

# → Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



winter/voorjaar 2011



## → Reiziger aan het woord

Rihaam Hussein over het stationsgebied  
pagina 2



## → Rode rozen..rode looper..rode knop!

De bouw van de OV-terminal Utrecht Centraal ging op 24 januari van start  
pagina 4



## → Wat doe jij?

Gerard Verrijn Stuart,  
projectmanager bereikbaarheid  
pagina 8



Bouwtrein aan de westzijde station

## Nieuwe OV-terminal: aan de slag!

De bouw van de nieuwe OV-terminal is begonnen! Op 19 januari ging de eerste paal de grond in voor het gebouw dat over een paar jaar alle vormen van openbaar vervoer samenbrengt. Als eerste stap wordt de stationshal een flink stuk groter gemaakt.

Die uitbreiding komt tussen de huidige hal en het Beatrix Theater, parallel aan de Jaarbeurstraverse. Deze wordt later afgebroken, maar blijft voorlopig nog in gebruik als looproute van en naar de Jaarbeurszijde. Ernaast, op dezelfde hoogte, komt eerst het nieuwe stuk stationshal. "We beginnen met funderingspalen, aan de kant van het theater", vertelt Edwin van den Broek, bouwmanager van ProRail. "Die draaien we de grond in. Dat geeft weinig hinder voor gebruikers van het theater en de rest van de omgeving. De palen dichterbij de huidige stationshal worden wel geheid."

Op de palen komen 'funderingspoeren', stevige betonnen blokken. "Hierop komen de kolommen te staan waar de nieuwe hal op zal rusten. Op de kolommen komen betonbalken met daarop de ruwe betonvloer. Daarna volgt het bouwen van een stalen constructie voor de gevels en het dak. En tot slot werken we hal, wanden en dak af met vloertegels, aluminium en glas."

Al dit werk is over pakweg twee jaar klaar, verwacht Edwin. "De komende maanden zijn we nog volop bezig met de funderingspalen. En we maken ook een kelder, waarin technische installaties komen voor station en winkels."

Vanaf eind maart gaat ook aan de stadskant het nodige gebeuren. Edwin: "We breken de Kiosk bij Busstation Zuid, onderaan de roltrappen, af om ruimte te maken voor bussen en een werkterrein. Hierop komt een kraan te staan voor de sloop van stationsrestauratie De Tijd en voor werkzaamheden aan de Katreinetoren. In de hal verdwijnen de politiepost en AH To Go. Het KLPD verhuist naar het voormalige taxiplatform. En waar de bagagekluizen waren, naast Etos, komt een tijdelijke AH To Go. De kluizen zijn al verplaatst naar de Jaarbeurstraverse."

Een hele verhuizing al met al, en dat zal nog vaak gaan gebeuren, zegt Edwin: "We hebben steeds weer nieuwe plekken nodig om te kunnen bouwen..."



## www.cu2030.nl

Benieuwd naar alle plannen in het Stationsgebied?

Op [www.cu2030.nl](http://www.cu2030.nl) vindt u naast actuele informatie over de werkzaamheden ook plannen, tekeningen, foto's en impressies van het toekomstige Stationsgebied.

Wilt u regelmatig geïnformeerd worden? Meld u dan via de website aan voor de digitale nieuwsbrief. Ook kunt u ons voor de laatste actualiteiten volgen via [twitter.com/cu2030](https://twitter.com/cu2030)

# Reiziger aan het woord



Op een zonnige maandagochtend komt Rihaam Hussein Hoog Catharijne uitgewandeld. Ze volgt een secretaresseopleiding, is op weg naar school en staat op het punt om nog even een snackje te pakken bij KFC.

"Ik ben heel benieuwd hoe alles wordt. Volgens mij heel mooi, echt een renaissance!", roept ze enthousiast.

Rihaam (24) vertelt dat ze net is aangekomen met de bus en vervolgens 'HC' heeft doorkruist om uit te komen in het Vredenburggebied. "Ik begin al wat te zien van het werk", zegt ze, "zoals de sloop van die betonnen bak daar", en ze wijst richting Catharijne-singel. "Heel goed, weg met die auto's."

Haar persoonlijke wens is een fietsstalling rond het Vredenburg. "Ik ben nu met de bus. Maar als ik hier naartoe wil fietsen, bijvoorbeeld om naar de markt te gaan, dan weet ik nooit waar ik hem moet stallen. Dat moet echt beter."

