

Tijd voor
... een
... andere
T...al...e...t...ie
Transitie

Marianne Loof

Dit is een transcript van mijn lezing gehouden tijdens het event 'Tijd voor Transitie' in de Hondekop te Utrecht op 20 november 2025, ter gelegenheid van mijn afscheid als Spoorbouwmeester.

Marianne Loof

Publieke waarden

Beste allemaal, van harte welkom, op deze bijeenkomst over Tijd voor Transitie. Een titel die, denk ik, precies zegt waar we staan. Voor mij persoonlijk is dit een betekenisvolle middag. Aan het einde van het programma zit mijn taak als Spoorbouwmeester er op. Dan ben ik, zogezegd, weer een vrij mens.

Juist op zo'n moment van afscheid, is het waardevol om terug te blikken én vooruit te kijken. Naar wat we samen in beweging hebben gezet. En naar wat we nog te doen hebben. Want dat mijn rol ophoudt, betekent niet, dat de transitie waarin we ons bevinden ophoudt. Het verhaal over hoe we van stations plekken maken die uitnodigen tot reizen met het ov. Die vanzelfsprekend verbonden zijn met hun omgeving. En waar 'Parijs' letterlijk en figuurlijk dichterbij is dan je denkt. Integendeel, dat

verhaal begint pas. Jullie zijn allemaal nodig om het verder te brengen. En daarom waardeer ik het enorm, dat jullie hier zijn.

Vier jaar geleden zei ik ja tegen deze rol, omdat ik geloof dat de Spoorbouwmeester publieke waarden vertegenwoordigt. Waarden als toegankelijkheid, duurzaamheid en de kwaliteit van onze leefomgeving. Vanuit die verantwoordelijkheid – wilde ik bijdragen aan een toekomstbestendig Nederland: leefbaar, bereikbaar en rechtvaardig. Ook voor de generaties na ons. Architectuur was en is daarbij voor mij nooit een doel op zich, maar een middel om een groter doel te dienen: een samenleving waarin ruimte, mobiliteit en leefkwaliteit met elkaar in balans zijn.

De opgave

Onze stationsgebieden spelen daarin een sleutelrol. Het zijn de plekken waar al die grote opgaven samen moeten komen **1**. Waar verdichting en vergroening, wonen en reizen, elkaar niet in de weg hoeven te zitten, maar elkaar juist kunnen versterken. Als we dáár de samenhang weten te organiseren, laten we

zien wat een toekomstbestendig Nederland werkelijk betekent. Maar dat lukt alleen als we samenwerking de stuwraket laten zijn voor heldere keuzes, goed opdrachtgeverschap en duurzame ontwerpen. Het kán, en het gebeurt ook al. Maar vanzelfsprekend is het niet.

De roep om te 'bouwen, bouwen, bouwen' klinkt luid. Als we de klimaatopgave daarbij behandelen als een 'nu-even-niet'-onderwerp, dan gaan we het verleden herhalen. Dan laten we de kans schieten om de opgaven van wonen, infrastructuur en begrenzing op uitstoot, met elkaar te verbinden. Dan drijft het denken in groei en maakbaarheid, ons verder weg van een klimaatneutraal Nederland in 2050. En daarvan zullen misschien niet wijzelf, maar wel de kinderen die nu geboren worden, de gevolgen ondervinden. Zelfs nu miljarden worden vrijgemaakt om nieuwe woonwijken bereikbaar te maken, is de vraag niet óf we bouwen, maar hóe - en met welke waarden. Daarom hebben we een gezamenlijke beweging te maken: naar meer, met minder. En het moment daarvoor is nú.

Dat vraagt niet alleen om nieuwe oplossingen, maar ook om een ander bewustzijn. Daarmee bedoel ik niet dat we het verleden moeten uitgummen. Wie vooruit wil, moet weten waar hij vandaan komt. We kunnen leren van het verleden. In het besef dat we bij het schrijven aan de toekomst nooit op een blanco vel papier werken, maar altijd verder bouwen aan wat er al is.

