduct gebruiken en de glijbaan naar beneden nemen; het zullen de middelbare scholieren zijn die met hun computer gaan Internetten via de gratis hotspot bovenop de Hofbogen.

Tegelijkertijd worden echter, door het opnemen van programma's met een bovenstedelijke ambitie, ook mensen uit de rest van de stad en daarbuiten aangetrokken. Die zullen afkomen op de lijn als attractie, op het Bergwegcafé met terras bovenop het viaduct, op de hotelkamer in een treinwagon of op de 200 meter ijsbaan met koek en zopie tent, waar 's zomers geschaatst kan worden tussen de kruinen van de bomen op de straat. Dichtbij het stadscentrum, in de voormalige stationsbogen, zal de jongerencultuur zich nestelen, waar de Puma store gevestigd zal zijn, verschillende uitgaans en muziekgelegenheden en de golfbaan. De bovenkant en de boogruimtes zullen in samenhang geherprogrammeerd worden, met diverse programma's, en daarmee een economische en culturele impuls aan dit stadsdeel geven. De Hofbogen wordt een attractie.

Onderkant

De transformatie van de Hofbogen betreft verschillende onderdelen van het Hofpleinviaduct. De bovenkant van het viaduct wordt ingericht als openbare ruimte. Voor de onderkant van het viaduct gaat het om restauratie, vernieuwing van puien, branchering van de boogruimten, ontwerp van stijpunten en herinrichting van de buitenruimte (de straat).

Restauratie

De transformatie bestaat in eerste instantie uit een restauratie van het gehele monumentale viaduct. De cultuurhistorische verkenning is hiervoor de leidraad.¹ Door de restauratie, het openen van de gevels en het plaatsen van de nieuwe puien zal de Hofbogen op straatniveau een uitstraling krijgen die van positieve invloed is op de openbare ruimte en de omliggende wijken.

Puien

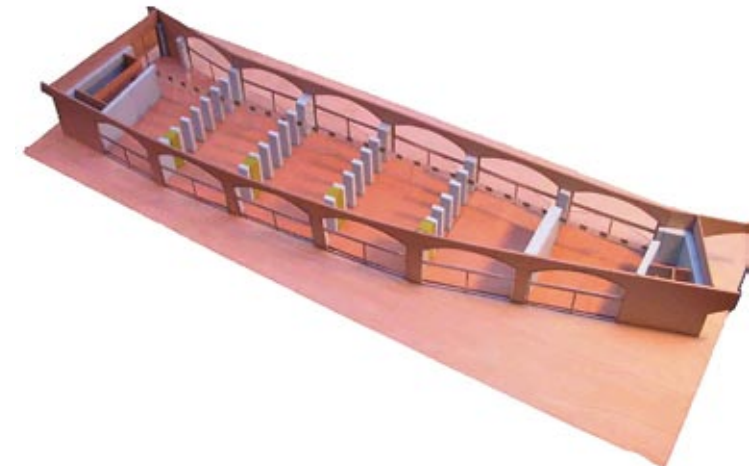
Over de gehele lengte van 1,9 kilometer bestaat het viaduct uit 189 bogen, waarvan 165 bogen gebruikt worden als bedrijfsruimte. Oorspronkelijk bezat het gehele viaduct een open structuur, met uitzondering van een achttal bogen die al direct bij de aanleg zijn dichtgezet met een pui. Deze historische gevels zijn nog steeds zichtbaar en maken onderdeel uit van de monumentenstatus van het viaduct. In de loop der tijd is de rest van het viaduct op vrij willekeurige wijze dichtgezet met allerlei verschillende soorten bedrijvigheid, van meubelmakers en ontwerp bureaus tot een yogastudio en kookschool. Andere bogen zijn letterlijk dichtgemetseld, en worden grotendeels verhuurd als opslagruimte.

De dichte, bakstenen gevels maken dat grote delen van het viaduct een sombere gesloten uitstraling hebben gekregen. Eén van de eerste doelstellingen die Hofbogen bij de aankoop van het viaduct formuleerde, was dan ook deze uitstraling te veranderen door transparantie terug te brengen in de bogen en meer levendigheid te creëren. Met een nieuwe branchering die zich richt op een mix van de creatieve ambachtelijke industrie, daaraan gelieerde detailhandel en horeca wordt beoogd een levendige sfeer te veroorzaken op straatniveau. Voor de beoogde transparantie was het nodig een nieuwe pui voor de boogruimtes te ontwikkelen en daarmee is in 2006 een start gemaakt door het organiseren van een meervoudige ontwerp opdracht.

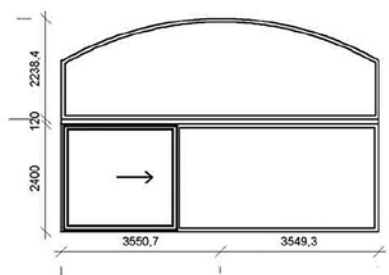
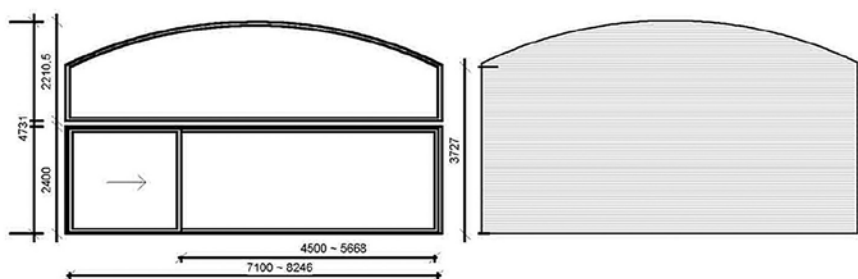
Drie architectenbureaus, Maxwan Architects & Urbanists, Krill en Atelier Kempe Thill, werden uitgenodigd om een ontwerpvisie voor de puien van de Hofbogen te ontwikkelen. Belangrijke voorwaarden waren: transparantie, passend in de monumentaliteit van het viaduct, en algemene toepasbaarheid van de nieuwe pui in de verschillende delen van de Hofbogen. De resultaten van de opdracht waren zeer inspirerend, met drie heel verschillende oplossingen voor de gestelde opgave. De keuze van Hofbogen BV is gevallen op het voorstel van Atelier Kempe Thill. Het ontwerp is eenvoudig maar stijlvol en bezit grote transparante ramen, die naadloos overgaan in de grotere structuur van het viaduct. Het is een ontwerp dat het viaduct in ere herstelt en de Hofbogen tot een eenheid maakt. De hoge ambitie die spreekt uit het ontwerp en de visie past naadloos bij de ambitie die Hofbogen zichzelf heeft gesteld ten aanzien van de transformatie van het viaduct.

In aanvulling op de ontwerp opdracht gaf Kempe Thill het advies om niet hier en daar een pui te vervangen, maar het viaduct als één geheel of in grote delen aan te pakken. De sporadische toevoeging van een enkele gevel doet volgens hen afbreuk aan het geheel.

Afhankelijk van de uitvoering van de rest van de transformatie zal het inderdaad mogelijk zijn om grotere delen van de Hofbogen in één keer van nieuwe puien te voorzien. Gezien de investeringskosten zal echter steeds gekeken moeten worden naar de pragmatische noodzaak om puien al dan niet te vervangen. Daarentegen treedt een kostendaling op bij uitvoering van meerdere puien in een keer, die juist een argument vormt voor een grootschaliger aanpak. Hierover dient te zijner tijd een afweging gemaakt te worden.







Kempe Thill heeft zich ook zeer grondig verdiept in de bouwtechnische mogelijkheden van de boogruimtes. Overwegingen ten aanzien van bijvoorbeeld ventilatie en beveiliging maken de opgave complexer dan aanvankelijk verwacht. Tegelijkertijd heeft een deel van de zogenaamde 'dichte bogen', die momenteel verhuurd worden voor opslag, geen aansluiting op de riolering en geen voorzieningen als cv en toilet. Ook wordt veel hinder ondervonden van lekkages, waarvan de

100

oorzaak zeer waarschijnlijk ligt in het dak van de boogruimtes. Om volwaardige bedrijfsruimtes te kunnen maken, moet dus zowel de binnen- als buitenkant worden opgeknapt. Deze feiten leiden tot een belangrijke conclusie ten aanzien van het plaatsen van de nieuwe gevels, namelijk dat noodzakelijk is om op de bovenkant van het viaduct te kunnen werken. Tot het moment dat Randstadrail verdwijnt zullen de puien waarschijnlijk niet volledig kunnen worden aangepakt. Wél kan er een begin worden gemaakt met twee Proefbogen, waarmee zowel bouwtechnisch als visueel wordt onderzocht wat het effect van de nieuwe puien zal zijn. De renovatie van de overige boogruimtes zal gelijk op lopen met de restauratie van het viaduct en de nieuwe programmering van de bovenkant.

