

→ Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



Najaar 2010



→ **Schuifpuzzel**

Verplaatsen bussen en taxi's
pagina 2



→ **Wat doe jij?**

Tjerk van Impelen, voorlichter
Infocentrum Stationsgebied
pagina 7



→ **Stadskantoor**

Bouwen komt in zicht
pagina 8



Aannemer Besix startklaar voor bouw terminal

De handen kunnen uit de mouwen, de aannemer is gekozen: het Belgische Besix gaat de nieuwe OV-terminal bouwen. Het bedrijf heeft wereldwijde ervaring met grote bouwprojecten en is in Utrecht al druk aan het voorbereiden en plannen. Nog dit najaar gaat Besix daadwerkelijk aan de slag.

Grootschalig

Besix bestaat sinds 1909 en ging tot 1990 door het leven als de 'Belgische Betonmaatschappij'. Tegenwoordig opereert het bouw- en vastgoedbedrijf in vijftien landen, waar het vooral tekent voor groot-schalige bouwprojecten. In Nederland gaf Besix al een fraai visitekaartje af: het inmiddels veelbekroonde station Amsterdam Bijlmer Arena. "Die ervaring komt ons nu in Utrecht goed van pas", zegt Emiel Braeckman, projectdirecteur voor Utrecht Centraal. "In Amsterdam hebben we bijvoorbeeld ervaring opgedaan met spoorveiligheid – hoe kun je veilig bouwen te midden van rijdende treinen – en het werken in een zeer druk stedelijk gebied."

Steeds drukker

Voor dat laatste kan Besix in Utrecht een tandje bijschakelen. Utrecht Centraal is immers het hart van zowel de Domstad als het Nederlandse spoornet – en het wordt er steeds drukker: destijds gebouwd voor circa 35 miljoen reizigers per jaar, nu zijn het er 65 miljoen. Het huidige gebouw kan dat niet meer aan. Benthem Crowel Architecten ontwierp daarom een ruime, lichte en overzichtelijke hal. "Wij gaan dat gebouw neerzetten, inclusief technische ruimtes, een tunnel voor kabels en leidingen en winkelpanden, zowel tijdelijke als definitieve", vertelt Emiel. "Ook worden wij verantwoordelijk voor de sloop van de sporthal en de Jaarbeurstraverse, zodat er ruimte ontstaat voor de OV-terminal."

Zes fases

Besix gaat dat alles doen in zes fases die in totaal duren tot eind 2015. "We bouwen de terminal in delen, steeds op een andere plek, zodat de rest in gebruik kan blijven", aldus de projectdirecteur. "We zijn nu alle plannings aan het maken en dan begint dit najaar fase 1, met onder andere bouwkuipen maken, bouwketen plaatsen en de sloop van de sporthal." ←



Emiel Braeckman op station Bijlmer Arena: "De ervaring die we hier opdeden, zal ons in Utrecht goed van pas komen."



Volg Stationsgebied Utrecht op Twitter!

Het laatste nieuws over de ontwikkelingen in het Stationsgebied meteen op uw telefoon of computerscherm? Volg 'CU2030' via Twitter: <http://twitter.com/CU2030>. ←

Reiziger aan het woord



Busstation Zuid. Bij de halte van GUV-bus 29 staat Laura Roelofs, consultant bij ING. "Ik ben aan het werk, kom net aan met de trein vanuit Amsterdam, en ga nu naar Papendorp", vertelt ze.

De 29 is een van de stadsbussen waarvan de halte is verhuisd naar Busstation Zuid, het voormalige streekbusstation. Een vreemde bus in de buurt dus. Dat was wel even wennen, zegt Laura, die als onregelmatige bezoeker van het gebied de door GUV verspreide folders had gemist. "Ik pak deze lijn wel vaker. Dan stap ik in de trein alvast in de achterste coupé, zodat ik op het station snel de trap af kan en naar de bus. Toen ik een tijdje terug aankwam, zag ik ineens dat bij de gebruikelijke halte alleen nog maar lijn 1 stopte! Dat was een verrassing. Gelukkig stond er iemand van GUV die mij verder hielp. Ach, nu weet ik weer waar ik moet zijn is het geen enkel probleem meer!"



