STATION HOFPLEIN
STATION HOFPLEIN
STATION HOFPLEIN
30

STATION HOFPLEIN IS WEER FRAAI GEFRIJND

Tekst: Jan Willem Kommer
Fotografie: Jan Willem Kommer, Elvee Stucwerk

Het Hofpleinviaduct wordt gerestaureerd. In fases uiteraard, want het Rotterdamse Rijksmonument is een kleine twee kilometer lang. Recent is Station Hofplein opgeleverd. Een echt treinstation is het niet meer, maar wel een plek om te stoppen; voor de horeca, voor de winkels én voor het knap gerestaureerde stucwerk van de gevels.

Oorlogen, branden en gewoon bewoning hadden hun tol geëist van het stucwerk. Wat nog in redelijke staat was, moest behouden blijven. Voor de restauratiestucadoors was het een hele kluif om netjes op die restanten aan te sluiten.

Beschadigd en verpauperd

Uniek in Nederland

In Delft slopen ze het spoorlijnviaduct, in Rotterdam restaureren ze het. Het Hofpleinviaduct in de havenstad is dan ook een monument, met een veel langere en rijkere geschiedenis. Begin 20ste eeuw is het gebouwd, als onderdeel van de spoorlijn die Rotterdam via Pijnacker, Voorburg en Wassenaar met Scheveningen verbond. De bijna 30 kilometer lange Hofpleinlijn schreef geschiedenis, want de allereerste elektrisch aangedreven trein van Nederland reed erover.
Ook uniek voor ons land was de manier waarop werd gebouwd. Omdat de spoorlijn de stad niet in tweeën mocht delen, moest er een viaduct komen. Destijds waren dat constructies van metaal, maar dit keer werd voor gewapend beton gekozen. Dat materiaal was op zich niet nieuw, maar er was nog nooit een spoorviaduct van bijna twee kilometer lang mee gebouwd.

Veel veranderd

Het viaduct telde 189 overspanningen. Een aantal daarvan werd gebruikt als onderdoorgang voor het verkeer. Voor de oorlog al werden er ruimtes onder de bogen voorzien van een pui en in gebruik genomen als opslag of winkel. Na de oorlog was er een enorm gebrek aan werk- en winkelruimte en moesten het merendeel van de nog overgebleven open overspanningen er ook aan geloven. Een eeuw na de ingebruikname van het viaduct was er vrijwel niets meer over van het transparante karakter ervan; zo'n 90% van de bogen was dichtgezet en in gebruik als bedrijfsruimte.

Gered van de ondergang

In 2002 werd het viaduct aangewezen als Rijksmonument. Dat betekende dat er mogelijkheden kwamen om het bouwwerk op te knappen.

Een overbodige luxe was dat niet want door bewoning en oorlog was het bouwwerk nogal beschadigd en verpauperd. Het beton van de constructie had ernstig te lijden gehad van lekkages. Ook het decoratieve stucwerk waarmee de bogen waren afgewerkt, was er slecht aan toe. Dat was verweerd, dichtgeschilderd, weggehakt, verbrand.
Hofbogen B.V., waarin destijds woningcorporaties Com.Wonen, PWS, Stadswonen en Vestia waren verenigd, kocht het monument in 2006. Er werd een ambitieus plan ontwikkeld om het viaduct en de stations Bergweg en Hofplein een nieuwe bestemming te geven. De corporaties hadden in het omliggende gebied veel woningen en ze wilden die leefomgeving verbeteren.

> Zo strak als ze waren kregen we ze niet meer

Aan de Katshoekzijde van het Hofpleinviaduct was niet veel overgebleven van het decoratieve stucwerk. Hier zijn wat lijsten en voluten hersteld, en in de bogen nog wat frijnwerk. Voor de rest is het spuitbeton dat nog een beetje de illusie van tamponeerwerk geeft.