Branchering

Om de uitstraling te verbeteren en de levendigheid te bevorderen zijn vooral de gebruikers van de ruimtes in de Hofbogen bepalend. Na de aankoop bleek dat er weinig beleid werd gevoerd ten aanzien van de verhuur. Hofbogen heeft op basis van de uniciteit en de mogelijkheden van het gebouw de branchering op dat moment vastgesteld op 'creatief-ambachtelijk'. Dit is echter in de verhuurbranche van bijzondere objecten in Rotterdam een zeer populair en ook breed begrip. Voor diverse projecten in de stad wordt te pas en te onpas de creatieve industrie als aanjager uit de kast gehaald. Toch lijkt deze branche juist voor de Hofbogen zeer geschikt te zijn, gezien het soort ruimtes en de staat waarin de Hofbogen zich nu bevindt. Meer partijen in de stad zien de unieke mogelijkheden van de Hofbogen als het gaat om de functie van economische katalysator in Rotterdam Noord. Deze partijen, de Kamer van Koophandel, het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam en de deelgemeente Noord hebben daarom tezamen met Hofbogen opdracht gegeven aan Bureau Stedelijke Planning (BSP) voor het ontwikkelen van een economische visie voor de Hofbogen.²

De visie van BSP geeft inzicht in de economische mogelijkheden van de Hofbogen en haar context en biedt aanknopingspunten om een goed verhuurbeleid op te zetten, waarin een branchering is opgenomen die meer gespecificeerd is en goed onderbouwd is. In de visie wordt geadviseerd Hofbogen inderdaad in te vullen met bedrijven uit de creatieve sector met een publiek karakter. Eén van de argumenten is dat de markt zijn eigen weg zoekt in de stad en momenteel al een aanzienlijk deel van de boogruimten gevuld is met creatieve bedrijven. Verder zijn de specifieke fysieke kenmerken van het viaduct aantrekkelijk voor de creatieve industrie: enerzijds vanwege het unieke karakter en anderzijds vanwege de kleine oppervlakte van de

101

ruimtes (veel creatieve bedrijven zijn een- of tweemans bedrijven). Ook zijn rond de Hofbogen activiteiten gesitueerd die goed met de sector gecombineerd kunnen worden, zoals de opleidingsinstituten het ROC Zadkine en het Grafisch Lyceum. In Rotterdam Noord maakt de creatieve industrie een groei door, zo blijkt uit de cijfers.³ Bovendien is er een clustering te constateren, zoals bijvoorbeeld in het gebied rond de Zaagmolenkade en het Noordplein waar men zich richt op het thema koken en alles wat daaraan gelieerd is. Volgens BSP brengt een dergelijke clustering een meerwaarde met zich mee vanwege onderlinge kruisbestuiving en een grotere herkenbaarheid van de bedrijven.

De visie wijst verder op het publieke karakter van de creatieve industrie dat een attractie kan vormen voor bezoekers uit de stad en toeristen. Hierbij moet worden opgemerkt dat een combinatie met de programmering van de bovenkant van essentieel belang is voor de attractiewaarde.

Ook wordt in de visie aangegeven dat de creatieve bedrijvigheid moet worden afgewisseld met horeca en andere publieke functies. Juist dit laatste punt wil Hofbogen nog sterker benadrukken, aangezien een mix van creatieve bedrijvigheid en aan het programma van de transformatie gelieerde detailhandel en horeca de levendigheid zal gaan vergroten en meer aanloop zal gaan veroorzaken.

Conclusie is dat de eerste intuïtie van Hofbogen om een creatief-ambachtelijke branchering toe te kennen aan de boogruimtes de juiste was, maar dat dit programma enige verbreding behoeft en niet té strikt moet worden genomen. Horeca en detailhandel zijn ook essentieel voor het bereiken van het gestelde doel, met name voor de attractiewaarde van de Hofbogen op bovenstedelijke schaal. Ook is de connectie van de invulling van de onderkant met het programma van de bovenkant essentieel voor het beoogde succes van de transformatie van de Hofbogen. Dit zal zich met name focussen op de stijpunten waar de onderkant en bovenkant letterlijk fysiek met elkaar worden verbonden en waar de invulling van de boogruimtes speciale aandacht nodig heeft.

Tenslotte is het ook van het grootste belang om binnen de gewenste nieuwe branchering verschillende accenten te leggen. Sommige delen van het viaduct lenen zich bijvoorbeeld beter voor horeca dan andere delen. Nabij de ontwikkelingslocaties verwachten we een hogere dichtheid van bezoekers en publiek en de branchering zal daarmee rekening moeten houden.

De vastgestelde branchering zal dus op verschillende punten van de lijn anders ingevuld worden en accenten zullen worden gelegd die rekening houden met de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving.

Stijpunten

Binnen het scenario ligt een belangrijke nadruk op de stijpunten. Dit zijn de locaties aan de Hofbogen waar de programmatische en fysieke connectie ligt tussen de boogruimtes, de buitenruimte op het maaiveld en de bovenkant van het viaduct. Door een gevarieerd programma te maken op de bovenkant wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied gecreëerd, maar dan is het uiteraard wel van belang dat je er ook naar toe kunt. Hier ligt een aparte ontwerp-opgave: opgangen, die de knooppunten vormen van de Hofbogen, en aantrekkelijke en uitnodigende entrees zijn tot het dak van het viaduct.

De stijpunten bevinden zich over het algemeen op stedenbouwkundige knooppunten en verkeerstechnisch gezien centrale locaties. Het zijn locaties waarvan het ook nu al logisch is dat je er naar toe rijdt of loopt, zoals rond het Station Hofplein, de Teilingerstraat en het Bergwegstation. Voor sommige stijpunten is het noodzakelijk extra ruimte te reserveren in het straatprofiel, zodat bijvoorbeeld een hellingbaan voor fietsers of scootmobiles kan worden aangelegd. Dit is zeker van belang bij het stijpunt aan de Berkelselaan, waar in het scenario de start van de fietsverbinding over de A20 is geprojecteerd.

In het scenario worden twee soorten stijpunten onderscheiden: 1^e en 2^e graads stijpunten. De 1^e graads stijpunten zijn de opgangen die voor het grote publiek aantrekkelijk, uitnodigend en opvallend moeten zijn. Dit zijn de locaties waar zowel op de bovenkant als rond de opgangen openbare voorzieningen worden gecreëerd. Een voorbeeld hiervan is het Bergwegstation, waar een uitbater zowel beneden als boven op het dak horeca activiteiten kan ontwikkelen. De 2^e graads opgangen zijn bescheidener, meer thematisch van karakter, gericht op het buurtniveau en bestemd voor een bepaalde doelgroep. Een voorbeeld is het stijpunt bij de Imeldaschool, die graag een verbinding wil tussen de nu zeer beperkte speelplaats van de school en de Hofbogen. Hier kan het stijpunt in eerste instantie bestemd zijn voor de kinderen, met bijvoorbeeld een bijzondere glijbaan en klimmuur.

Zoals gezegd moet het programma rond de stijpunten een openbaar en toegankelijk karakter hebben: een mix van voorzieningen die aansluit op het benodigde programma in de buurt, maar ook een stedelijke of zelfs regionale aantrekkingskracht heeft. Het stijpunt bij de Berkelselaan kan in haar programmering goed aansluiten

op de nieuwe voorzieningen die in de plint van de kort geleden opgeleverde nieuwbouw (gelegen langs de Hofbogen) wordt gerealiseerd. Een gebied met slechts weinig voorzieningen wordt hierdoor een nieuw knooppunt in Noord. De stijpunten worden door een combinatie van toegankelijkheid naar de vernieuwde bovenkant, de vernieuwde branchering van de boogruimtes op straatniveau en het opknappen van de buitenruimte rond de Hofbogen de nieuwe ontmoetingsplekken in Noord.

Buitenruimte

Het vernieuwen van de buitenruimte en de straten rondom het viaduct maakt onlosmakelijk deel uit van de transformatie van de Hofbogen. Vanwege zijn ligging als een ruggengraat in een dichtbebouwd stedelijk gebied moet de aansluiting van het viaduct op de ruimtelijke context en dus de openbare ruimte goed ontworpen en geregeld zijn. De deelgemeente, verantwoordelijk voor de buitenruimte, geeft in haar structuurvisie Noord aan dat de buitenruimte over de gehele lengte van de Hofbogen een hogere dan standaardkwaliteit moet krijgen.⁴ Omdat Hofbogen verantwoordelijk is voor de eerste meter van de buitenruimte aan beide zijden van het viaduct is de opgave van het vernieuwen van de buitenruimte een gezamenlijke opgave van Hofbogen en de deelgemeente. De ambitie van zowel de deelgemeente als Hofbogen is hoog, maar dat betekent ook een bijbehorende financiering die voor een groot deel door de deelgemeente gedragen zal moeten worden. Dit is dus een belangrijk aandachtspunt bij de planontwikkeling.

Parkeren

Programmatisch zijn er twee punten die extra aandacht nodig hebben bij het vernieuwen van de buitenruimte. In de eerste plaats is dat het parkeren. De straten langs de Hofbogen staan vol met auto's en omdat een stoep zo goed als afwezig is, is een wandeling langs de Hofbogen nauwelijks mogelijk. Uitgaande van het huidige straatprofiel zal het parkeren deels uit de straten langs het viaduct moeten verdwijnen en op andere locaties worden opgelost, bijvoorbeeld bij Pompenburg en in de ontwikkelingslocaties in de nabijheid van het viaduct. De toegankelijkheid van de bedrijven in de boogruimtes zal door het creëren van een aantrekkelijke omgeving zonder obstakels worden verhoogd.

4 **Structuurvisie Noord**, deelgemeente Noord, Rotterdam, 2007

Fietsen

Tevens dient een langzaam verkeersroute langs de Hofbogen te worden aangelegd. Een goede en aantrekkelijke fietsverbinding tussen het centrum van de stad, het Hofplein, en de overkant van de A20 in de richting van Schiebroek sluit aan bij de visie van de gemeente Rotterdam.⁵ De ontwikkelingen in het gebied Pompenburg en de aansluiting die dit gebied krijgt op zowel de ontwikkeling van het Stationskwartier als het Laurenskwartier, zorgen ervoor dat de Hofbogen een belangrijke langzaam verkeersader in en naar Noord zal zijn. De route die gepland zal worden in de buitenruimte langs de Hofbogen sluit aan op het stijgpunt bij de Berkelselaan, die in het scenario is geprojecteerd, zodat de A20 per fiets gepasseerd kan worden.