Bussen en taxi's slaan aan het 'schuiven'

Nu de bouw van de nieuwe OV-terminal in aantocht is, betekent dit ook het nodige 'geschuif': op plekken waar moet worden gesloopt of gebouwd, is ruimte nodig. Om die reden is een aantal bussen verhuisd, vindt u binnenkort de taxi's op een andere plek en vervalt een fietsroute.

Bussen

Bij de bussen gaat het om namen en 'rugsnummers'. Het stadsbusstation heet voortaan 'Busstation Noord', het streekbusstation 'Busstation Zuid'. Dit is gedaan omdat het onderscheid tussen stads- en streekbussen gaat verdwijnen en steeds meer stadsbussen vanaf het streekbusstation gaan vertrekken en omgekeerd. Nu gaat het om de verplaatsing van de lijnen 12, 12s, 13, 24 en 29 van GUV. De haltes van deze bussen zijn verhuisd van Busstation Noord naar Busstation Zuid. Hier hebben ook diverse lijnen van Connexion een andere halteplaats gekregen.

In het najaar veranderen de busroutes op beide busstations. Dit gebeurt omdat tussen Busstation Zuid en Noord, ter hoogte van restaurant De Tijd, een

bouwterrein wordt ingericht, waar onder meer een kraan komt te staan voor de eerste sloop- en bouwwerkzaamheden aan deze kant van het stationsgebouw. De haltes van de 12 en 12s krijgen dan opnieuw een andere plek, naast het spoor aan het eind van Busstation Zuid.

Taxi's

Het taxiplateau bij Hoog Catharijne, boven Busstation Noord, gaat buiten gebruik. Hier komt een tijdelijke ruimte voor winkelbevoorrading en de KLPD-post die nu nog in de stationshal zit. De looproute over het plateau naar de tramhalte blijft bestaan. Voor taxi's met een keurmerk (afspraken over de kwaliteit van het vervoer tussen gemeente en taxibranchie) komen enkele voorrijdplekken op Busstation Zuid, bij de (rol)trappen naar het stationsgebouw. Vanaf de standplaats aan het Moreelsepark

rijden de taxi's naar de voorrijdplekken om mensen mee te nemen. Op de plek waar de sneltramhalte Moreelse Park was, is een strook gemaakt voor 'kiss & ride' en de NS Zonetaxi (zie pagina 4/5).

Taxi's zonder keurmerk staan binnenkort aan de andere kant van het station, op het Jaarbeursplein.

Fietsen

Het fietspad langs het spoor, parallel aan Busstation Zuid en langs het NS-gebouw, gaat in de komende maanden buiten gebruik. Dit heeft te maken met de inrichting van het bouwterrein en de bouw van de nieuwe halte voor de lijnen 12 en 12s. Dat belemmert fietsers de doorgang. Fietsers kunnen over het bestaande pad langs Hoog Catharijne, parallel aan het tramspoor rijden.



Persen maar!

Je kan er bijna in staan, in de buis die van west naar oost onder Utrecht Centraal wordt doorgeperst. Op 1.50 meter onder de sporen komt een kabeltunnel met een doorsnede van 1.80 meter. Daar gaan straks naast dataverkeer en elektra, water en riolering doorheen.

Met stapjes van circa 50 cm baant de buis zich een weg door het 140 meter lange traject dat vooraf op obstakels is gescand. Voorin de -nu nog- holle buis graaft een werknemer van Strukton Infratechnieken met een kleine graafmachine de grond af. Via een transportband en kar wordt de grond via de achterzijde van de buis afgevoerd. De kabeltunnel bereikt naar verwachting eind november de overkant.



Jaarbeurskant: de metamorfose gaat beginnen

De OV-terminal Utrecht Centraal krijgt twee duidelijk zichtbare toegangsploinen. Een ervan komt aan de Jaarbeurskant, bij het Beatrixtheater: Stationsplein West. Om daar ruimte voor te maken, moet het nodige worden afgebroken. Die sloop gaat nu, stap voor stap, van start.



