

Marianne Loof

E

Er is een foto van Marianne Loof als 1-jarige dreumes, getooid met een conducteurspet en -bordje. Loof toonde het kielkje in 2021 bij haar intrede als Spoorbouwmeester, grappend dat ze ‘voorbested’ was voor de functie. Die werd eerder door ProRail en NS in het leven geroepen om hen te voorzien van onafhankelijk advies over ‘ruimtelijke kwaliteit rondom het spoor’.

Loof wees meteen op de richting waarin het wat haar betreft moest gaan. Bouwopgaven stapelden zich op bij stations als Utrecht en Amsterdam Sloterdijk, waar woontorens en kantoren pal naast en over het spoor werden gebouwd. Deze stedelijke verdichting draagt volgens haar bij aan een duurzame stad, doordat het OV-gebruik stimuleert en er minder huizen vrijrijzen in weilanden. ‘Maar dat is niet genoeg’, zei ze, wijzend op de ‘olifant in de kamer’: CO₂. De productie van staal en beton, veelgebruikt voor infrastructuur en hoogbouw, draagt daaraan bij. Tijd om die olifant te tackelen, vond ze.

V Vandaag sluit Loof haar vierjarige termijn als Spoorbouwmeester af. Daarin begon ze onder meer een onderzoek naar bouwen met een zogenaamd CO₂-budget, wat resulteerde in het handboek *Paris Proof Stations*, dat de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015 volgt. Sindsdien moeten bij studies naar grote ontwikkelingen, zoals rond de stations Den Haag Laan van NOI, Dordrecht en Den Bosch, CO₂-reductiedoelen worden behaald. Perronkappen worden voortaan gebouwd volgens nieuwe ontwerpvoorschriften. Het eerste met biobased en gerecyclede materialen ontworpen stationsgebouw is in de maak in Zwolle.

Terwijl de landelijke politiek de klimaatambities terugschroefde – woningbouw krijgt voortaan voorrang boven wind- en zonneparken – slaagde Loof erin om met de spoorsector een duurzame sprong voorwaarts te maken. ‘Marianne is een pragmatische idealist die zich niet blindstaart op utopische vergezichten, maar denkt in uitvoerbare plannen’, zegt haar zoon Thijs van Stigt. ‘Ze kan zowel inzoomen op een bouwkundig detail, als uitzoomen om het politiek-financiële systeem te begrijpen waarin gebouwen tot stand komen. Dat is haar kracht.’

M Mirjam van Velthuisen, directeur bij ProRail, leerde Loof kennen als ‘toegankelijk’ en ‘enorm bevlogen’. ‘Ze heeft duurzaamheid bij ons op de kaart gezet. Niet als een principiële kwestie, waarbij het roer in één keer om moet, maar door ons te wijzen op keuzen die we moeten maken en de gevolgen daarvan.’

Loof is geïnspireerd door de Duitse natuuronderzoeker en ontdekkingsreiziger Alexander von Humboldt: ‘Zijn manier van kijken, vanuit het besef dat alles met alles samenhangt, van ecologie tot cultuur, helpt mij om de wereld niet in hokjes te zien, maar als één levend geheel.’ Stationsprojecten overziend, denkt ze verder dan aantallen woningen, vierkante meters en reizigers: ‘Wat voor plekken moe-

ten het worden, en hoe gaan die bijdragen aan onze steden?’ Ze pleit voor ‘verstandig verdichten’: bouwstationsgebieden niet propvol met torens, maar laat ruimte voor een extra perron, aantrekkelijke pleinen en groenvoorzieningen die helpen bij regenwateropvang, biodiversiteit en hittestress.

Loof (1960) groeide op pal naast station Heemstede-Aerdenhout. Tijdens haar studie bouwkunde in Delft leerde ze haar partner Jurriaan van Stigt kennen, met wie ze in 1989 architectenbureau LEVS oprichtte en twee zonen kreeg. Kenmerkend voor haar ontwerpen zijn de elegante vormen, duurzame materialen en betaalbaarheid. Zo realiseerde LEVS in 2024 de prijswinnende woontoren Stepstone, de eerste ‘sociale hoogbouw’ op de Amsterdamse Zuidas, met onder meer een sportveld op het dak.

Boven Loofs werktafel hangt een foto van haar ‘heldin’, de Italiaans-Braziliaanse architect en sociaal-activist Lina Bo Bardi (1914-1992), bekend van publieke gebouwen zoals de voormalige fabriek Da Pompeia in São Paulo, die zij verbouwde tot gemeenschapscentrum. ‘Bo Bardi’s werk herinnert mij eraan dat schoonheid niet losstaat van empathie of betrokkenheid.’

In 2011 werd Loof voorzitter van de Amsterdamse welstands- en monumentencommissie. ‘Ze bracht energie mee, en een plan: de vijftien stadsdeelnota’s samenbrengen in een nieuwe welstandsnota’, vertelt Esther Agrícola, destijds hoofd van de gemeentelijke afdeling Monumenten. Duurzaamheid was geen onder-

werp in de oude nota’s, maar werd een rode draad in de nieuwe. Ze stak daarbij de handen uit de mouwen. Agrícola: ‘Als wij maandag op kantoor kwamen, had Marianne het hele weekend geschreven aan de nieuwe nota.’ Dat deed Loof vaak in haar huisje aan de Vinkeveense plassen, waar ze graag zeilt en zwemt.

‘Ik heb weinig geduld, kan best een duwer zijn als ik vooruit wil’, blikt Loof in een recent interview terug op haar spoorbouwmeesterschap. ‘Dat moet ook wel, anders kun je niet je sporen achterlaten.’ Ze draagt het stokje van Spoorbouwmeester over aan architect Daan Zandbelt. Zelf blijft ze actief bij haar bureau, ook al heeft ze bijna de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, en denkt ze na over wat ze daarnaast wil doen. ‘Ik ga in elk geval niet stilzitten.’



Foto Xander van Omm

Bevlogen architect die duurzame plannen pragmatisch aanvliegt

Terwijl de landelijke politiek de vaart haalde uit de klimaatambities van Nederland, lukte het Marianne Loof om met ProRail en NS een duurzame sprong voorwaarts te maken. Vandaag zwaait zij af als Spoorbouwmeester. ‘Ze is toegankelijk en enorm bevlogen.’

Door **Kirsten Hannema**

3x

MARIANNE LOOF

■ **Naast haar voorzitterschap** van de Amsterdamse welstandscommissie was Loof van 2012 tot 2018 bestuurslid bij de Bond van Nederlandse Architecten. Vervolgens werd zij voorzitter van het Amsterdamse architectuurcentrum Arcam en van de welstandscommissie in Den Haag.

■ **Loof reist graag en veel**, en werkte jarenlang aan grote woningbouwopdrachten in Rusland, van Moskou tot Tomsk. Toen in 2022 de oorlog in Oekraïne uitbrak, stopte haar bureau LEVS daar.

■ **Met haar architectenbureau** bracht zij in 2023 het boek *Carbon-based Design* uit, een handzame gids voor het ontwerpen van gebouwen met een CO₂-budget.