In de Stadsvisie die door Rotterdam is uitgebracht in 2007 wordt voor de ontwikkeling van het noorden van de stad vooral gemikt op het benutten van de bestaande kwaliteiten in dit gebied. De Hofbogen zijn in de Stadsvisie aangewezen als een langzaam verkeersroute, waarbij het idee bestaat om een fietspad gecombineerd met een voetpad aan te leggen op de bovenzijde van het viaduct: “Het viaduct zal onder meer worden gebruikt om een fietsverbinding richting de buitengebieden te creëren.” Met name voor recreatieve en forenzenfietsers uit de richting Hillegersberg/Schiebroek en verder weg biedt het viaduct een snelle route naar het centrum van de stad.⁶ Gezien de beperkte breedte van het viaduct (6 meter) betekent het projecteren van een fietspad op het viaduct waarschijnlijk dat combinatie met andere programma's uitgesloten wordt. Om deze reden is in deze toekomstvisie de afweging gemaakt dat het benutten van de bovenkant als openbare ruimte voor meerdere gebruikersgroepen belangrijkere positieve effecten heeft voor de stad dan het aanleggen van een fietspad, waarvan het nut voor de omliggende buurten zeer beperkt is. Momenteel wordt echter nog de mogelijkheid onderzocht door Projectbureau Hofbogen in samenwerking met dS+V om tot een combinatie van fietspad en overig programma te komen. De conclusies van deze ontwerpstudie zullen in het uitwerken van het toekomstscenario verwerkt worden.

5 **Stadsvisie Rotterdam Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030**, Gemeente Rotterdam, 2007
6 *Het tracé wordt eveneens genoemd in de onlangs door het Rotterdamse college vastgestelde nota Rotterdam Fietst. Als regionale route wordt de fietsroute genoemd in de Regionale Uitvoeringsagenda 2007-2011. Tenslotte is de Hofbogenroute ook door de Provincie Zuid-Holland aangemerkt als belangrijke snelle fietsverbinding tussen Rotterdam en Den Haag.*

Transparantie

Een laatste punt van aandacht dat zowel de buitenruimte als de boogruimtes betreft is de mogelijkheid om boogruimtes geheel te openen en toe te voegen aan de buitenruimte. Verschillende bogen op de dichte delen van de Hofbogen komen hiervoor in aanmerking. Hiermee wordt de zo belangrijke transparantie uiteraard verhoogd en zal de barrièrewerking van het viaduct worden verminderd. Het betekent echter ook dat boogruimtes worden opgegeven, die anders beschikbaar zouden zijn voor bedrijvigheid. Bij het ontwerpen van de buitenruimte zal deze keuze zorgvuldig moeten worden afgewogen.

Een buitenruimte met bovengenoemde kwaliteiten zal een aantrekkelijk en toegankelijk verblijfsgebied worden, waarin bezoekers, klanten en huurders van de boogruimtes met plezier zullen vertoeven, en wandelaars en fietsers zowel de bovenkant als de onderkant als een prettige verbinding gaan ervaren.

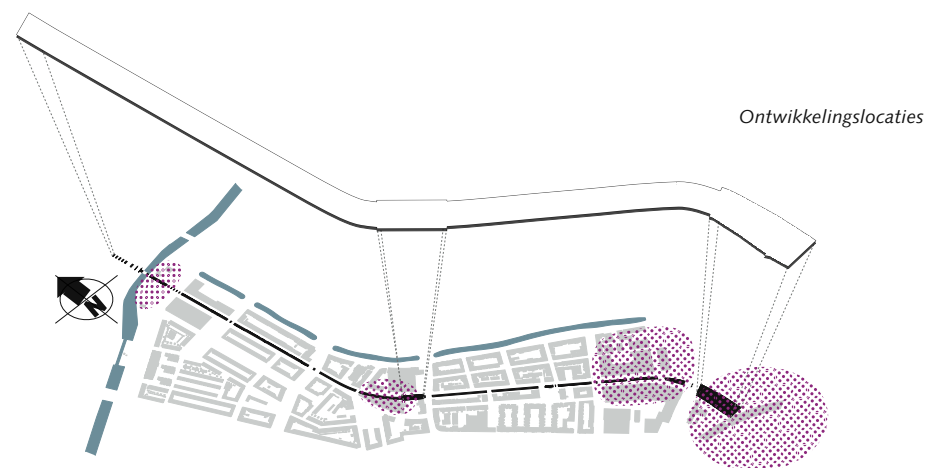
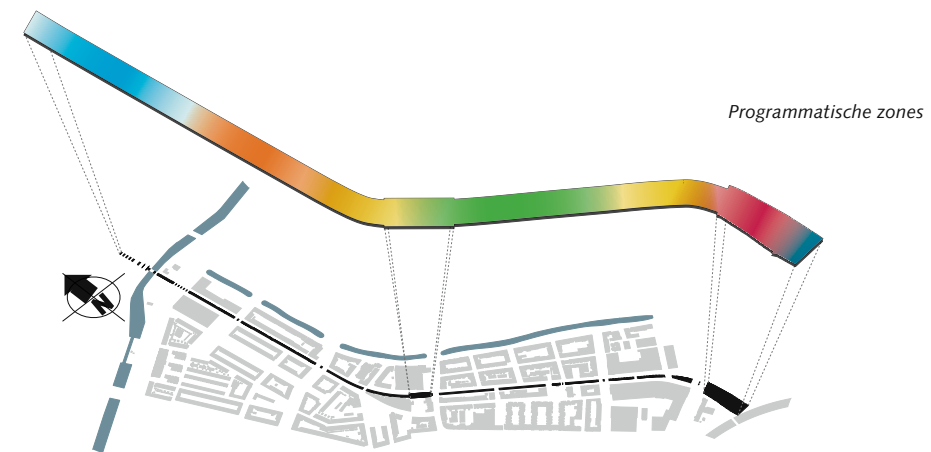
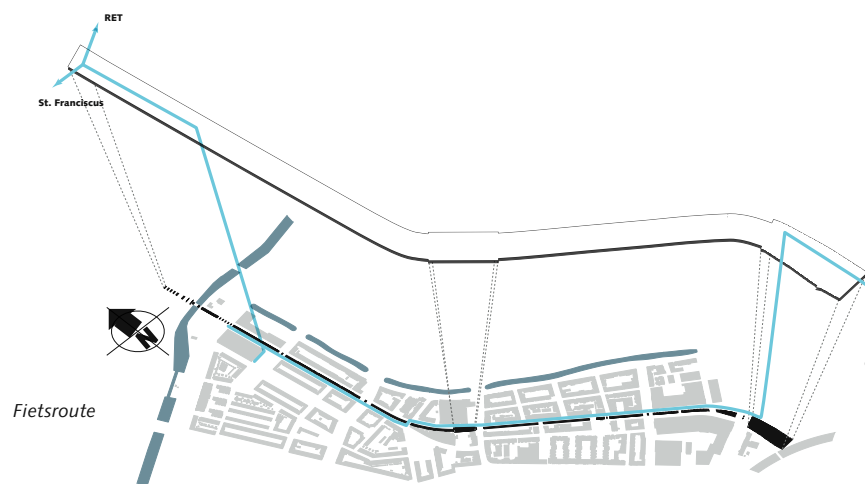
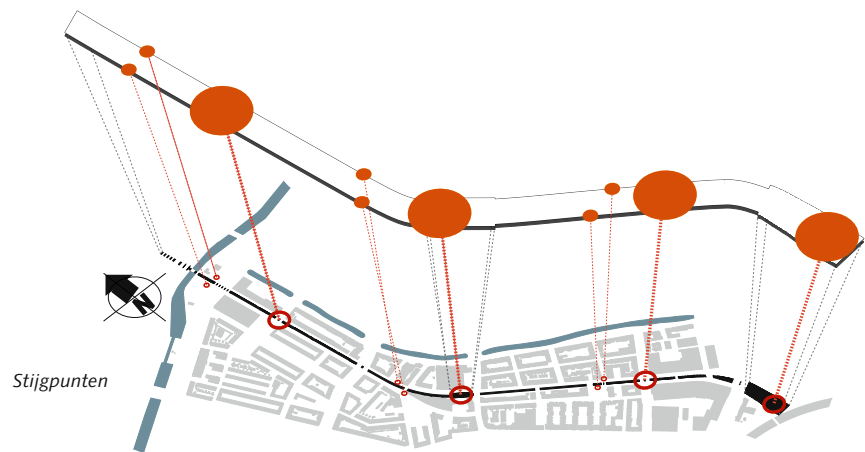
Bovenkant

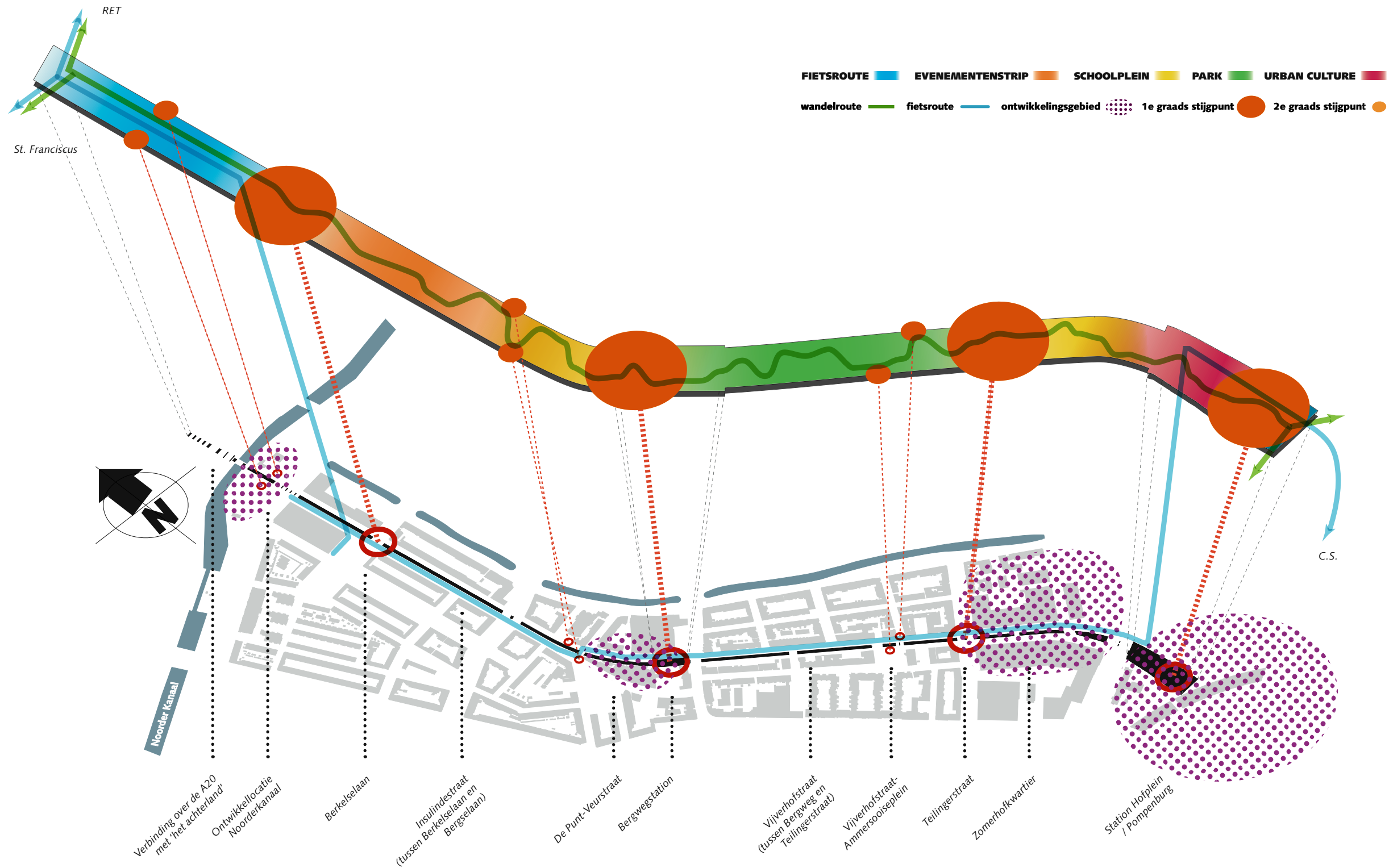
Het dak van de Hofbogen wordt ingericht als één doorgaande buitenruimte die is vormgegeven als een verzameling van opeenvolgende plekken met een afwisselend programma. De verschillende zones en programma's worden met elkaar verbonden door een doorgaande wandelroute.