De sporthal, het Catharijnehof (het pleintje met winkels en horeca op de kop van de Jaarbeurstraverse) en de traverse zelf: het wordt allemaal verleden tijd. Want op deze plek komen het Stationsplein West, een fietsenstalling, het Stadskantoor en een deel van de nieuwe stationshal, met een van de hoofdingangen. "De winkels, horeca en sporthal zijn al een tijdje dicht", vertelt Edwin van den Broek, bouwmanager bij ProRail, "en we ronden de komende tijd, na zorgvuldig onderzoek, de verwijdering van asbest af. Dan kunnen we gaan afbreken."

Edwin en zijn team hebben voor de sloop een compleet stappenplan uitgedacht, "met als belangrijkste uitgangspunt dat het publiek gewoon tussen stationshal en Jaarbeurs kan blijven lopen. De trap, lift en roltrappen blijven in gebruik."



De komende maanden wordt allereerst de aansluiting tussen kantoorpand Leeuwensteyn en de sporthal gesloopt. "Daar beginnen we mee", zegt Edwin, "zodat de mensen die in dat kantoor werken straks niet achter hun bureau zitten te trillen als we verder gaan slopen."

Als dit klaar is, wordt het bovenste gedeelte van de sporthal afgebroken. "Vanuit de Jaarbeurstraverse kan men nu nog linksaf, het theater in", legt Edwin uit. "Maar daar gaan we ook slopen. Daarom maken we er een tijdelijke loopbrug naar het theater." Dit alles gebeurt nog dit jaar. In 2011 wordt het slopen afgerond en komen traverse en Beatrixtheater los van elkaar te staan. Als in de loop van volgend jaar de afbraak er eenmaal op zit, kan Stationsplein West afgebouwd worden. ←

Perrons geven hun geheimen prijs

Op Utrecht Centraal komt het vernieuwen van de perrons flink op gang. Het perron langs spoor 5 en 7 is grotendeels klaar. Het was een pittige klus, met soms onverwachte verrassingen.



Het perron langs spoor 5 en 7 was het eerste perron dat werd aangepakt. Kabels en leidingen werden vernieuwd, roltrappen werden vervangen, de oude kap werd gesloopt en de hoogte van het perron werd aangepast, zodat het nu voldoet aan Europese normen (76 cm boven het spoor).