Stapje voor stapje

Uiteraard wordt de restauratie van het 1,9 kilometer lange bouwwerk in fases uitgevoerd. Een van de deelprojecten is de renovatie van Station Hofplein. In 2006 was dat gedegradeerd tot slechts een opstaphalte van de Randstadrail. Vier jaar later verloor het zelfs die functie toen de randstadrail werd aangesloten op het Metronetwerk. In 2011 werd gestart met de renovatie van de bogen. Zeventien stuks zijn het, van de kop van het viaduct tot aan de Heer Bokelweg. In een eerste fase is het beton van de eerste zeven bogen hersteld. Ook zijn alle aanbouwen en luifels van de gevels weggehaald. Er zijn nieuwe puien geplaatst met veel glas waardoor het transparante karakter is teruggebracht. In de ruimtes kwamen onder meer een jazzclub, restaurants, koffiebar, winkels. Mini Mall werd het gedoopt.

Niets meer aan te doen

In 2013 werd de tweede fase van de restauratie in gang gezet. Het beton van de resterende tien bogen werd net als bij fase één gerenoveerd. Dat werk werd gedaan door Vogel B.V. Het bedrijf uit Zwijndrecht, gespecialiseerd in renovatie en reparatie van beton, had ook flink wat werk aan de gevels aan de Katshoek-zijde. Het merendeel van het decoratieve stucwerk was daar verdwenen. De betonreparateur heeft de gevels met spuitbeton afgewerkt. Lijstwerk en voluten zijn de enige decoraties die aan die kant van het viaduct zijn hersteld of teruggebracht. Dat werk is gedaan door Elvee Stucwerk.
De éénmanszaak uit Zevenhuizen had aanzienlijk meer werk aan de kant van Raampoortstraat. Naast het herstellen van lijsten en voluten moest daar ook het vlakke stucwerk worden gerestaureerd. “Een enorme klus”, zegt Loïs Vlasblom. “En ook zeer specialistisch werk. Vandaar dat ik de hulp heb ingeroepen van een aantal collega’s van het Stucgilde.”

Vroeger kwam hier de fine fleur van Rotterdam terug van een dagje badderen in het mondaine Scheveningen; straks is het een hip stadspark.