De voorgestelde programma's komen niet uit de lucht vallen, maar zijn gekozen omdat daartoe aanleiding bestond in de stedelijke context. Ze sluiten dus aan op bestaande functies in de stad, of ze maken gebruik van een uitzonderlijke positie in de stedelijke context, die aanleiding geeft tot verbijzondering.

Door hun inrichting en gebruik zijn de plekken verschillend van karakter; de eenheid ontstaat door de doorgaande (wandel)route en de eenheid in 'straatmeubilair': de verlichting, banken, en balustrades. De technische basis, zoals het viaduct zelf en de stijgpunten (herkenbaar vanaf het dak) zorgen eveneens voor continuïteit. Een belangrijke doelstelling is dat de attracties en programma's zowel de omringende buurt bedienen als dat ze op bepaalde knooppunten bovenstedelijk van aard moeten zijn.

De Hofbogen wordt in vele visies en plannen onderverdeeld in een noordelijk (van Noorderkanaal tot Bergweg) en een zuidelijk deel (Bergweg tot en met Station Hofplein). Hiermee wordt ook meteen een conclusie getrokken over het gewenste programma op de Hofbogen: het zuidelijk deel bij het centrum zou een levendig en uitbundig programma moeten krijgen, terwijl het noordelijke deel omringd wordt door rustige woonwijken, en daarom een rustig programma zou moeten krijgen (bijvoorbeeld alleen een fietsroute). In het voorliggende scenario worden de Hofbogen juist beschouwd als één geheel, een noord-zuid verbinding door de stad waarop een diversiteit aan programma zal plaatsvinden zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de Bergweg. De intensiteit van het programma op de bovenkant wordt in dit scenario dus niet bepaald door de afstand tot het centrum, maar ontleend aan de synergie met de directe omgeving.





Verbinding over de A20

Bij het noordelijke uiteinde van de Hofbogen kruist het viaduct achtereenvolgens het Noorderkanaal en de A20. Aan de overkant ligt het zogenaamde RET-terrein, dat in de toekomst een ontwikkelingslocatie zal zijn. Hier is het van belang om met een fietsverbinding een koppeling te maken. Op het RET-terrein zal mogelijk een nieuwe woonwijk verrijzen, die met de aanwezigheid van het St. Franciscus ziekenhuis en de naastgelegen golfbaan zal leiden tot een nieuw stedelijk gebied dat met een optimale fietsverbinding over de Hofbogen op een snelle en aantrekkelijke manier met het centrum van de stad verbonden kan worden. Deze overgang dient ontworpen te worden als een wandel- en fietsbrug, die toegankelijk is voor fiets, scootmobiel etc. De opgang en de aanlanding van de route aan beide kanten van de A20 behoeft uiteraard specifieke aandacht. Aan de 'overkant' is bovendien ook het spoorwegtracé richting Amsterdam een te nemen barrière.

Van belang is om te constateren dat de Hofbogen (het monument) loopt tot aan het Noorderkanaal. Voor de verbinding over de A20 hebben we te maken met partijen als de (deel)gemeente en Rijkswaterstaat.

Noorderkanaal (2^e graads stijgpunt + ontwikkelingslocatie)

Aan de zuidkant van het Noorderkanaal is een interessante ontwikkellocatie te benoemen. Op dit moment lijkt het een rustig stukje niemandsland, dat wordt begrensd door de Gordelweg en het Noorderkanaal. De bogen op deze plek worden nu verhuurd aan ontwerp bureaus. In de toekomst kan het de plek zijn voor de ontwikkeling van een (woon/werk)gebouw, dat in samenhang met de route over de A20 ontworpen kan worden. Deze plek leent zich voor markering door een iconisch gebouw, dat het einde (of het begin, afhankelijk van welke kant je kijkt) van het viaduct aangeeft.

Berkelselaan (1^e graads stijgpunt)

De Hofbogen kruist de Berkelselaan, een belangrijke, brede en redelijk rustige oost-westverbinding. Dit is een geschikte locatie om een stijgpunt voor niet alleen voetgangers, maar ook fietsers te maken. Zo'n stijgpunt vereist namelijk meer ruimte voor bijvoorbeeld een hellingbaan. Met dit stijgpunt wordt de entree gemaakt voor de verbinding over de A20. Het stijgpunt is toegankelijk vanaf de Berkelselaan, Voorburgstraat en Insulindestraat.

Insulindestraat (tussen Berkelselaan en Bergselaan)

Het gebied rondom dit deel van de Hofbogen laat zich omschrijven als een rustige woonwijk met weinig voorzieningen. Juist hier leent het viaduct zich uitstekend voor een programma met een recreatief karakter of tijdelijke events. Te denken valt aan:

- * een 200 meter zomerijsbaan
- * een 100 meter hardlooptrack
- * een hotelkamer in een oud treinstel op rails
- * een markt voor antiek of boeken

De Punt-Veurstraat (2^e graads stijgpunt + ontwikkelingslocatie)

Op dit knooppunt komen een aantal ontwikkelingen samen. Aan de westzijde van de Hofbogen zal het bouwblok De Punt herontwikkeld worden, vermoedelijk tot woningen. Hier ligt een kans om de woningen in samenhang met de transformatie van de Hofbogen te ontwerpen. Hieruit kan een bijzonder, opvallend en tot de verbeelding spreken gebouw resulteren, bijvoorbeeld door de nieuwbouw te koppelen aan de nieuwe openbare ruimte op het dak van de Hofbogen. Deze locatie wordt een van de meest beeldbepalende plekken van de Hofbogen, samen met de andere drie ontwikkelingslocaties.

Het aangrenzende Insulindeplein wordt ingericht met een verdiepte parkeergarage en deels een verhard park. Daarnaast is er de Imeldaschool, die niet of nauwelijks een speelplaats heeft. De Imeldaschool wil haar speelplaats vergroten naar de andere zijde van de Hofbogen en ook de onder- en bovenkant ervan betrekken bij de speelruimte/openbare ruimte. Door middel van een alternatief stijgpunt kunnen de kinderen gebruik maken van het viaduct als speelterrein. Het dak blijft wel openbaar toegankelijk. Ook kan overwogen worden hier meer bogen letterlijk te openen zodat de openbare ruimte wordt vergroot en wordt verbonden met het Insulindeplein. Te denken valt aan:

- * een glijbaan vanaf het viaduct
- * een schoolplein
- * een speeltuin

Bergwegstation (1^e graads stijgpunt + ontwikkelingslocatie)

Het Bergwegstation is een belangrijk punt op de Hofbogen. In het beleid van Vestia m.b.t. de 'Vogelaargelden' wordt het gebied rond het Bergwegstation gezien als het belangrijkste focuspunt van de wijk Bergpolder.

Door de centrale ligging van het station bij de winkels en voorzieningen op het Eudokiaplein, de op deze plek ruimere bogen en het verbrede dak, leent deze plek zich goed voor een publieke, (boven)stedelijke functie zoals een prestigieuze winkel of horecagelegenheid, met een terras op het viaduct. Gedacht kan worden aan een café-brasserie in combinatie met een culturele functie, zoals een podium of een bibliotheek. Het station kan tot aan de transformatie tijdelijk geprogrammeerd worden. Bij het belang van deze locatie hoort een 1^e graads stijgpunt.

De ontwikkelingen en de branchering van het station dienen in samenhang bekeken te worden met de ontwikkeling van het bouwblok aan de westkant van de Hofbogen, waar ook de Punt zich in bevindt. Te denken valt aan:

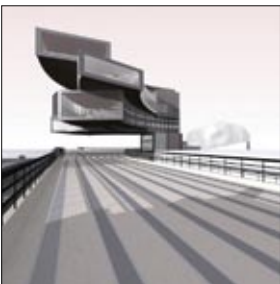
- * een creatieve uitbater (bijvoorbeeld Dudok)
- * een Kookpunt (met espressobar)
- * een dependance van de Rotterdamse bibliotheek (met espressobar)
- * een restaurant (bijvoorbeeld Fifteen)

Vijverhofstraat (gebied tussen Bergweg en Teilingerstraat)

De woningen staan heel erg dicht op dit deel van het viaduct. Van beide kanten kan men bij elkaar naar binnen kijken. Een parkinvulling zou hier een goede oplossing zijn, bijvoorbeeld wilde natuur die zo dicht is dat men in de woningen het gevoel van privacy behoudt. In de bogen bevindt zich op deze locatie een reeks meubelmakers; wellicht kan er een link worden gelegd tussen deze bedrijvigheid en de uitvoering van het meubilair in het 'wilde park' bovenop het viaduct.