Mijn inspiratie

Boven mijn bureau hangt een beeld van mijn heldin, Lina Bo Bardi: architect, ontwerper en sociaal idealist. Ze werkte in het naoorlogse Brazilië en geloofde dat architecten niet alleen gebouwen vormgeven, maar ook de samenleving zelf.

Dit is de expositieruimte van haar museum in São Paulo, waar historische schilderijen niet aan muren hangen, maar vrij in de ruimte zweven **2**. Zo maakt ze het verleden aanwezig en zichtbaar, in een dialoog met het heden.

Wat mij raakt in haar werk, is haar overtuiging dat het ontwerp altijd verbonden moet zijn

met collectieve verantwoordelijkheid en sociale betekenis. En dat het de grenzen van esthetiek moet durven verleggen. Dit beeld herinnert mij er elke dag aan, dat onze keuzes rusten op wat vóór ons is gemaakt, maar ook richting geven aan wat ná ons komt. Het verleden verdwijnt niet. Het beweegt met ons mee. En juist in dat besef – dat elke keuze die we maken, zowel een echo is van het verleden, als ook een voorzet voor de toekomst – ligt voor mij de essentie van ontwerpen, én van goed opdrachtgeverschap.

Voordat we hierover met elkaar in gesprek gaan, wil ik jullie voorstellen aan twee mensen die de afgelopen vier jaar een inspiratiebron voor mij zijn geweest.

Als eerste: dit meisje **3**. Dit ben ik. Elf jaar oud. Op de drempel van kindertijd en puberteit. Ik groeide op in een tijd waarin meisjes – en ik dus ook – geacht werden zorgzaam en volgzaam te zijn. Maar ik was uit ander hout gesneden: jongensachtig, zoals ze toen zeiden, en onbevreesd nieuwsgierig. Ik had een honger naar begrijpen. Ik wilde lezen

en leren, kijken en maken. Ik wilde weten hoe dingen in elkaar zaten, en waarom dat zo was. Zorgen voor anderen zou voor mij, met wie ik was, vooral een inperking betekenen. En op dat pad wilde ik beslist niet terechtkomen. Dat betekende wel, dat ik me moest ontworstelen aan normen en verwachtingen. En me niet moest laten afleiden. Maar het maakte me óók minder geneigd om me aan te passen aan 'hoe je dingen doet'. Degenen van jullie die wat langer met mij samengewerkt hebben, zullen dat misschien herkennen.

Ook in mijn rol als Spoorbouwmeester heb ik niet binnen de lijntjes willen kleuren. Ik heb er iets van mijzelf in willen leggen: het deel van mij dat *boven* de materie wil hangen, om samenhang te zien en vastgeroeste overtuigingen in beweging te brengen, en het deel van mij dat *onder* de spreekwoordelijke motorkap wil kijken en vieze handen wil maken om de bougies anders af te stellen, om concrete doelen te bereiken.

In een context vol belangen, was dat niet altijd eenvoudig. Toch geloof ik nog steeds, dat

juist nieuwsgierigheid en verbeeldingskracht ons gaan helpen om richting te geven aan de toekomst.

Dat brengt me bij die tweede inspiratiebron. Iemand die het levende voorbeeld is van hoe kennis en verbeeldingskracht elkaar versterken.

Alexander von Humboldt

Dit is Alexander von Humboldt **4**. Uitvinder, ontdekkingsreiziger. En inderdaad: een witte man van twee eeuwen geleden. Die hebben in deze tijd niet meer zo'n goede naam. Maar soms vind je een bondgenoot in een onverwachte hoek. En wil de ironie, dat we van een Pruisische baron kunnen leren hoe wij in ónze tijd voorbij het 'witte-mannen-denken' kunnen komen.