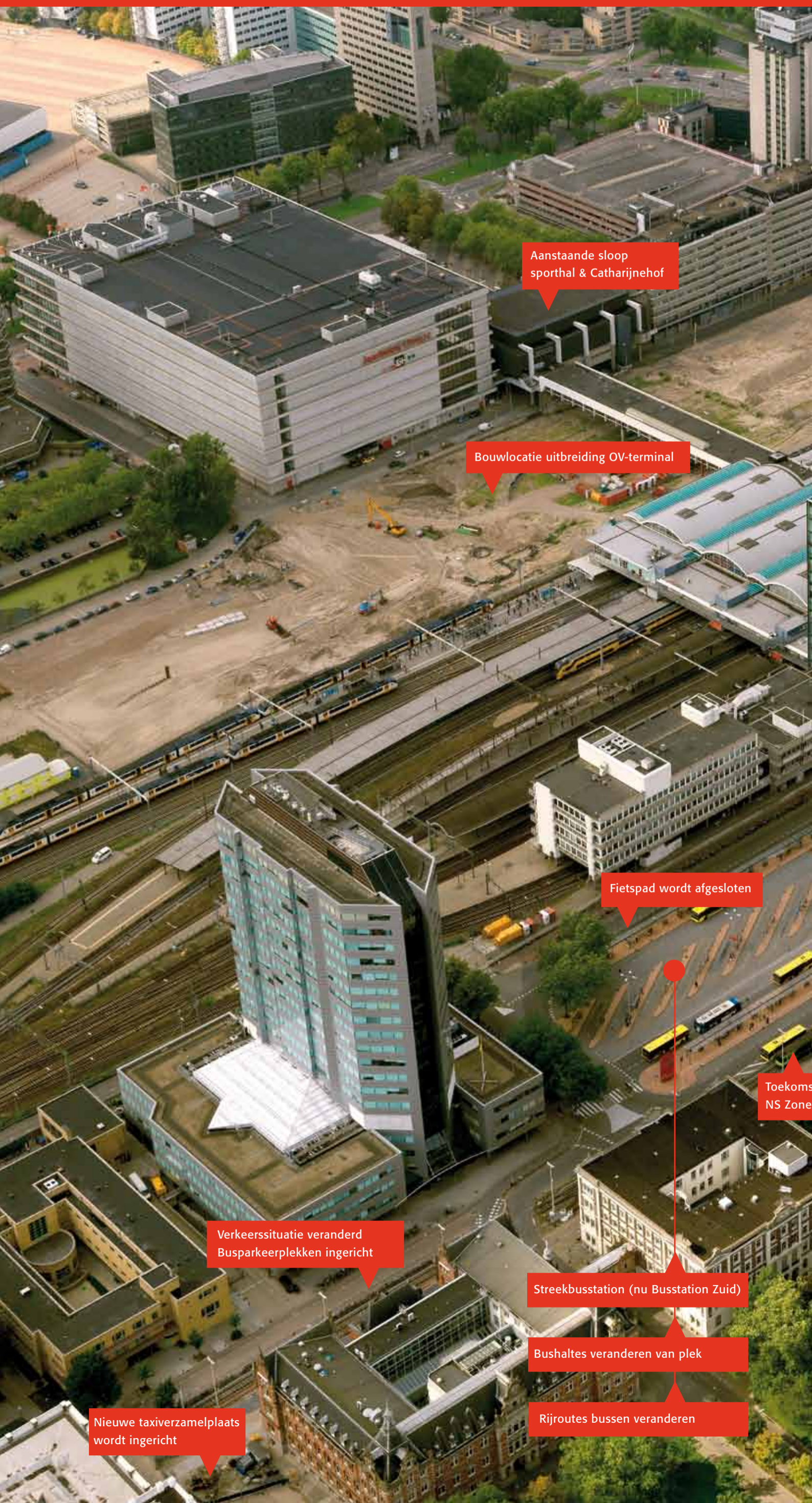
Voor aannemer Combinatie Utrecht CS (een samenwerking van Strukton Bouw en Strukton Civiel), die het werk uitvoert in opdracht van ProRail, was het een stevige klus. Alleen al omdat de bouwers hun werk moesten doen op een relatief klein oppervlak, met de nodige drukte om zich heen – zoals reizigers en treinen – en hun

materialen moesten aan- en afvoeren over het spoor. Gesneden koek evenwel voor bouwbedrijf Strukton, dat jarenlange ervaring heeft met dit soort werk en omstandigheden.

Een onverwachte uitdaging vormde echter de grote hoeveelheid oude funderingsresten en kabels die bij het opbreken van het perron aan de oppervlakte kwam. Dat kostte extra tijd, waardoor voor het plaatsen van de definitieve perronkappen – voorzien van zonnecellen – niet voldoende tijd overbleef. Want de treinen móesten vanaf 21 augustus weer gaan rijden. Daarom is er nu een tijdelijke beschutting

boven het perron. De funderingspalen zitten al in de grond, maar de definitieve kap wordt eind 2011 of begin 2012 geplaatst, als de sporen 5 en 7 weer buiten gebruik kunnen. Dit moet namelijk lang van tevoren worden geregeld en hangt ook af van andere werkzaamheden. Sinds 21 augustus en nog tot februari volgend jaar wordt gewerkt op het volgende perron, aan de kant van spoor 11. De andere helft van dit perron, langs spoor 12, wordt in het voorjaar van 2011 onder handen genomen. Het is de bedoeling om hier meteen de definitieve overkappingen te plaatsen. Later in 2011 wordt het perron langs spoor 8 en 9 vernieuwd. ←

Utrecht Centraal - najaar 2010



Aanstaande sloop
sporthal & Catharijnehof

Bouwlocatie uitbreiding OV-terminal

Fietspad wordt afgesloten

Toekomstige
NS Zone

Verkeerssituatie verandert
Busparkeerplekken ingericht

Streekbusstation (nu Busstation Zuid)

Bushaltes veranderen van plek

Nieuwe taxiverzamelaarsplaats
wordt ingericht

Rijroutes bussen veranderen

Bouwlocatie toekomstig Stadskantoor

Werkzaamheden perrons + perronkappen

Stadsbusstation (nu Busstation Noord)

Taxiplateau wordt opslag- en expeditieterrein
Kiss & ride verdwijnt

Toekomstig bouwterrein OV-terminal

Voorrijdplekken (keurmerk)taxi's

stige plekken
taxi + kiss & ride

Verder in het Stationsgebied...