Overwogen kan worden om in dit gebied enkele bogen te openen zodat de barrièrefunctie van het viaduct wordt verminderd.

Ook wanneer in de toekomst besloten mocht worden tot sloop en nieuwbouw van aangrenzende woningblokken, dan behoudt het park zijn waarde; het fungeert dan als een aantrekkelijke conditie voor eventuele nieuwbouw.



Vijverhofstraat-Ammersooiseplein (2^e graads stijgpunt)

Bij het Ammersooiseplein wordt de natuur onderbroken door een recreatieve invulling die aansluit op de ondergelegen openbare ruimte. Een aantal bogen is hier open. De basisschool aan de oostzijde van de lijn heeft zijn speelplaats op het Ammersooiseplein aan de westzijde van het plein. De speelplaats kan worden geïntegreerd met de bovenkant van de Hofbogen en onder het viaduct. De opgave is hier het maken van een fysieke verbinding tussen de speelruimte, de school en de Hofbogen, bijvoorbeeld door een klimmuur, een glijbaan etc..

Teilingerstraat (1^e graads stijgpunt)

De Teilingerstraat is een onderdeel van de Oude Wijken Route. Een stijgpunt is hier wenselijk, zeker in combinatie met de geplande ontwikkelingen rond het Zomerhofkwartier.

Zomerhofkwartier (ontwikkelingslocatie)

Ter hoogte van het Zomerhofkwartier liggen belangrijke kansen voor aansluiting van de Hofbogen op ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Het Zomerhofkwartier zal door PWS/Com.Wonen worden geherstructureerd. Terwijl er nu voornamelijk bedrijvigheid is gevestigd, zal in de toekomst gezocht worden naar een mix van onderwijs, cultuur en wonen met een stedelijk karakter. In de eerste voorlopige visies wordt Hofbogen gezien als een belangrijk onderdeel van deze herstructurering. Bij de transformatie van de Hofbogen zal aansluiting gezocht worden op deze ontwikkelingen.

Aan de andere zijde van de lijn ligt het Technikon, waarin zowel ROC Zadkine, het Grafisch Lyceum als het Jeugdtheater Hofplein zijn gevestigd. Op deze locatie, met het onderwijs aan de ene zijde en de nieuwe plannen voor het Zomerhofkwartier aan de andere zijde, ligt het leggen van een connectie met de Hofbogen voor de hand. Dat geldt zowel voor het programmeren van de bogen, als voor het doortrekken van een verhoogd schoolplein, dat aansluit op Technikon. De Boekhorststraat zou dan overkapt worden door dit verhoogde schoolplein.

Op een belangrijke ontwikkelingslocatie als deze, dichtbij het centrum van de stad gelegen, kan gedacht worden aan de combinatie van schoolplein, horeca, leer/werkplekken etc. Aansluitend op de levendigheid die op de stationslocatie aanwezig zal zijn, kan de Hofbogen ter plekke van het Zomerhofkwartier gezien worden als een overlooplocatie, een overgang naar het rustige en groene deel rond de Vijverhofstraat.

Station Hofplein / Pompenburg (1^e graads stijgpunt + ontwikkelingslocatie)

Het meest zuidelijke deel van de Hofbogen maakt onderdeel uit van de ontwikkelingslocatie Pompenburg. In aansluiting op de ontwikkelingsvisie die voor deze locatie wordt ontwikkeld, kan het voormalige station Hofplein een cultureel centrum en uitgaanscentrum worden met een zeer levendig en bruisend karakter. Zowel het dak van het station als de boogruimtes lenen zich daar bijzonder goed voor.

Op deze plek dient ook een 1^e graads stijgpunt te komen voor voetgangers en fietsers dat aansluit op het dak van het viaduct en tevens op het verhoogde maaiveld zoals dat in de plannen voor Pompenburg wordt voorzien. Het station vormt de belangrijkste connectie met het centrum van de stad. Ook de stedelijke ambities ten aanzien van het Centraal Stationskwartier en het Laurenskwartier spelen hier een bepalende rol. Pompenburg ligt als een schakel tussen deze twee gebieden en zal met name voor de langzaam verkeerroutes een belangrijk knooppunt zijn vanwege de geplande voetgangers/fietsbrug over de Schiekade. Van belang is ook dat de wandel- en fietsroutes op het dak van de Hofbogen op een makkelijke en vanzelfsprekende manier doorlopen over het verhoogde maaiveld van Pompenburg; daarmee krijgt Hofbogen haar entree aan het Hofplein. Ook dient de fietsroute aan te sluiten op de fietsbrug over de Schiekade.

Vooruitlopend op deze ontwikkelingen zal het station Hofplein de komende jaren een (tijdelijke) programmering krijgen die de locatie als de nieuwe jongeren/uitgaans plek in de stad Rotterdam zal profileren. Hiermee wordt het imago van de locatie verbeterd en het station opnieuw op de stedelijke culturele kaart gezet. In samenwerking met culturele/commerciële programmeurs, onderwijsinstututen, Rotterdam festivals etc. is een start gemaakt om dit programma zo snel mogelijk te realiseren, te beginnen in 2008. Er zijn plannen voor zowel de bogen als het dak. Te denken valt aan:

- * *een evenemententerrein in combinatie met een recreatief/sportprogramma (mobiele golfafslag op het dak)*
- * *culturele podia in de boogruimtes*
- * *horeca*
- * *commerciële functies die op het profiel aansluiten.*







Park

122

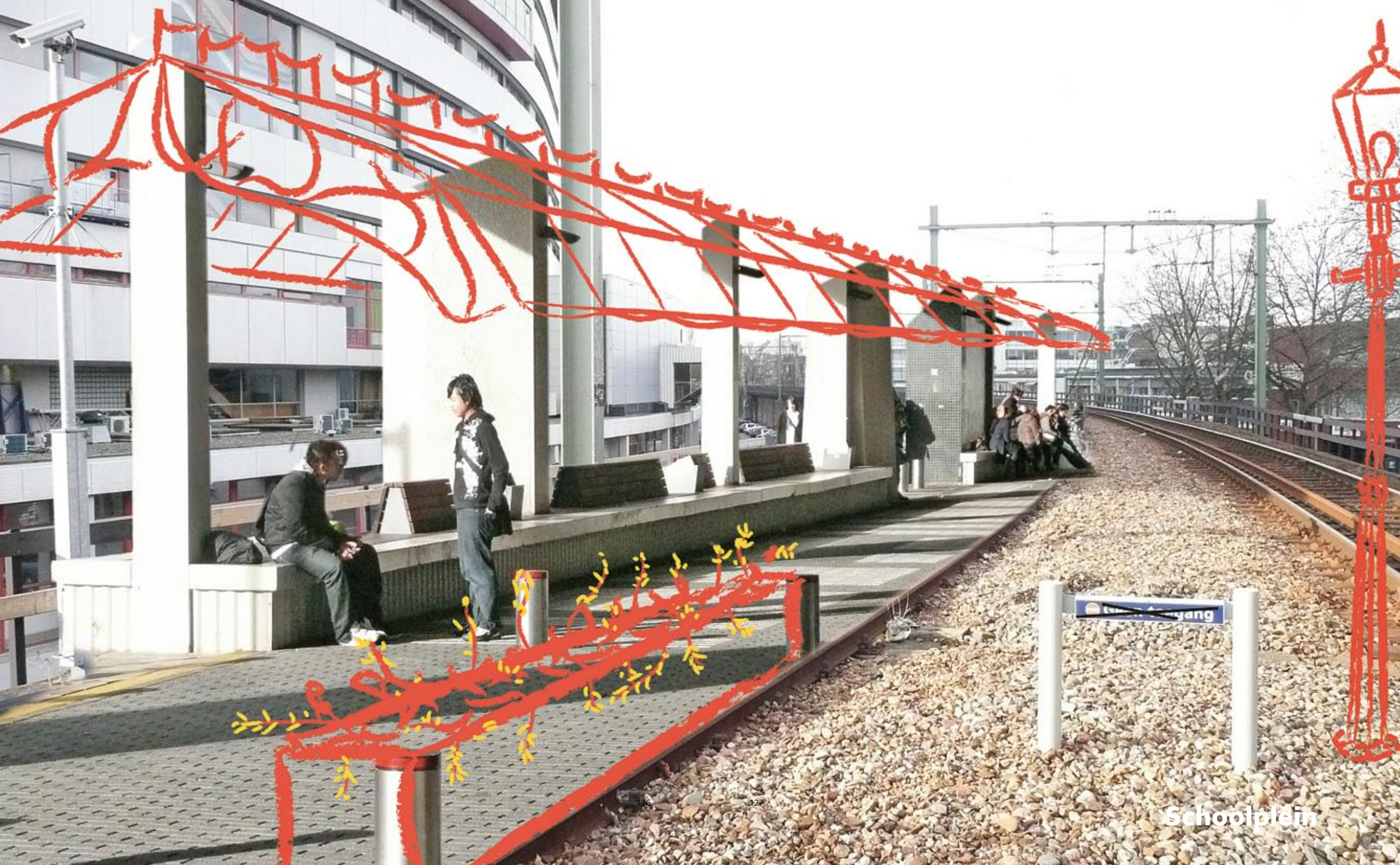


Natuur

123



1000
&
2016





Hoofdstuk 5

Uitvoering, beheer en financiering

Uit het scenario spreekt de hoge ambitie die Hofbogen nastreeft met de transformatie van het viaduct. Belangrijk is vast te stellen dat deze herontwikkeling een wijkoverstijgend karakter heeft en een stedelijke vernieuwingsoperatie is. Dat betekent dat de plannen niet alleen een uitstraling en impact hebben op de omliggende gebieden, maar ook op heel Rotterdam Noord en zelfs op de gehele stad. Dat dit ook door anderen wordt onderschreven blijkt uit de vele visies en rapporten, waarin Hofbogen wordt omschreven als een belangrijk aandachtsgebied en katalysator.¹

Nu is het van belang de voorwaarden die nodig zijn om de gepresenteerde visie tot uitvoering te brengen zo goed mogelijk in te vullen.