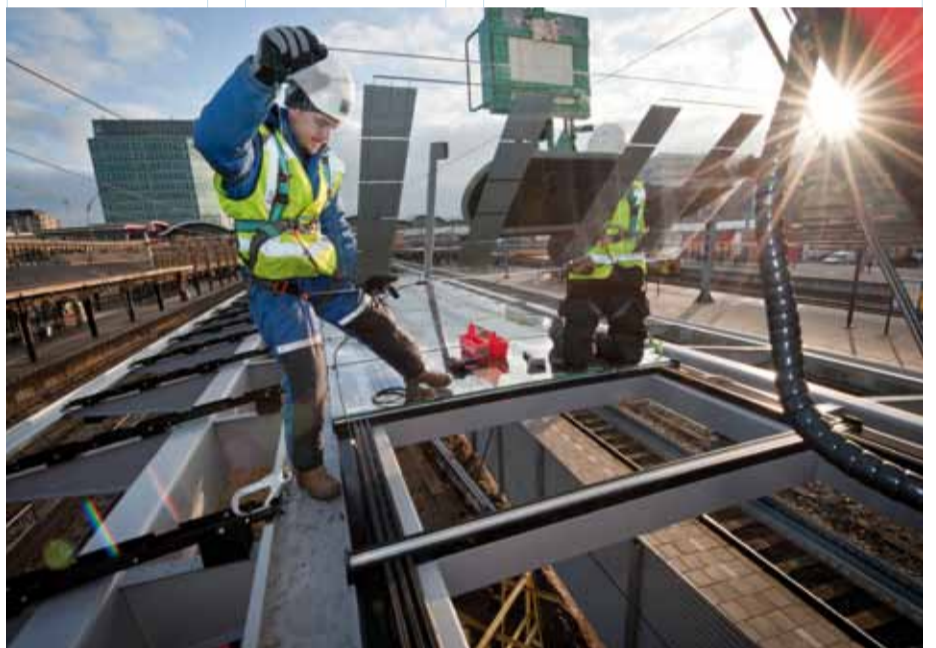
Maar verder is Rihaam heel positief. En ze ziet de toekomst al helemaal voor zich: "Nog meer winkels erbij, geweldig!"



## Nieuwe perronkappen krijgen smoel

Op Utrecht Centraal vervangt ProRail de perronkappen bij de sporen 5/7, 8/9 en 11/12. De kappen krijgen zonnecellen die de verlichting, roltrappen en liften laten draaien in de toekomstige OV-terminal. De energieopbrengst is 85.000 kWh per jaar, gelijk aan het verbruik van 25 huishoudens.

Bij spoor 11/12 krijgt de nieuwe perronkap steeds meer gestalte. Een flink deel van de glazen dakplaten, waarin de zonnecellen zijn verwerkt, is al geïnstalleerd. In april is de gehele kap boven dit perron klaar. Dan is het volgende perron aan de beurt, langs spoor 8/9.



## Sporthal: asbest verwijderen vergt tijd



De Jaarbeurszijde krijgt een nieuw 'gezicht', met onder meer Stationsplein West en het Stadskantoor. Om hiervoor ruimte te maken, wordt het nodige gesloopt, zoals Sporthal Catharijne. Tijdens de voorbereidingen van de sloop, die eind vorig jaar startten, kwamen de bouwers veel meer asbest tegen dan was verwacht. Asbest werd vroeger veel gebruikt in de bouw; zo ook in de sporthal, die in 1969 in gebruik ging.

De gevaren van asbest, als het wordt blootgesteld aan de open lucht, zijn inmiddels bekend. Het weghalen van de asbest uit de sporthal gebeurt daarom zeer zorgvuldig en volgens wettelijke richtlijnen. Dit kost veel tijd, maar is binnenkort klaar. Tegelijk met de asbestverwijdering is al wel de sloop van de sporthal begonnen.



# Bouwplaats Stadskantoor wordt ingericht

De bouw van het nieuwe Stadskantoor gaat beginnen. De werkzaamheden starten in de komende maanden. Ontwikkelaar NS Poort ontving afgelopen december de bouwvergunning. De bouwcombinatie Boele & van Eesteren en G&S Bouw, ondernemingen van VolkerWessels, gaan het gebouw bouwen.



De aannemers staan klaar om aan de slag te gaan. De bouwput, die nodig is om het 90 meter hoge gebouw te bouwen, is gereed. Deze is ondertussen voorzien van een drainagesysteem om het regenwater af te voeren. In maart en april richten de aannemers de bouwplaats verder in, met onder meer bouwketen en bouwboarden. De bouw van het Stadskantoor vormt een belangrijke stap op weg naar een nieuwe 'westzijde' van Utrecht Centraal. De gemeente geeft, door zich in dit gebied te vestigen, het goede voorbeeld. Het stationsgebied, midden in de stad, dichtbij het openbaar vervoer, is uitstekend bereikbaar en is daarmee ook voor andere bedrijven en organisaties een aantrekkelijke locatie om zich te vestigen.