Nieuwe fietsenrekken op het Jaarbeursplein



Op en rond het Jaarbeursplein wordt hard gewerkt. De sporthal wordt gesloopt, de reclamemast en het stenen bordes op het plein zijn al gesloopt en het asbest uit de plantenbakken is zorgvuldig verwijderd. Hierdoor is er ruimte vrij gekomen voor tijdelijke, dubbele fietsenrekken op het plein, met plek voor 1.900 fietsen. Langs de Jaarbeurspleingarage zijn nieuwe dubbellaagsrekken geplaatst met ruimte voor nog eens 250 rijwielen. In de definitieve situatie, in 2013, komt er onder het nieuw aan te leggen Stationsplein West een fietsenstalling voor 4.200 fietsen.

Catharijnebaan op de schop



De sloop van de Catharijnebak – de verdiepte betonnen 'snelweg' – is begonnen. De eerste damwanden zitten in de grond, een groot deel van het asfalt is verwijderd en de spuikoker (de waterverbinding tussen de Catharijnesingel en de Weerdsingel) is verplaatst. De komende maanden wordt er verder gewerkt aan de sloop van de bak. Dit zorgt helaas voor hinder in de buurt. De (binnen)stad blijft via drie rijstroken bereikbaar voor bewoners, reizigers en winkelend publiek. Na het slopen van de bak start de aanleg van de nieuwe bruggen over het toekomstige water van de Catharijnesingel.

De Vredenburg de lucht in!



Utrecht krijgt tijdelijk een iets andere skyline. De werkzaamheden aan het Muziekpaleis en winkel- en appartementencomplex De Vredenburg komen langzaam boven de bouwschutting uit. Op de bouwplaats aan het Vredenburg verrijzen deze herfst drie hoge bouwkransen, van 60 à 90 meter. Ter vergelijking: de Neudeflat is 57 meter hoog. De bouwkransen op het Vredenburg blijven naar verwachting zo'n twee jaar in bedrijf. De kranen zijn zo hoog omdat ze over het Muziekcentrum heen moeten kunnen draaien. Ook op de bouwplaatsen rondom het station komen hoge bouwkransen, voor de OV-terminal en het Stadskantoor.

Bodemsanering terrein Jaarbeustraverse afgerond

Krentenbrood door de wasstraat

Kolenas, puin, zelfs zware metalen en olie: een greep uit wat onder de Jaarbeustraverse het afgelopen jaar uit de grond kwam. Het terrein was op een aantal plekken behoorlijk verontreinigd. Maar er moet wel worden gebouwd. Tijd dus voor een grote schoonmaak.

Adieu Jaarbeustraverse, welkom OV-terminal en Stadskantoor: tussen het huidige stationsgebouw en het Jaarbeursgebied verandert de komende jaren heel wat. De historie laat zich echter niet zomaar uitwissen. Vroeger waren hier werkplaatsen van NS, een goederenoverslag en een benzinepomp. "Op die plekken is de grond vervuild geraakt – al weet je van tevoren niet precies waarmee. Het is net een krentenbrood: op sommige plekken zit iets, op andere is het egaal en schoon", zegt Raymond Banser, projectleider bij de Stichting Bodemsanering NS (SBNS), opgericht door NS, ProRail, de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat om vervuilde grond rond stations en langs sporen schoon te maken.

De SBNS was een jaar aan het graven. "Dat kwam onder andere door zware funderingen waar we op stuitten. Die moet je helemaal kapot maken voordat je ze eruit kunt halen. Er was ook sprake van de mogelijke aanwezigheid van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Maar die zijn gelukkig niet gevonden", blikt Raymond terug. De afgegraven grond – in totaal 20.000 kuub, duizend volle vrachtwagens – werd opgeslagen in een depot en onderzocht. Vervuilde grond werd afgevoerd naar een gespecialiseerde verwerker en goede grond werd ter plekke weer gebruikt bij het opvullen van de ontstane put. Ondertussen voerde ADC ArcheoProjecten archeologisch onderzoek uit (zie kader). "Nu de klus erop zit, geeft dat een voldaan gevoel", zegt Raymond. "Er kan nu veilig worden gewerkt en we hebben het probleem voor toekomstige generaties opgelost en in kaart gebracht." Een stukje verderop wacht de SBNS alweer een volgende klus: het terrein waar het nieuwe Stadskantoor komt.