Om het gehele transformatieproces meer inzichtelijk te maken wordt een onderscheid gemaakt tussen de planontwikkelingsfase en de uitvoeringsfase. De start van de uitvoering is vooral afhankelijk van het tijdstip van beschikbaarheid van de bovenkant, 'het dak', van de Hofbogen. Voorzover nu bekend zal dat moment medio 2010 vallen, wanneer het nieuwe traject van de Randstadrail in gebruik is genomen.

¹ Zie o.a.:

Vernieuwd gebruik van de bogen, *Ter Avest & Brand in opdracht van Centrum Beeldende Kunst Rotterdam*, 1991

Breeze of Air: Semi-permanente spoorlijn van Gross.Max, *Architectuurinstituut Rotterdam*, 2001

Een parelsnoer door Noord, *Mogelijkheden voor het luchtspoor in Noord, Gemeente Rotterdam*, dS+V, 2003

Analyse Hofpleinlijn, *Gemeente Rotterdam*, dS+V, 2004

Zomerhofkwartier Noord-Oost, een conceptueel stedenbouwkundig leefmodel, *Urban Urban Design*, juli 2005

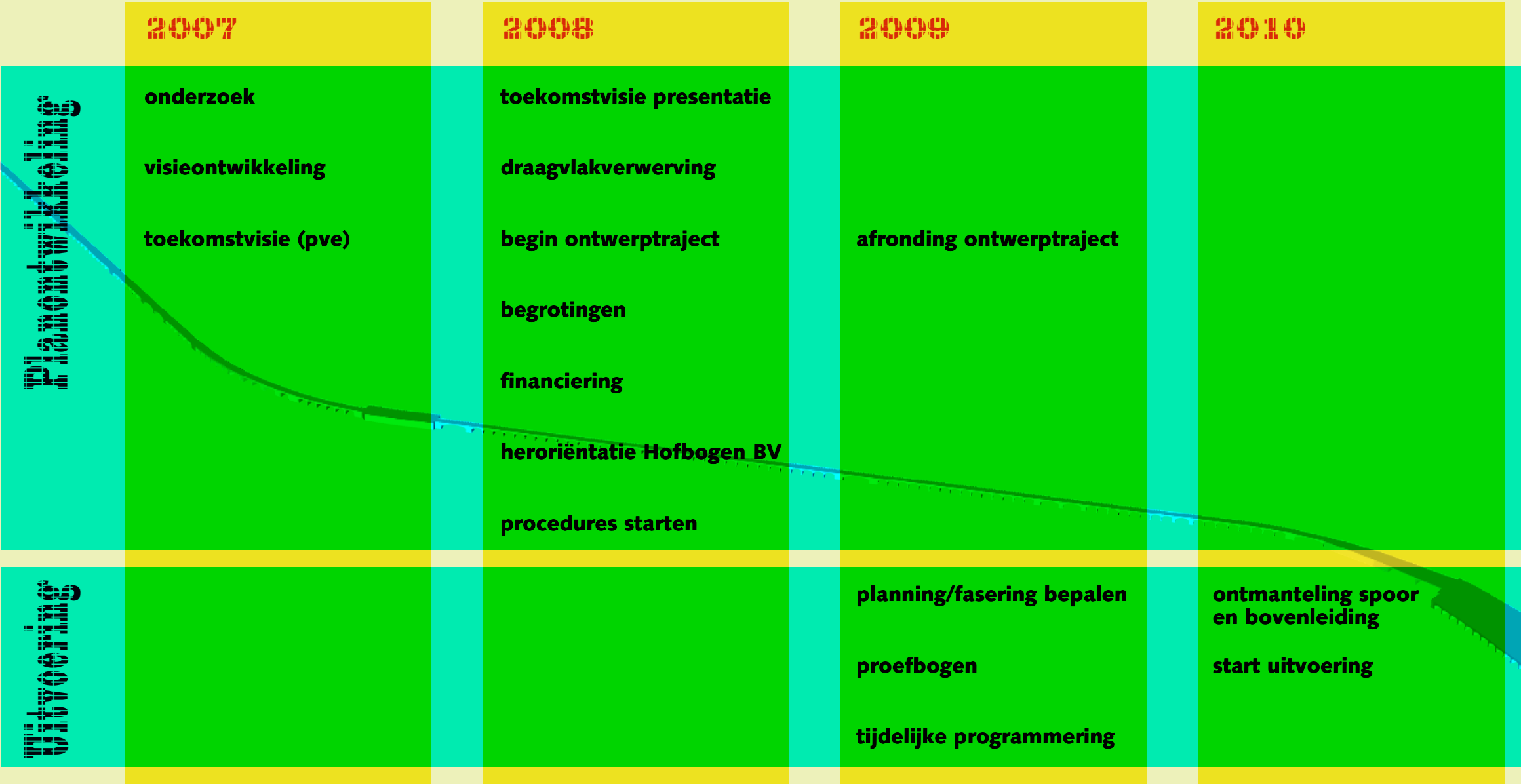
Ruimtelijk Economische visie Deelgemeente Noord 2002-2010, *deelgemeente Noord*, 2006

Visie Noord Bruist, *deelgemeente Noord*, mei 2007

Stadsvisie Rotterdam, *Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030, Gemeente Rotterdam*, 2007

Structuurvisie Noord, *deelgemeente Noord*, 2007

Planontwikkeling en uitvoering



Op dit moment vindt de planontwikkelingsfase plaats. Deze is gestart in 2007 en zal het gehele jaar 2008 beslaan. Nu de visie is ontwikkeld is de volgende stap het starten van het ontwerptraject voor de openbare ruimte bovenop het viaduct, op basis van de visie en het daaruit voortvloeiende programma van eisen. De vorm van dit ontwerptraject behoeft nadere uitwerking. Voor de hand ligt om tot een verdeling te komen van de transformatieopgave over verschillende ontwerpers en partijen, namelijk een restauratiearchitect voor de restauratieopgave, een architectenbureau voor de vernieuwing van de puien en de boogruimtes en tenslotte vormt het ontwerp van de bovenkant een aparte opgave. Nader besloten moet worden of de langgerekte openbare ruimte, die in deze toekomstvisie uit vele afwisselende, opeenvolgende plekken en zones zal bestaan, over verschillende ontwerp bureaus zal worden verdeeld; ook meervoudige opdrachten of een supervisie-constructie zijn denkbaar.

De planontwikkelingsfase bestaat behalve uit het ontwikkelen van de toekomstvisie, het formuleren van het programma van eisen en het ontwerptraject ook uit het vaststellen van de organisatie en financiering van de uitvoeringsfase. Daarnaast dient indien mogelijk al in 2008 gestart te worden met de benodigde procedures.

Wanneer de Randstadrail vanaf medio 2010 van het viaduct verdwijnt, kan in de daarop volgende maanden begonnen worden met de eerste fase van uitvoering. Dit betreft de ontmanteling van de bovenkant van het viaduct (spoorrails en grindpakket, elektrische bedrading en steunberen moeten worden verwijderd). Onderzoek wijst uit dat hiervoor een periode van een aantal maanden nodig is. Vervolgens kan dan in het begin van 2011 een start gemaakt worden met de daadwerkelijke uitvoering en aanleg van de openbare ruimte bovenop de Hofbogen, die in fases zal plaatsvinden gezien de lengte van het viaduct. De fasering zal worden bepaald door het uiteindelijke ontwerp, de bouwtechnische mogelijkheden, de financiering en de uitvoering van de plannen in de aangrenzende gebieden.

Voorzover op dit moment bekend is het technisch niet mogelijk te starten met de restauratie van het viaduct of de vernieuwing van de bogen. Deze werkzaamheden zullen hoogstwaarschijnlijk pas kunnen starten vanaf het moment dat Randstadrail verdwijnt en de bovenkant toegankelijk is. De fasering van de plaatsing van de nieuwe puien in de verhuurbare boogruimtes wordt daarnaast bepaald door de beschikbaarheid van de ruimten en dus door de huurcontracten.

Wanneer we in het begin van 2011 willen beginnen met de uitvoering van het ontwerp voor de bovenkant, dient de monumentenvergunning uiterlijk in

januari 2010 te worden aangevraagd. Van de benodigde vergunningen voor de transformatie neemt de procedure rond deze vergunning de meeste tijd in beslag. Op basis van het totale ontwerp kan de vergunning worden aangevraagd. Het verkrijgen van de vergunningen en de financiering zijn dus de belangrijkste voorwaarden voor het overgaan tot de uitvoeringsfase.

Eerste uitvoeringsprojecten: Proefbogen en Stations

Zoals het er nu naar uitziet zal de start van de uitvoering nog enige tijd duren. Toch is het mogelijk om eerder een voorproefje te geven van de voorgestelde plannen. Een drietal projecten kunnen vooruitlopend op de totale uitvoering al worden opgepakt. Het voordeel hiervan is dat tegelijkertijd een aantal noodzakelijke bouwtechnische onderzoeken kunnen worden verricht.

Het eerste project betreft het plaatsen van nieuwe puien (ontwerp Atelier Kempe Thill) en het gelijktijdig restaureren van een tweetal naast elkaar gelegen boogruimtes, die nu in een zodanige slechte staat zijn dat ze niet verhuurd kunnen worden. Deze Proefbogen zullen tegelijkertijd ook van binnen geheel worden opgeknapt, omdat gebleken is dat het plaatsen van een nieuw pui in combinatie met het vernieuwen van de binnenkant de meest efficiënte manier is om de bogen op te knappen.

