

Spoorbouwmeester Marianne Loof: 'Potentie van de spoorzones omarmen, maar voorkomen dat stations verstikken'

22-02-2023 10:59



De stationsgebieden zien een enorme bouwopgave op zich afkomen. Daar liggen grote kansen maar is ook spannend, want er moeten nog wel uitbreidingsmogelijkheden overblijven.' Aan het woord is Marianne Loof. Samen met VJ blikt zij terug op haar eerste 13 maanden als Spoorbouwmeester en vertelt zij waar partijen voor moeten waken bij het bebouwen van gebieden waar veel reizigers en vervoersmiddelen samenkomen. 'Het station van tegenwoordig is bijna een stad op zich.'

Op 1 januari 2022 werd Marianne Loof door ProRail en NS voor een periode van drie jaar tot nieuwe Spoorbouwmeester benoemd. Zij volgde hiermee Eric Luiten op. Met de komst van Loof kreeg Bureau Spoorbouwmeester opnieuw een ervaren architect en ruimtelijk adviseur als boegbeeld.

Station en stad groeien nog dichter naar elkaar toe

De officiële taakomschrijving van de Spoorbouwmeester met het Bureau Spoorbouwmeester is om, niet alleen de directies van ProRail en NS maar ook andere belanghebbenden, gevraagd en ongevraagd te adviseren over stedenbouw, architectuur, productontwerp, landschap en grafische vormgeving, monumenten en kunst. Daarnaast is de Spoorbouwmeester verantwoordelijk voor de actualisering, toepassing en doorontwikkeling

van het Spoorbeeld, het overkoepelend vormgevingsbeleid van de spoorsector.

‘Mijn functieomschrijving is overigens wel aan verandering onderhevig’, geeft Loof aan, die naast haar rol als Spoorbouwmeester ook nog steeds werkzaam is bij LEVS architecten. ‘Station en stad gaan de komende jaren een nóg sterkere interactie met elkaar aan.’ Het station, met al zijn faciliteiten en eigen infrastructuur ziet Loof als een stad in een stad. En de stedenbouw drapeert zich daar steeds meer als een soort slang omheen. Als Spoorbouwmeester wil zij zowel de potentie van de spoorzones omarmen en tegelijkertijd voorkomen dat de stedelijke verdichting langzaam maar zeker een wurgslang wordt die geen adem- en groeiruimte meer overlaat voor het station en spoor.

‘Nederland is nooit af’

‘Als Nederlanders zijn we doorgaans niet heel sterk als het gaat om vooruitplannen. We rekenen vaak niet langer door dan 20 of 30 jaar,’ merkt Loof op. ‘Men dacht in het begin van deze eeuw dat Nederland wel ‘af’ was. Maar Nederland is nooit af. Daarnaast neemt de bevolkingsgroei ook nog steeds toe. Dat legt ook een grote druk op de mobiliteitsknooppunten. We zijn dus genoodzaakt rekening te blijven houden met uitbreidingsmogelijkheden rondom het spoor. Die ruimte moeten we koesteren.’

Marktpartijen en de overheid spelen aan tafel nog te vaak hun eigen deuntje. Als Spoorbouwmeester moet ik ervoor zorgen dat het een orkestje wordt.

Stedelijke verdichting

Hoewel een stad zich doorgaans veel sneller ontwikkelt dan het spoor denkt Loof dat er momenteel soms té veel heil wordt gezocht in hoogstedelijke verdichting in en rondom de Nederlandse spoorzones. ‘We moeten er samen voor waken dat het gebied rondom de stations niet te vol wordt, waardoor de toegang naar het station en de stad verandert in een smalle corridor’ zegt zij.

Stations worden mobiliteitshubs en zijn tegelijkertijd het brandpunt van de grootste verstedelijkingsopgave van de stad. Dat leidt bijvoorbeeld tot enorme stapeling van bijvoorbeeld hoogbouw en busstations. Maar van belang is dan wel de omgevingskwaliteit voor bewoners bezoekers en reizigers. De stationsomgeving is immers dé publieke ruimte van de stad, duurzame mobiliteit dé toekomst van de steden. De grote steden zouden volgens haar baat hebben als zij een 15-minuten stad zouden worden. Dat betekent dat alle inwoners binnen een kwartier met het openbaar vervoer, fietsend of lopend alle essentiële voorzieningen kunnen bereiken: winkels, kantoren, scholen, zorg, sport, cultuur en ontspanning. ‘Niet al het vervoer hoeft bij het station opgesteld te staan. Verdeel meerdere mobiliteitspunten over de stad’, is het advies van Loof, die hiermee pleit voor meer ruimte en een betere bereikbaarheid met de fiets.

Bouwen rondom een station

‘En als je dan toch besluit te bouwen rondom een station of spoorzone, zorg dan dat je iets ontwikkelt waar je over dertig jaar ook nog trots op kunt zijn,’ antwoordt Loof op de vraag wat haar advies is aan gemeenten en ontwikkelaars. ‘In een aantal spoorzone ontwikkelingen zie ik dat de vastgoedontwikkeling belangrijker is dan de totale kwaliteit van de stedelijke ruimte. Ik schuw het niet om dit te benoemen. Want bouwen rondom een station betekent dat je ook een groot publiek belang dient.’

‘Het is onze gezamenlijke taak om het station niet als object te zien maar meer naar de stedenbouw eromheen te kijken. Station en stad moeten eigenlijk als één geheel worden beschouwd. Lukraak twee woontorens naast een station bouwen is geen goed voorbeeld van spoorzone-ontwikkeling.’



Station Den Haag Centraal | ©Bureau Spoorbouwmeester | Fotograaf: Jannes Linders

De partijen met wie Loof samenwerkt hebben allemaal hun eigen belangen. 'Vanuit mijn vakgebied voel ik me zowel thuis in de stadse- als in de spoorwereld. Ik help bij deze vertaalslag en zorg dat het grote geheel niet uit het oog wordt verloren. Marktpartijen en de overheid spelen aan tafel nog te vaak hun eigen deuntje. Als Spoorbouwmeester moet ik ervoor zorgen dat het een orkestje wordt'.

Langjarige ontwikkelfase

De architect ziet in haar rol als Spoorbouwmeester veel plannen voorbijkomen voor gebiedsontwikkelingen rondom de stations. Wat is volgens haar een schoolvoorbeeld van een goed station? 'Persoonlijk vind ik Rotterdam Centraal een mooi voorbeeld van een goede schakel tussen twee delen van de stad, met een prettige verblijfsmogelijkheid. Het stationsgebouw straalt openheid uit, waardoor de reiziger en bezoeker zich welkom voelen. Bedenk wel dat dit plan al in de jaren '90 is bedacht. Dat betekent dat de ontwerpen die ik nu zie nog aan het begin van een langjarige ontwikkelfase zitten, mede door de complexiteit die bouwen nabij het spoor met zich meebrengt', waarschuwt Loof tot slot.



Luchtfoto Rotterdam Centraal | ©Bureau Spoorbouwmeester | Fotograaf: Siebe Swart

Hoofdfoto: Marianne Loof ©LEVS Architecten

Sandra Lissenberg