Archeologisch onderzoek

Het is bekend dat onder het Jaarbeursgebouw in de prehistorie de Kromme of Oude Rijn heeft gelopen, waarlangs mensen hebben gewoond. Boringen moesten uitwijzen waar precies en in welke periode. Maar er zijn geen archeologische resten gevonden. Het terrein onder de Jaarbeustraverse bleek vroeger een laag gelegen en nat gebied; de bedding van de Rijn lag meer naar het noorden.



Op steeds meer plekken in en rond het station kunnen reizigers zich informeren over de (aanstaande) verbouwing:



in de i-Bouw



op de perrons



in de Jaarbeustraverse

Intussen in... Arnhem

Niet alleen in Utrecht, maar ook in Amsterdam, Breda, Delft, Den Haag en Rotterdam worden moderne OV-terminals gebouwd. Én in Arnhem, waar we dit keer in deze vaste rubriek een kijkje nemen.



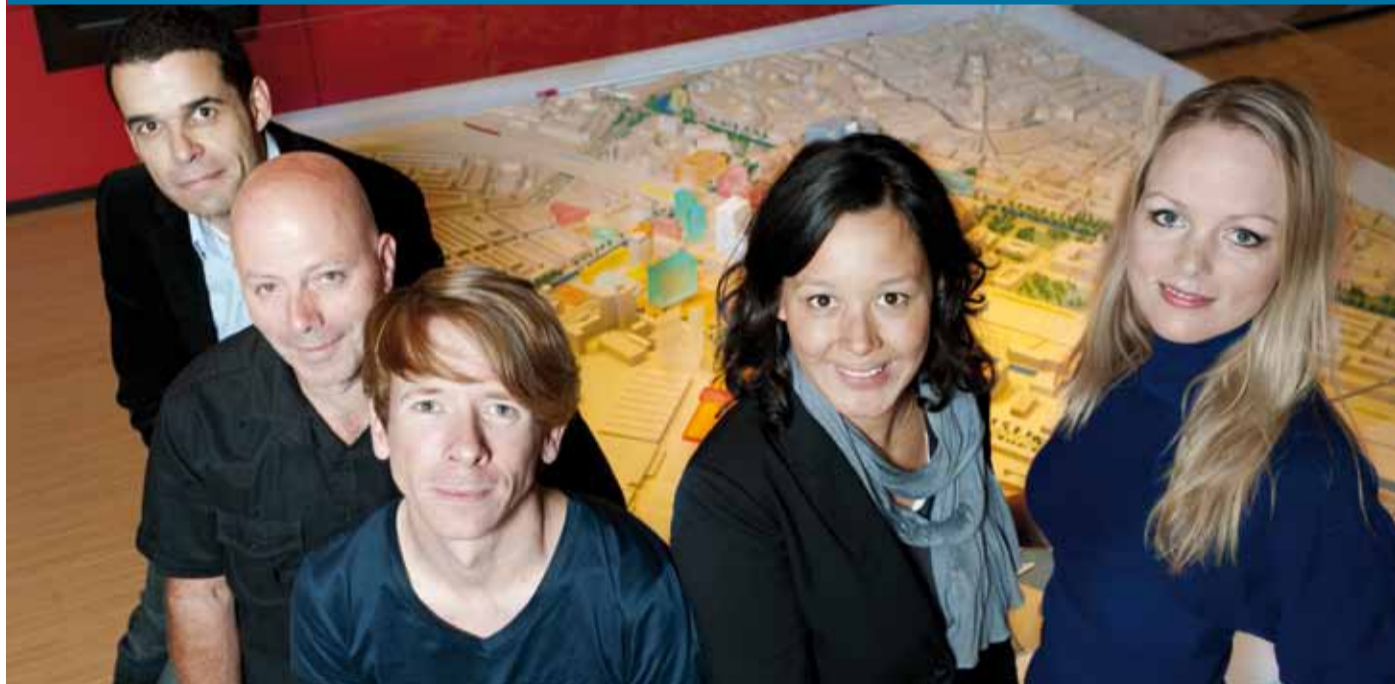
Spooknooppunt Arnhem kampt met vergelijkbare ontwikkelingen en perikelen als Utrecht: steeds meer reizigers, steeds meer treinen – die door de drukte vaak op elkaar moeten wachten – en een verouderd station. “Onder de noemer Arnhem Centraal knappen we daarom, samen met NS en de gemeente, station Arnhem en haar directe omgeving op”, vertelt Jouke Schaafsma, woordvoerder van ProRail. “De OV-terminal wordt ruim, modern en overzichtelijk – en daarmee prettiger en veiliger. Hij brengt alle vervoersvormen en -faciliteiten onder één dak. Inclusief de hogesnelheidstrein naar Duitsland. Maar ook een parkeergarage en een fietsenstalling. Reizigers en bezoekers vinden hier bovendien straks meer winkels, horeca en ontspanning.”