Humboldt leefde en werkte, zo schreef de Groene Amsterdammer ooit, in een tijd waarin "de wereld werd benaderd als een tuin die aangeharkt moest worden, de natuur getemd, en de wilden opgevoed." Maar hijzelf was zijn tijd ver vooruit. We kunnen hem met recht

de eerste klimaatactivist noemen. Hij schreef over de invloed van ontbossing. Over de uitputting van de bodem. Over de ellende van koloniale uitbuiting. En - en dat was in zijn tijd revolutionair - over de *samenhang* tussen die thema's.

Humboldt nam karren vol meetinstrumenten mee op zijn reizen. Hij verzamelde ongekende hoeveelheden data **5**. Maar daar bleef het niet bij. Hij zocht naar patronen en verbanden, naar structuren en samenhang. En combineerde dat met verbeelding.

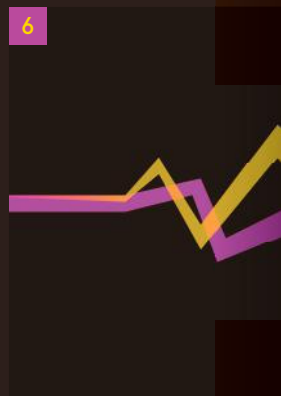
Beste allemaal, de toekomst vraagt van ons, dat we dwarsdenkende ontdekkingsreizigers worden. Dat we het onbevreesd nieuwsgierige kind in onszelf, wat vaker aan het woord laten. En dat we de blik van de ingenieur, combineren met het vermogen om in de losse feiten het grotere verhaal te zien.

Drie invals hoeken

Vanmiddag kijken we daarom vanuit drie invalshoeken naar de opgaven waar we voor staan: observeren, onderzoeken en agenderen, vormgeven en realiseren.

Voordat we hierover in gesprek gaan, wil ik kort mijn perspectief op deze drie invalshoeken delen.

Als we terugblikken, zien we dat het spoor en de stations zijn gevormd door en in een tijd van onbegrensde groei. De industriële revolutie gaf ons het spoorweganet, met de aardgasbaten betaalden we de Nieuwe Sleutelprojecten. Er was ruimte in overvloed,





er waren mensen genoeg en centrale regie was nog vanzelfsprekend.

Eind september werd onze gezamenlijke inzet op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en reizigersbeleving maar liefst zeven keer beloond bij de Brunel Awards, met daarbovenop een special jury award voor de consistente hoge kwaliteit. Dat is internationale erkenning voor onze stations en spooromgevingen. Daar mogen we trots op zijn. Maar die erkenning is geen rustig bezit.

Transitiefase

We hebben opnieuw een grote stap te zetten, de verre toekomst in. Om *vanuit* die toekomst in het hier en nu de juiste keuzes te maken. En daarvoor moeten we afscheid nemen van oude manieren van denken en doen. Dat betekent dat we ons bevinden in een transitiefase: de overgangperiode tussen het oude en het nieuwe **6**. Een tussenruimte, waarin vertrouwde structuren en zekerheden wegvallen, maar de nieuwe situatie nog niet is gevormd.

Dit 'niemandsland' kan leiden tot onzekerheid, onrust en verwarring - het oplevende conservatisme dat we momenteel zien in de wereld, is daar in mijn ogen een uitingsvorm van. Tegelijk biedt deze fase juist ook kansen voor vernieuwing en creativiteit.

Daarom heb ik als Spoorbouwmeester samen met het Bureau niet alleen willen werken aan het *hoe*. Ik heb de focus willen leggen op het *waartoe*. Vanuit betrokkenheid en verantwoordelijkheid, hebben we vanzelfsprekendheden willen bevragen. Omdat we geloven dat de manier waarop mensen kunnen reizen, iets zegt over hoe we als samenleving met elkaar omgaan en welke waarden we centraal zetten.