Het project de Proefbogen dient drie doelen: ten eerste als een testcase om de bouwtechnische staat van het viaduct en de boogruimten te onderzoeken, ten tweede om het visuele en architectonische effect van de nieuwe pui uit te proberen. Tenslotte kunnen de Proefbogen mogelijk gaan dienen als publieks-informatiecentrum voor de transformatie van de Hofbogen, zodat het projectbureau gedurende de rest van de planontwikkelingsfase en uitvoeringsfase wordt ontlast van de informatietaak (die steeds groter wordt).

De andere projecten die vooruitlopend op de transformatie alvast kunnen starten, vinden plaats in de aan de Hofbogen gelegen stations. Voor het Bergwegstation en het station Hofplein zal een tijdelijke programmering worden toegepast, die een voorproefje geeft van het definitieve programma. Op deze tijdelijke en relatief goedkope manier kunnen ervaringen op worden gedaan met wat werkt en wat niet, voordat definitieve, grote investeringen worden gedaan.

Zoals in het scenario omschreven is, leent de locatie van het Bergwegstation zich goed voor een publieke, (boven)stedelijke functie zoals een prestigieuze winkel of horecagelegenheid, met een terras op het viaduct. Vooruitlopend op de

toegankelijkheid van het dak wordt voor de onderkant van het station een functie gezocht die zich later kan uitbreiden naar de bovenkant. Dat betekent dat hier op korte termijn al activiteiten kunnen gaan plaatsvinden.

Het Station Hofplein, de schakel van de Hofbogen met het centrum van de stad, heeft door haar situering in het Pompenburggebied een eigen planning, uitvoering en programmering, waarvan duidelijk moet zijn dat deze wel onlosmakelijk verbonden is met de Hofbogen. De tijdelijke programmering is in 2007 gestart met verschillende activiteiten die betrekking hebben op de beoogde toekomstige bestemming: een culturele jongerenplek die een belangrijke connectie heeft met de nabijgelegen onderwijsinstellingen. In 2008 zal deze programmering vastere vormen gaan aannemen en zal ook het dak meer bij de activiteiten worden betrokken. Hiervoor is Hofbogen BV voor 2008 een samenwerking aangegaan met Contain.R/ Blend Magazine, die in samenwerking met (jonge) culturele programmeurs en de onderwijsinstellingen in de omgeving van het Station Hofplein van een geheel ander imago zullen gaan voorzien. Om dit te bereiken zullen er in het Station zeer waarschijnlijk een aantal voorinvesteringen moeten worden gedaan zodat ook de fysieke omstandigheden voor de tijdelijke programmering zullen worden verbeterd.

Communicatie

Naast de genoemde projecten die een vooruitblik geven op de transformatie van de Hofbogen is inmiddels ook een communicatietraject gestart waarbij naast de 'gewone' middelen, zoals een nieuwe huisstijl, website en brochures, ook het viaduct zelf wordt ingezet om aandacht te vragen voor de aankomende transformatie en alle bijbehorende ontwikkelingen. Een eerste aanzet is gemaakt met een nieuwe nummering van de bogen. Kunstenaar en grafisch ontwerper Gerard Hadders, tevens ontwerper van de huisstijl, heeft het plan gemaakt voor de kleurrijke boognummering om zo de identiteit van het monumentale viaduct te versterken en de sombere uitstraling die het nu heeft op een snelle (tijdelijke) manier te verlevendigen. In april 2007 is begonnen met de bogen die deel uitmaken van het Station Hofplein en op dit moment wordt de nummering doorgezet waar het mogelijk is; vooral de dichte bogen worden in eerste instantie 'onder handen genomen'. Wanneer de nieuwe puien worden geplaatst en de restauratie zal worden uitgevoerd, zal een permanente versie van de nummering worden geïntegreerd. De adressering kan wellicht worden gewijzigd, zodat een ondernemer niet meer gevestigd is aan Katshoek 29 maar in Hofboog nr. 7.

Met hetzelfde doel ter versterking van de identiteit en verbetering van het imago is ook een muurkrant ontwikkeld: de Hoftrompet. Vanaf januari 2008 kan men op verschillende plekken aan de Hofbogen lange of korte verhalen, anekdotes, verklaringen, aankondigingen, gedichten, songteksten of recepten vinden. Soms zijn de berichten raadselachtig, soms juist heel informatief, maar alle muurkranten hebben met elkaar gemeen dat ze op één of andere manier gerelateerd zijn aan de Hofbogen.

Overal waar mogelijk worden deze uit de huisstijl voortkomende communicatiemiddelen ingezet. Rond het te slopen gebouw 'de Punt' dat tegen de Hofbogen is aangebouwd en in bezit is van Vestia, wordt bijvoorbeeld een op de muurkrant aansluitend kunstproject georganiseerd.

Participatie

Bij de ontwikkeling van de Hofbogen zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van initiatieven en inbreng van bewoners uit de omliggende buurten. In 2008 zal daarom een plan opgesteld worden waarin een traject uitgezet wordt voor de participatie van de bewoners.


De Hoftrompet Nr.049
- Opgesloten 2007 -

Uitgestrekte Plaatsen

‘Ooit en waarschijnlijk binnenkort, zal er behoefte zijn aan wat vooral onze grote steden ontbreekt: stille en ruime uitgestrekte plaatsen om na te denken, plaatsen met hoge lange zuilengangen voor slecht of al te zonnig weer, waar geen gedruis der omroepers doordringt (...): nieuwe bouwwerken en plantsoenen, die als geheel de verhevenheid van de bezinning en (het terzijde zijn) uitdrukken. (...) Wij willen ons in steen en plant vertaald zien, wij willen in onszelf gaan wandelen, wanneer wij in deze tuinen en hallen wandelen.’

Friedrich Nietzsche (1882).

Bron: Aben, R. & Wit, S. de. (1998). De omsloten tuin. Geschiedenis en ontwikkeling van de hertus conclusus en de herintroductie in het hedendaags stadslandschap. Rotterdam: Uitgeverij 010.

De Hoftrompet is een uitgave van de Hoftrompet en staat niet los van de informatie over de Hoftrompet en haar activiteiten in verband, buiten en binnen, www.hoftbogen.nl


De Hoftrompet Nr.050
- Opgesloten 2007 -

Where Do You Play?

Play happens in all types of places, not just the playground. Perhaps the most useful exercise when considering this question is just to think over your own experience:

“Where did you play when you were a child?”
 “What did you do when you played?”
 “Do you still play, and if so where?”

Mason, J. (1982). The environment of play. New York: Leisure Press.

De Hoftrompet is een uitgave van de Hoftrompet en staat niet los van de informatie over de Hoftrompet en haar activiteiten in verband, buiten en binnen, www.hoftbogen.nl



Door middel van folders, de website en de Muurkrant communiceert Hofbogen verder met de bewoners. Ook de viering van het 100-jarige bestaan in 2008 zal een evenement worden waarbij de bewoners geïnformeerd worden over en betrokken worden bij de toekomstige ontwikkelingen.

Beheer en onderhoud

Het is van groot belang om het beheer en onderhoud van de bogen, de bovenkant en de buitenruimte goed geregeld te hebben, nog voordat de uitvoering is voltooid en iedereen met veel plezier gebruik kan maken van het geheel vernieuwde viaduct.

Bovenkant

Gezien het scenario zal de bovenkant, het dak van de Hofbogen, voornamelijk openbaar toegankelijk verblijfsgebied zijn met een doorgaande wandelroute en een divers programma. Dit betekent dat over het beheer en onderhoud van de bovenkant goede afspraken gemaakt moeten worden met de gemeente Rotterdam en de deelgemeente Noord, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor de openbare ruimte in de stad. Deze afspraken moeten al in een vroeg stadium worden gemaakt en zijn onderdeel van het planontwikkelingsproces.

In buitenlandse projecten als de Promenade Plantée is te zien hoe belangrijk het beheer is om het gewenste effect van de transformatie op langere termijn te verzekeren. Daarnaast leren verschillende referentieprojecten dat het van belang is het openbare deel van het viaduct in de avonduren te sluiten, waarbij de exacte sluitingstijden variëren per seizoen. Ook actief toezicht is onmisbaar, zoals bijvoorbeeld parkwachters die rondes maken, alles in de gaten houden en ook daadwerkelijk de mensen eraf sturen rond sluitingstijd. Het onderhoud moet worden afgestemd met de gebruikers, zoals horecabeheerders en andere organisaties die zorgen voor het programma op het dak.

Aan te bevelen is om de uitvoering van het onderhoud en beheer in handen van één partij te leggen, bijvoorbeeld de (deel)gemeente of een particulier beheerder. In de planontwikkelingsfase moet nader besloten worden wie de eigenaar zal zijn van de openbare bovenkant van het viaduct en wie de partij zal zijn die het beheer en onderhoud van dit verblijfsgebied onder zijn hoede neemt.

Boogruimtes

Het beheer en onderhoud van de boogruimtes wordt op dit moment door een vastgoedbeheerder in opdracht van de eigenaar Hofbogen BV uitgevoerd. Dit wordt ook tijdens de uitvoering en na voltooiing van de plannen doorgezet. Op basis

van het verhuurbeleid en de branchering worden huurders in de ruimtes geplaatst, die zorgen voor een aantrekkelijke en levendig gebouw, die niet meer een barrière vormt in Noord, maar meer transparant zal zijn met een positieve uitstraling op de openbare ruimte en omliggende wijken.

Buitenruimte

Ook de openbare ruimte rond de Hofbogen verdient extra aandacht, zowel in uitvoering als beheer. De deelgemeente heeft in haar structuurvisie Noord aangegeven dat zij het gebied langs het viaduct van groot belang acht voor Rotterdam Noord. Hofbogen is verantwoordelijk voor een meter van de buitenruimte rond het viaduct, dus afstemming met de gemeentelijke buitenruimteplannen rond de Hofbogen maakt onlosmakelijk deel uit van de transformatie.