Ook rondom het station gebeurt van alles, verzekert Jouke. “Zoals aanpassing van de sporen. Daardoor ontstaat meer ruimte en kunnen meer treinen tegelijkertijd aankomen en vertrekken. In de buurt van het station zorgt de gemeente voor nieuwe woningen en kantoren. Ideaal natuurlijk: hartje stad, maar fonkelnieuw en met allerlei openbaar vervoer binnen handbereik.”

Om dat allemaal, zoals de bedoeling is, in 2015 klaar te hebben, wordt momenteel op en rond het Arnhemse station keihard gewerkt. Soms zelfs non-stop, om flink op te schieten en de periodes met hinder zo kort mogelijk te houden. Zo ook binnenkort weer, kondigt Jouke aan: “Van zaterdag 9 tot en met zondag 24 oktober combineren we weer verschillende werkzaamheden. Zoals het vernieuwen van perron 3 en de kap erboven, het aanpassen van sporen en bovenleidingen en werk aan het beveiligingssysteem. We doen dit allemaal met opzet in de herfstvakantie, want dan reizen er minder forenzen en studenten en hebben minder mensen er last van.”

Uitgebreide informatie over Arnhem Centraal en het werk aan het spoor: www.arnhemcentraal.nu en www.prorail.nl/sporeninarnhem.

Wat doe jij?



Altijd klaar om u alles te vertellen: de voorlichters van het Infocentrum, v.l.n.r. Vincent Kross, Eugène Douma, Tjerk van Impelen, Manon Jansen en Agnes Algera.

Voorlichter Tjerk: “Ik leg alles zo eerlijk mogelijk uit, maar daar houdt mijn rol op”

Tjerk van Impelen is een van de vijf voorlichters van het Infocentrum Stationsgebied. Enthousiast vertelt hij bezoekers, bellers en mailers wat er allemaal gebeurt in het hart van Utrecht en wat er nog op stapel staat.

Sinds dit voorjaar is Vredenburg 40 hét adres voor wie alles wil weten over het Utrechtse Stationsgebied. Wie het Infocentrum binnenloopt, maakt een goede kans om door Tjerk met open armen te worden ontvangen. Of door hem te worden rondgeleid: “Van studenten tot buschauffeurs, van planologen tot basisscholieren - het contact met de mensen vind ik zo leuk! Vooral kinderen kunnen verrassend kritisch zijn. Die vragen bijvoorbeeld waarom ze een bouwterrein zien waarop niets gebeurt, maar dat wel is afgezet. Of

waarom mensen die langs het gebied fietsen geen helm op moeten.” Om één uur 's middags gaat het Infocentrum open. Maar ook 's ochtends heeft Tjerk het al druk. “Dan lees ik kranten en websites, om te zien wat het laatste nieuws is en wat er over ons wordt geschreven. En vaak is er dan ook al een groep op bezoek.”

Als voorlichter leeft Tjerk met de mensen mee. “Er is overlast, maar dat heeft wel een goede reden. Ik leg dat zo eerlijk mogelijk uit. Daar houdt mijn rol op. Ik ben slechts de boodschapper.”