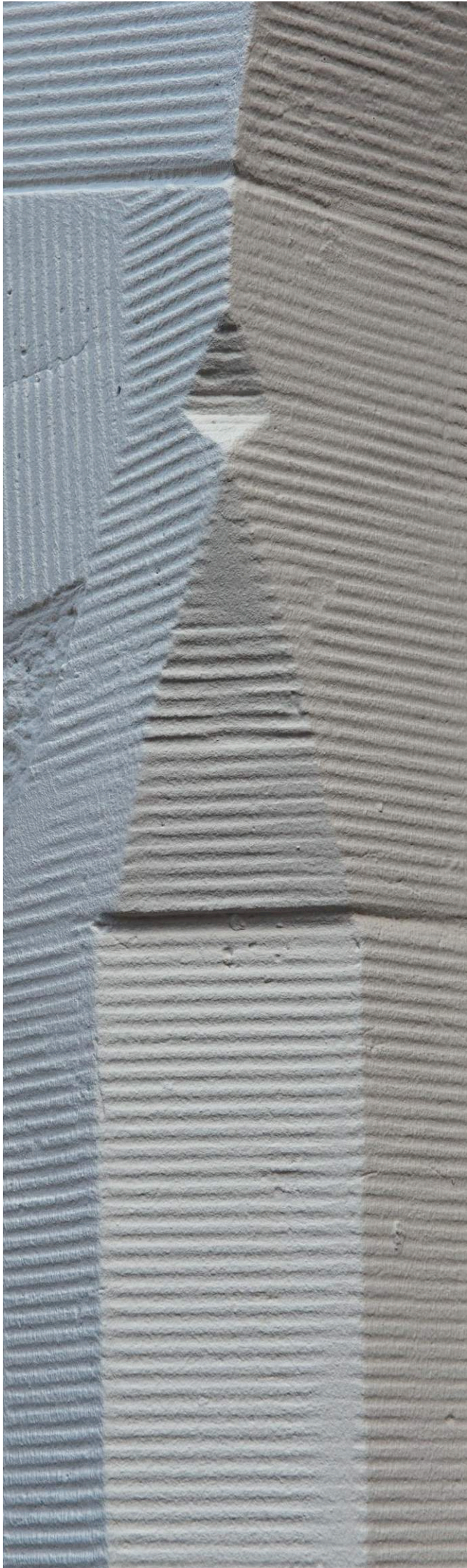
Onmogelijke opgave

De opdracht was om in kleur te restaureren. TNO heeft onderzoek gedaan naar de originele mortellaag. “Het moet een mengsel van kalk en cement zijn geweest”, zegt Loïs Vlasblom. “Hij was door en door gekleurd, waarschijnlijk met gruis van rode dakpannen dat door de mortel is gemengd. Doordat er diverse branden zijn geweest was het echter lastig om de juiste kleur te achterhalen. De branden en de herstelwerkzaamheden hadden voor een kleurverloop gezorgd, van geel naar donkerrood. Op kleur restaureren ging dus niet. Je kunt geen kleurverloop in je mortel maken, daarvoor was de laag te dik. En alleen een toplaag op kleur kon ook niet, want die krab je open met frijnen. Vandaar dat er toch maar is besloten om het stucwerk met een silicaatverf op één kleur te brengen.”

> Na drie groeven kon je het kammetje weggooien

Tamponeren en frijnen

Eerst werd de ondergrond onder handen genomen. Het betonijzer werd behandeld met een anti-roestmiddel van Remmers Bouwchemie. Met Betofix, een kunstharsveredelde betonreparatiemortel van dezelfde producent, dichtten de stukadoors de gaten in de ondergrond. Zodra die goed op hoogte was, kon het stucwerk worden hersteld. Dat was destijds in decoratieve vakken aangebracht die beurtelings waren getamponeerd en gefrijnd. “Bij de aanleg van het viaduct hebben ze de hele gevel in een keer getamponeerd”, legt Loïs Vlasblom de toenmalige werkwijze uit. “Op die laag werden de vlakken getekend waar het frijnwerk moest komen. Daar kwam dan een nieuwe laag mortel op, de kaders van het vlak werden uitgesneden en er werd gefrijnd.”



Lastig stukje frijnwerk, met die verschillend geörienteerde vlakken. Stukadoor Loïs Vlasblom maakte er speciale sjablonen voor om het voor elkaar te kunnen krijgen.

Goed, maar niet geschikt

Ruim honderd jaar later werkt het anders. De stukadoors moesten steeds stukjes van de beschadigde vakken herstellen. “Vooral frijnwerk aanhelen is erg moeilijk”, zegt Loïs Vlasblom. “Slechte delen waren afgehakt dus je moest zo maar ergens midden in een vak aansluiten. En dat op een oppervlak dat soms zo verweerd was dat je de groefjes nauwelijks kon zien. Erg lastig om dat zo te doen dat het niet al te zeer opvalt.” Het materiaal waarmee de stukadoors moesten werken, werkte niet mee. “Van Milt, de restaurateur waar wij voor werkten, had al een aantal pallets van een restauratiemortel afgenomen. Prima materiaal, maar voor frijnwerk bleek het niet geschikt. Een mortel moet iets stijf zijn om er groeven in te kunnen trekken. Deze mortel bevatte erg veel cement waardoor hij zó snel hard werd dat er nauwelijks meer in te werken was. Als je drie groeven had getrokken kon je je kammetje weggooien. We zijn toen overgestapt op een kalkmortel van Parex en daar ging het prima mee.”

Rietstengels en staalborstels

Ook het nieuwe tamponeerwerk moest netjes aansluiten op het bestaande werk. Net als vroeger werkten de stukadoors in een natte mortel waar ze met bossen rietstengels de structuur in aanbrachten. Dat ging goed waar het oude

En wéér is Rotterdam er in geslaagd om een stuk cultureel erfgoed te bewaren voor de toekomst én er een bijzondere hotspot van te maken.

> TNO heeft onderzoek gedaan naar de originele mortellaag

stucwerk niet al te ernstig verweerd was. Waar de tand des tijds de tekening flink had vervaagd, waren de rietstengels echter te grof. “Dan wordt het improviseren om zo dicht mogelijk bij de bestaande structuur te komen. We hebben er van alles voor gebruikt, tot aan staalborstels toe.”