Observeren

Observeren betekent daarom voor mij niet alleen feiten registreren en bestaande structuren accepteren. Het gaat me om structuren blóótleggen, zodat zichtbaar wordt welke obstakels we moeten wegnemen om vooruit te komen. Dát is wat ik bedoel met: boven de materie hangen, én onder

de motorkap de bougies anders afstellen. Want niet 'ergens' of 'ooit', maar juist in de stationsopgaven - waar tijd, ruimte, belangen en mensen in een hogedruk-ketel bij elkaar komen - klinkt elke dag opnieuw de vraag: Wie willen we zijn, en wat laten we na? Als we in 1950 hadden kunnen sturen, wat hadden we met de kennis van nu, dán anders gedaan? Ik kan wel wat dingen noemen - en jullie vast ook.

In Nederland zijn we bijvoorbeeld decennialang achteloos omgegaan met ruimte, bodem en lucht. Vervuiling hebben we letterlijk onder de grond gestopt **7**. En toen de aardgasbaten binnenstroomden, investeerden we niet een generatie verder, zoals Noorwegen, maar consumeerden we met een houding van 'na ons de zondvloed'. En die zondvloed kwam. Nu krijgen we - met een flinke rente - de rekening gepresenteerd voor wat toen vooruitgeschoven werd. PFAS en stikstof: het is de keerzijde van polderen. Ook de netcongestie is de doorwerking van uitstelgedrag.

Vandaag krijgen we opnieuw de kans om de toekomst serieus te nemen. Ons af te vragen

wat we hopen dat ónze kleinkinderen in 2050 over ónze beslissingen zeggen.

Agenderen

Dat brengt me bij het thema agenderen en onderzoeken. Het mag duidelijk zijn: ons er in kleine stapjes 'uit-engineeren', daar gaan we het niet mee redden. Toch is 'fixen' nog vaak de reflex. Meer middelen vragen. Nóg een studie optuigen. Even níet CO₂ er óók nog bij. En als de druk echt hoog wordt, trekken we ons terug op ons eigen eiland, en verwachten we dat de ander dat lastige onderdeelje op zijn terrein wel oplost.

Het gevolg: concurrentie waar niemand op zit te wachten: tussen steden en regio's, tussen stad en station, tussen spoor, busterminal en fietsenstalling, tussen klimaatopgave, vastgoed, en inclusiviteit, en ga zo maar door **8**. En ik weet: die reflex komt voort uit de complexe systemen die we opgetuigd hebben om besluiten vóór ons te nemen. Maar we moeten dat patroon doorbreken - omdat we met elkaar meer zijn dan de som der delen.

Zoals observeren niet alleen gaat om kijken, maar om een dialoog met de realiteit, zo gaat agenderen en onderzoeken niet alleen over data verzamelen, maar over richting geven aan de toekomst door in het heden anders te handelen. In het onderzoek Paris Proof Stations zijn we daarom vertrokken vanuit de vraag: hoe maken we beleid meetbaar en stuurbaar, op basis van feiten? Ons onderzoek laat zien dat Paris Proof bouwen kán. Mits we CO₂ vanaf de eerste schets als harde ontwerpparameter hanteren. Want juist in die vroegste ontwerpbeslissingen, ligt de grootste winst - in CO₂ én kwaliteit.

Het onderzoek heeft, na best wat schuren, een omslag in het denken teweeggebracht en raakt inmiddels verankerd als voorwaarde voor financiering. Ook klimaatadaptief ontwerpen staat op het netvlies. Beide niet meer als bijzaak, maar als richtinggevend ontwerpprincipe. Ik ben daar trots op.

En ik beseft: het vraagt iets van onze manier van werken. Ondergrondse stapelingen bijvoorbeeld, vallen dan in negen van de

tien gevallen af. Maar de grootste transitie is misschien wel, dat we die beperking niet als een verlies zien, maar als een kans. Ontwerpers hebben altijd al gewerkt met grenzen en met wat er opgelost moest worden.