Maar dat dit meestal wordt gewaardeerd, blijkt wel uit de cadeautjes die de voorlichters regelmatig krijgen toegestopt. “Mijn persoonlijke favoriet tot nu toe: echte Utrechtse spritsen van bakkerij Blom!”, lacht Tjerk. Maar ook zonder presentjes kunt u op Tjerk en zijn collega's rekenen...

Blik op 2010

- Persen kabeltunnel onder station
- Sloop sporthal Hoog Catharijne
- Bouw tijdelijke loopbrug aan Jaarbeurstraverse
- Sloop en vernieuwing perrons en perronkappen tussen spoor 11 en 12
- Herinrichting taxiplateau, bouw expeditielift en sloop op- en afrit
- Aanpassingen Busstation Zuid en verplaatsing haltes
- Inrichting nieuwe busplaatsen, taxiplaatsen en kiss & ride
- Eerste fase bouw OV-terminal
- Inrichten bouwterrein OV-terminal oostzijde
- Bodemsanering en inrichting bouwplaats Stadskantoor
- Tijdelijke uitbreiding commercie stationshal

Stadskantoor: bouwen komt in zicht

NS Poort ontwikkelt in opdracht van de gemeente Utrecht een nieuw Stadskantoor. Het gebouw wordt aan de Jaarbeurszijde dé blikvanger van het vernieuwde Stationsgebied. In september zijn de voorbereidingen voor de bouw begonnen en begin 2011 wordt gestart met de bouw van de parkeerkelder.

Het Stadskantoor brengt vanaf 2013 tien diensten samen, die nu nog over de stad verspreid zijn – middenin het centrum, perfect bereikbaar met eigen of openbaar vervoer. Het gebouw wordt groot, hoog en opvallend. En het krijgt 'gezelschap' van een geheel nieuw Stationsplein West en de verbouwde OV-terminal.

Technisch ontwikkelaar Marcel Boshuizen van NS Poort: "We zijn begin september



begonnen met het ontruimen en afgraven van het werkterrein aan de Mineurslaan. Daarna volgt archeologisch onderzoek en gaan de bouwers damwanden plaatsen rondom de bouwput. De grond binnen deze wanden graven ze gedeeltelijk af en

ze vullen de wanden daarna met 'waterglas'. Deze vloeistof helpt om de bouwput vrij te houden van grondwater." Naar verwachting zijn deze voorbereidingen eind dit jaar klaar. De bouw van het Stadskantoor kan dan begin 2011 starten.



→ Anno 1940

Op 17 december 1938, twee jaar nadat station Utrecht Centraal grondig was verbouwd, brandde het grotendeels af. In 1939 begon meteen de herbouw, waarbij kritiek op het vorige ontwerp werd meegenomen. De Utrechters waren blij met het moderne station. Deze foto van circa 1940

toont het vooraanzicht. Architect Sybold van Ravesteyn gaf het een 'golvend' aanzicht, iets dat nieuw was voor deze tijd. Jarenlang stond bovenop het station een feniks, als aandenken aan de brand en de snelle herbouw. Utrecht Centraal was weer uit de as herrezen...

Meer informatie

Infocentrum Stationsgebied
Vredenburg 40
(oude pand RAF/Staffhorst)
Telefoon: 030 – 286 96 50

Openingstijden:
Maandag tot en met vrijdag
13.00 - 18.00 uur
Zaterdag 13.00 – 17.00 uur

www.cu2030.nl
twitter.com/cu2030

Colofon

Tekst en redactie

Bas Berwers, Amsterdam
Communicatiewerkgroep gemeente Utrecht, ProRail en NS

Beeld

Bas de Meijer Fotografie
Bentham Crowel Architecten BV bna
Fotografie Ronald Tilleman
Het Utrechts Archief
Kraaijvanger Urbis Architecten

SBNS
Stefan Verkerk
Studio Linse
UNStudio
YourCaptain Luchtfotografie

Druk

Atlas, Soest
Oplage
14.000
Vormgeving
Taluut, Utrecht

Deze Bouwkrant is een gezamenlijke uitgave van gemeente Utrecht, ProRail en NS. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.



ProRail

