

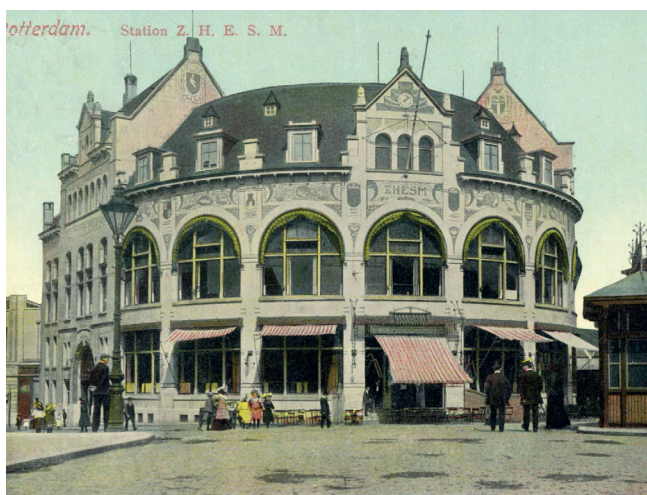
HISTORIE VAN DE HOFBOGEN

door Vrienden van de Hofpleinlijn: Wendelien Lans en Lucas van Zuijlen



De Hofbogen, officieel het Hofpleinviaduct, is een bouwwerk met een rijk verleden. Al in 1898 neemt een groep particulieren, met als kopman de Rotterdamse zakenman P.J. van Ommeren, het initiatief om een alternatieve spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam te laten ontwerpen. In 1901 starten de funderingswerkzaamheden, in 1905 de bouw van het viaduct, in drie fasen en in 1907 start de bouw van het stationsgebouw aan het Hofplein naar een ontwerp van J.P. Stok, wat vooral bekend werd door café Loos.

In 1908 werd de Hofpleinlijn in gebruik genomen. Het in totaal 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 treinrit naar Scheveningen duurt 32 minuten.



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. Er werd besloten tot de bouw van een elektrische spoorlijn, een nieuwe ontwikkeling die in Nederland nog niet was toegepast. Door de elektrische waren de treinen vooral stiller en schoner in vergelijking met de stoomtreinen. De moderne elektrische Hofpleintrein was een

wonder van comfort, waar men in de verlichte wagons bovendien ook 's avonds veilig en gerieflijk kon reizen.

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 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.

Met de opkomst van de auto in de jaren 20, maakte de voornamelijk rijkere forensen minder gebruik van de lijn en veranderde het gebruik. Er werden marktwaren, onder andere vis uit Scheveningen, getransporteerd en in de eerste klas parfumcoupé zaten de dames die vanuit Wassenaar de markt bezochten.

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. 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. 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. De treindienst kon nog in datzelfde jaar van start gaan. Het viaduct was oorspronkelijk ontworpen als open constructie, toch werden deze al snel door ondernemers in gebruik genomen na het plaatsen van gevelpuien. Architect JJP Oud had in WOI noodwoningen ontwerpen onder de bogen. Deze zijn niet gerealiseerd. Wel zijn er bij het ontwikkelen van de wijk woningen en bedrijfsruimten tegen de bogen aangebouwd om de ruimte onder de bogen te kunnen benutten.

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.

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. Dit nieuwe Hofpleinstation werd eerder gebouwd dan het Centraal Station en was eigenlijk een kleinere kopie: een modernistisch, glazen volume dat precies op de plek van het oude Hofpleinstation.

De stedenbouwkundige situatie was onherkenbaar gewijzigd als gevolg van het wederopbouwplan voor de binnenstad, waardoor het nieuwe Hofplein in zuidelijke richting was verschoven. Aan de andere kant van het station werden in de jaren zestig de grote modernistische gebouwen neergezet voor het nijverheidsscholencomplex Technikon van architect Maaskant. Het kleinschalige, dichte stratenpatroon dat in het gebied van het station in het laatste kwart van de negentiende eeuw was ontstaan, was niet meer terug te vinden.



Vanwege het ruimteknort 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. 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 sterker als een barrière gaan werken. Daartegenover staat dat door de bedrijfs- of semi-publieke functies door buurtondernemers, het bouwwerk juist steeds meer geïntegreerd raakte in de stedelijke omgeving.

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.

Na de oorlog zijn voor het dragen van de staalconstructie van de nieuwe bovenleidingen nieuwe prefab betonnen steunberen tegen het viaduct te geplaatst. Ingrijpend was de afbraak van Van Ravesteijns Hofpleinstation in 1990 ten behoeve van de aanleg van het tunneltracé tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid.



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 Ravesteijn was ontworpen.

Op maandagavond 16 augustus 2010 vertrok de laatste trein vanaf Station Hofplein richting Den Haag. Het monumentale viaduct waarover ruim 100 jaar de treinen reden verloor hiermee definitief zijn originele functie.

Bronnen:

DaF-architecten, Hofpleinlijn 1898-2005, 2005

Crimson architectural Historians, Toekomstvisie De Hofbogen – Het Langste Gebouw van Rotterdam, 2008