Een CO₂ budget hoeft daarom geen knellend kader te zijn **9**. Het kan juist een kompas bieden dat richting geeft aan verbeelding en kwaliteit. Niet de rem op ambitie, maar de motor van innovatie, samenhang en schoonheid.

Realiseren

Dat brengt me bij het derde thema van vanmiddag: realiseren en ontwerpen. Jullie zullen mij niet horen zeggen dat deze transitie een gemakkelijke is. Een oud verhaal loslaten zonder dat het nieuwe al volledig zichtbaar is: dat schuurt. Juist dit ongemak is het teken dat we niet wat dekstoelen op de Titanic aan het rechtzetten zijn, maar daadwerkelijk de koers verleggen.

Het realiseren van kwaliteit – dát is diep verankerd in onze traditie als spoorsector.

En die kracht, die we van oudsher hebben, hebben we nú nodig om de stap naar de toekomst te zetten. Stationsgebieden zijn hiervoor de perfecte proeftuinen én realisatieplekken. Knooppunten waar die grote woorden van verdichting, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en leefkwaliteit, tot uitdrukking komen in ontwerpen die betekenis hebben voor ménsen.

En die de toekomst naar het heden halen en deze echt verbeelden.

Realiseren betekent, dat we onze visie en waarden tastbaar maken. Dat Paris Proof ons ontwerpkompas kan zijn: voor materiaalkeuze, verdichting en vergroening. Voor anders bouwen. Of minder. En soms ook helemaal niks. Dát zijn de moedige keuzes die het verschil maken tussen de koers verleggen, of een beetje met de dekstoelen blijven rommelen terwijl het orkestje doorspeelt. We weten allemaal hoe dát verhaal afliep.

Tijd voor transitie

Beste allemaal, ik rond af. En ik wil eindigen bij waar mijn fascinatie begon toen ik 11 jaar oud was: bij het geloof dat er méér mogelijk is dan het dominante narratief ons voorhoudt.

En bij Alexander von Humboldt ¹⁰, die ruim tweehonderd jaar geleden schreef: “Wanneer de aarde schudt op haar oude grondvesten, die we voor zo stevig hadden aangezien, is een moment genoeg om langdurige illusies te vernietigen.”

Hij schreef dit na een zware aardbeving in Venezuela. Maar het citaat gaat over meer. Het gaat ook over een oude wereld die wankelt. In Humboldts tijd had de Franse Revolutie de

oude orde van monarchie, kerkelijke macht en feodale systemen op losse schroeven gezet. De wetenschap en Verlichting ondermijnden traditionele wereldbeelden. En hijzelf zag als een van de eersten dat de natuur geen statisch decor is, maar een levend, dynamisch systeem.

Zijn werk herinnert ons eraan dat we als mensen misschien de neiging hebben om vast te houden aan bekende structuren. Maar dat we gelukkig óók grote veranderingen tot stand kunnen brengen. We maken de toekomst door te handelen in het hier en nu. Dat vraagt leiderschap van ons allemaal, ieder vanuit zijn eigen rol.

In mijn tijd als Spoorbouwmeester heb ik het ongemak dat we bij een transitie ervaren, niet uit de weg willen gaan. Samen met het Bureau, heb ik richting willen geven. Daarin was ik soms inspirerend, soms stevig, soms confronterend. Ik deed dat niet voor mezelf. Maar met een groter doel voor ogen: bijdragen aan een Nederland waar het verleden niet stolt, maar waar de toekomst vormgegeven wordt. Daarom is dit vandaag mijn oproep:

Durf een ontdekkingsreiziger te zijn. Kies voor de lange lijnen, voor waarden, voor regeneratie. Draag de verwondering van het kind in je, met je mee. En durf ongemak te verdragen en te benoemen. Want alleen daaruit ontstaat iets nieuws.

Dank u wel.

Marian Croff

Tekst

Marianne Loof

Visuele identiteit

LAVA

I.s.m. Marloes Telle | Bij zinnen

© november 2025