Organisatie en financiering

Op het moment heeft Hofbogen BV vier aandeelhouders: woningcorporaties die op gelijke basis ieder voor 25% eigenaar zijn van het viaduct. De aandeelhouders hebben met elkaar afgesproken om gezamenlijk de ontwikkeling van de planvorming van de transformatie van de Hofbogen op te pakken, hiervoor draagvlak te verwerven en de boogruimtes te gaan exploiteren. Hofbogen BV is specifiek voor deze doeleinden opgericht. Dat betekent echter niet dat de vier partijen ook de uitvoeringsfase op dezelfde wijze zullen oppakken en de gehele financiering van de transformatie gelijkelijk op zich zullen nemen. Bij de oprichting van de Hofbogen BV is vastgelegd dat de BV wordt heroverwogen op het moment dat de definitieve planvorming is voltooid (inclusief de financiële onderbouwing en het verwerven van draagvlak bij de stakeholders).

Tijdens de planvorming in 2008 zullen verschillende scenario's voor de organisatie en financiering van de uitvoering worden onderzocht.

Naar de kosten die met de verschillende onderdelen van de transformatie van de Hofbogen zijn gemoeid, is inmiddels enige studie verricht.² Deze had echter alleen betrekking op een basismodel, dat niet representatief is voor de ambities die nu in deze toekomstvisie gesteld worden. Gedurende 2008 moeten daarom allereerst de kosten voor restauratie, nieuwe puin en inrichting van de bovenkant op basis van het vast te stellen ontwerp worden begroot.

De hoge ambities die niet alleen door de Hofbogen BV zijn uitgesproken, maar

ook in de visies van de gemeente en deelgemeente worden bevestigd, maken dat de opgave een wijkoverstijgend effect heeft en benoemd is tot een stedelijke vernieuwingsoperatie met een bovenstedelijke ambitie. De scenario's voor de organisatie en de financiering zullen daarom uitgaan van de participatie van verschillende stakeholders.

Bepalende uitgangspunten van Hofbogen BV ten aanzien van de financiering van de verschillende onderdelen van de herontwikkeling van het viaduct zijn:

Hofbogen BV is verantwoordelijk voor de planontwikkeling van de gehele transformatie, voor de exploitatie van de boogruimtes, en tevens voor de restauratie van de onderkant. Dit wil zeggen dat de verantwoordelijkheid voor het vinden van de financiële middelen bij Hofbogen BV ligt, maar het betekent niet dat Hofbogen BV automatisch ook alle kosten in zijn geheel zal dragen.

Na de fase van planontwikkeling zal er een vervolorganisatie komen waarin meerdere partijen participeren in de transformatie van de Hofbogen. De Hofbogen dienen als één geheel ontwikkeld te worden en niet opgeknipt in meerdere stukken. De inrichting van de bovenkant en de herinrichting van de buitenruimte op maaiveld zijn (in tegenstelling tot de boogruimtes in de onderkant) een stedelijke opgave, waarbij unieke, waardevolle en vernieuwende openbare ruimte aan de stad wordt toegevoegd. De financiering hiervan kan daarom niet ten laste worden gelegd aan Hofbogen BV. Hiervoor is een breed financieel draagvlak nodig van stakeholders die samen met Hofbogen BV het belang van een goed vormgegeven, geprogrammeerde en beheerde openbare ruimte onderschrijven. Dat betekent dat de stakeholders (gemeente, deelgemeente, projectontwikkelaars, Rijksoverheid, Europese fondsen), nadat zij inhoudelijk met de plannen hebben ingestemd, ook mede verantwoordelijk worden voor de financiering. Hofbogen is van mening dat hierin vooral voor de gemeente Rotterdam en de Rijksoverheid een belangrijke rol is weggelegd.

Hofbogen BV zal het voortouw nemen in het bepalen van de verschillende scenario's voor organisatie en financiering. Zij gaat met de toekomstvisie in de hand de mogelijke stakeholders bij het proces betrekken, zodat de transformatie niet alleen een opgave blijft van Hofbogen, maar breed gedragen gaat worden, zowel inhoudelijk, financieel als ten aanzien van de realisatie en het beheer en onderhoud. Veel is er nog te overwegen en overleggen om tot een goede uitvoering te komen, maar het startpunt is er: de inhoudelijke visie, die uiteindelijk zal resulteren in een nieuw monumentaal stadsicoon.



Colofon

de Hofbogen



Toekomstvisie De Hofbogen. Het langste gebouw van Rotterdam werd gemaakt door Crimson Architectural Historians in opdracht van Hofbogen BV, Rotterdam 2008

Eindredactie:

Michelle Provoost

Teksten:

Annuska Pronkhorst, Michelle Provoost, Simone Rots, Wouter Vanstiphout

Kaartmateriaal en collages:

Ewout Dorman

Met dank aan Arne Stallenberg (inventarisatie voorzieningen Hofbogenebied)

Ontwerp:

Ewout Dorman

Druk:

Veenman Drukkers

Hofbogen BV:

PWS (Peter Manders)

Com. Wonen (Jan van der Schans)

Stadswonen (Jean Baptiste Benraad)

Vestia Rotterdam Noord (Paul Duyts)

Projectbureau Hofbogen:

Simone Rots (directeur)

Jeanette Boef (office manager)

Marlin Kornet (projectleider station Hofplein)

Annuska Pronkhorst (programma manager)

Arne Stallenberg (projectmedewerker)

www.hofbogen.nl

Beeldverantwoording:

Atelier Kempe Thill: 71, 72, 97, 98-99, 100
Carsten Schlangen: 55 b
Crimson Architectural Historians: 36-37, 38-39, 40, 51, 59 o, 60-61, 62-63, 77, 78, 79, 115 mr, 126-127
Cross River Partnership: 73 b en o
DaF-architecten - Steenhuis stedenbouw/landschap: 28-31, 35
Field Operations and Diller Scofidio + Renfro: 69
Friends of the High Line: 70, 115 ro
Gemeentearchief Rotterdam: 16-17, 20, 21, 45, 46 b, 53 o
Gerard Hadders: 136 b
Holland Beton Groep: 18 b, 32 (tekeningen), 50
Joop Reijngoud: 4-5, 8, 64, 118-119, 120-121, 122, 123, 124-125, 140-141
Maarten Laupman: 32, 33, 65, 82-83, 92, 128, 136, omslag
Neil Denari Architects: 115 lo
Sophie van Ginneken: 75
Utrechts Archief: 23, 24-25, 48-49, 53
W.J. Dijkshoorn: 18 o
<http://architecture.myninjaplease.com/?cat=55&paged=2>: 115 m
<http://objectsinspaceandtime.com/~fish/sb/shit/HIGHLINE-Westbeth.jpg>: 68
<http://www.nyc-architecture.com/CHE/CHE029-TheHighLine.htm>: 115 lm en rb

Met dank aan het Gemeentearchief Rotterdam
en aan het Europees Fonds voor Regionale ontwikkeling van de Europese Commissie.



It was not possible to find all the copyright holders of the illustrations used. Interested parties are requested to contact Hofbogen, Voorburgstraat 217-219, 3037 ER, Rotterdam, The Netherlands, info@hofbogen.nl

Het viaduct telt 189 bogen, waarvan 165 hoogruïntes worden gebruikt voor bedrijfsruimte of opslag, meestal aan één zijde toegankelijk, merendeels aan de oostzijde (62%), de overige aan de westzijde (38%). Sommige ruimtes zijn met elkaar verbonden door het doorbreken van een zijmuur, dit wordt dan gezien als één verhuurbare ruimte. Een indicatie van het aantal 'enkele bogen', waarbij één boog als één ruimte wordt verhuurd is ca. 58. Een cluster van twee bogen komt ook geregeld voor, dit betreft ca. 20 verhuurbare ruimtes. Daarnaast bestaan er een aantal clusters van 3, 4 of 5 bogen. Dit zijn ca. 10 verhuurbare eenheden. Indicatief zijn er dus 88 verhuurbare ruimtes, exclusief het Station Hofplein. Een groot deel van de 17 bogen onder het Station Hofplein wordt gekraakt (totaal 3125 m²), het overige deel is inmiddels actief leeg gemaakt en wordt vanaf 2008 opnieuw geprogrammeerd. Het aantal m² per boog is minimaal 36 m², dit betreft zo'n 40 bogen. Circa 50 bogen zijn 50 m². Verder hebben een aantal bogen een aanbouw van verschillende afmetingen. Deze ruimtes variëren van 80-110 m². Dit betreft ongeveer 30 bogen voornamelijk op de Vijverhofstraat. De ruimtes onder Katshoek zijn het grootste, het aantal m² bedraagt daar maximaal circa 400 m².

aantal m² bedraagt daar maximaal circa 400 m².
ruimtes onder Katshoek zijn het grootste, het
30 bogen voornamelijk op de Vijverhofstraat. De
verlören van 80-110 m². Dit betreft ongeveer
van verschillende afmetingen. Deze ruimtes
m². Verder hebben een aantal bogen een aanbouw
betreft zo'n 40 bogen. Circa 50 bogen zijn 50
Het aantal m² per bog is minimaal 36 m², dit
en wordt vanaf 2008 opnieuw geïmplementeerd.
het overige deel is inmiddels actief leeg gemaakt
Station Hofplein wordt gekraakt (totaal 3125 m²),
Hofplein. Een groot deel van de 17 bogen onder het
das 88 verhuurbare ruimtes, exclusief het Station
ca. 10 verhuurbare eenheden. Indicatief zijn er
een aantal clusters van 3, 4 of 5 bogen. Dit zijn
ca. 20 verhuurbare ruimtes. Daarnaast bestaan er
van twee bogen komt ook geregeld voor, dit betreft
een ruimte wordt verhuurd is ca. 58. Een cluster
van het aantal enkele bogen, waarbij een bog als
gezien als een verhuurbare ruimte. Een indicatie
door het doorklinken van een zijmuur, dit wordt dan
(38%). Sommige ruimtes zijn met elkaar verbonden
aan de oostzijde (62%), de overige aan de westzijde
meestal aan één zijde toegankelijk, merendeels
worden gebruikt voor bedrijfstuinen of opslag.
Het viaduct telt 183 bogen, waarvan 165 doorgangstuntes