Sierlijke krullen

Het originele station Hofplein, dat in de oorlog verwoest werd, was in art nouveau stijl gebouwd. In dat deel van het viaduct is dat nog terug te zien in onder meer de lijsten die eindigen in sierlijke voluten met drie krullen. Veel lijsten waren kapot, daar moesten nieuwe stukken worden ingezet. Drie lijsten waren compleet verdwenen.

De restauratiestukadoors hebben ze opnieuw getrokken, in het werk. “Zo strak als ze waren kregen we ze niet meer”, zegt Loïs Vlasblom. “Destijds hebben ze geleidingen gebruikt vanaf de onderkant van de bogen. Dat was daar toen nog allemaal net nieuw en strak. Nu is de gevel gerepareerd en niet meer vlak, dan kun je ook geen vlakke lijst krijgen.”

Op maat gesneden

De restauratiestukadoor heeft zo’n 20 voluten compleet moeten vervangen. Hij heeft de nieuwe stukken prefab gemaakt, in de werkplaats, met een gietmortel van Parex. Hoewel dat veel sneller werkte dan ze in het werk te maken, zaten er wel

Dan wordt het improviseren

wat haken en ogen aan. “De originele voluten zijn in de mortel uitgesneden. Daardoor zijn ze allemaal verschillend en dat zijn de voluten die ik heb gegoten natuurlijk niet. Die moest ik passend maken, maar als die gietmortel is uitgehard, dan heb je een slijptol nodig om de stukken aan te passen. Ik heb per stuk van te voren goed gekeken hoe hij precies moest worden. Ik goot hem dan ’s avonds in de werkplaats. De volgende ochtend kon ik hem voorzichtig lossen en een beetje in de juiste pasvorm schrapen. Dan was hij ’s middags voldoende uitgehard om hem te vervoeren en te plaatsen.”

Veelbelovend begin

Met het schilderen van de gevels is begin 2015 de restauratie afgerond. De bogen zijn casco opgeleverd, dus diverse huurders zijn bezig met de afwerking en inrichting ervan. Toch biedt Station Hofplein, zoals dit deel van het viaduct heet, al een aardige kijk op hoe het er straks gaat uitzien. Bogen die in de eerste fase zijn opgeknapt, zijn al bewoond en er zijn al verschillende terrasjes. Als straks de andere units ook in gebruik zijn en het stadspark op het dak is aangelegd, dan heeft Rotterdam er een heel bijzondere hotspot bij.

Station Hofplein

Opdrachtgever: Hofbogen b.v., Rotterdam
Architect: Akropolis Architekten, Rotterdam; Peña architecture, Rotterdam; ZUS, Rotterdam
Aannemer: Aannemingsbedrijf H.J. Jurrëns b.v., Utrecht
Aannemer restauratiewerk: van Milt Restaurateurs, Lunteren
Stukadoorswerk: Elvee Stucwerk, Zevenhuizen

Stucgilde

Voor projecten als de restauratie van Station Hofplein is het een zegen dat er een Neerlandsch Stucgilde is. Gespecialiseerde restauratiebedrijven beschikken doorgaans niet over de specialistische kennis en vaardigheden die voor het restaureren van stucwerk noodzakelijk is. Datzelfde geldt voor het gros van de stukadoors in Nederland. Langzamerhand komt daar verandering in. Sinds een aantal jaren worden er in ons land weer meesterstukadoors opgeleid. Zij beschikken over de specifieke kwaliteiten die bij het restaureren van stucwerk nodig zijn. Het merendeel van deze zeer vakkundige en goed geschoolde restauratiestukadoors heeft zich verenigd in het Neerlandsch Stucgilde. Dit verband maakt het onder meer mogelijk om grote werken zoals deze stucrestauratie uit te voeren.

Er zijn nog maar weinig stukadoors in Nederland die een restauratie van dit kaliber kunnen realiseren. Zonder de gecombineerde kennis en kunde van het Neerlandsch Stucgilde was dit nooit gelukt.