Bewoners en ondernemers kunnen in 2014 bij het Stadskantoor terecht voor bijna alle gemeentelijke producten en diensten. De gemeente brengt in het gebouw tien diensten samen, die nu nog over de hele stad verspreid zijn, wat de gemeente besparingen oplevert. Het opvallende gebouw, ontworpen door de architectenbureau Kraaijvanger-Urbis, krijgt een prominente ingang bij een van de twee toekomstige hoofdingangen van station Utrecht Centraal, aan het Jaarbeursplein. In totaal kunnen er 3.500 mensen tegelijkertijd werken, zijn er 4.200 stallingplaatsen voor fietsen en circa 270 kantoorgebonden parkeerplaatsen.

## Taxiplatform dicht



Een slagboom op de oprit. Op 31 januari 2011 ging het taxiplatform definitief dicht voor auto's en taxi's. Het platform blijft de komende periode gewoon toegankelijk voor voetgangers waardoor de tram en het station via deze route bereikbaar blijft. Taxi's staan voortaan op Busstation Zuid, tegenover de (rol)trapopgang naar het station en Hoog Catharijne. Omdat daar

weinig ruimte is, is er bij het Moreelsepark een 'buffer'parkeerterrein ingericht voor taxi's. Op het Stationsplein, naast het tramspoor, zijn de kiss & ride-plaatsen om iemand op te halen of weg te brengen. Hier staat ook de NS-zonetaxi.

Het taxiplatform gaat de komende jaren dienst doen als tijdelijke opslagruimte voor



de winkels in de stationshal. Ook het KLPD, dat nu nog in de stationshal zit, krijgt er een tijdelijk onderkomen. Uiteindelijk wordt het platform helemaal gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe Stationsplein Oost, de hoofdentree van de OV-terminal.



Minister met de CU kids Jasper en Milan



# Rode rozen... rode

De bouw van de nieuwe OV-terminal Utrecht Centraal ging op 24 januari officieel – én feestelijk – van start. Milan en Jasper – twee van de CU kids van de CU2030-campagne – begeleidden minister Schultz van Haegen, ProRail-directeur Bert Klerk, NS-directeur Bert Meerstadt en de Utrechtse burgemeester Aleid Wolfsen naar de stationshal. Daar wachtte het gezelschap een niet-alledaags klusje: een ferme gezamenlijke druk-op-de-knop, die de start van de werkzaamheden symboliseerde.

De dag van de officiële start bouw was in alle opzichten een feestelijke. Vanaf half acht 's ochtends brachten vrolijke 'bouwvakkers' de reizigers in de stemming met koffie, rozen en rode lopers. 's Middags was het dan tijd voor het officiële programma. Melanie Schultz van Haegen, minister van Infrastructuur en Milieu, benadrukte in haar toespraak hoe belangrijk de verbouwing van Utrecht Centraal is. "We gaan de reiziger beter bedienen, met een overzichtelijk, ruim en prettig station waar je goed uit de voeten kunt en waar je vlot kunt overstappen op bus, tram, auto of fiets", aldus minister Schultz van Haegen. De burgemeester gaf aan dat de Utrechtse Dom niet te evenaren is, maar dat het nieuwe station wel een icoon van de stad wordt, al is het maar omdat menig bezoeker hier voor het eerst kennis maakt met de stad. ProRail's Bert Klerk sprak van een 'open hart operatie', terwijl Bert Meerstadt van NS aangaf dat de werkzaamheden "van levensbelang zijn voor hét doorstroomstation van Nederland".

## 'Winkel' blijft open

24 januari stond in het teken van 'Welkom op de bouwplaats' en niet zonder reden. De komende jaren gaan station en omgeving volledig op de schop en dat zal soms geduld vragen van de reizigers, ondernemers en omwonenden. Maar het werk móet nu gebeuren. Het stationsgebouw is al jaren te klein. Ooit gebouwd voor zo'n 35 miljoen reizigers per jaar zijn dat er momenteel al 65 miljoen en dat aantal blijft maar groeien. Daarnaast is ook de omgeving van het station hard toe aan een modern jasje. Al het werk gebeurt 'met de winkel open' alles blijft bereikbaar en alle vormen van openbaar vervoer blijven rijden. Prioriteit tijdens de bouw is dan ook de veiligheid van het publiek. Tijdens de openingsplechtigheid op 24 januari werd dit van alle kanten benadrukt. "De reiziger staat centraal tijdens de bouw", zo verwoordde minister Schultz dit belangrijke aspect. De bouw van het 'golvende gebouw op pootjes' zoals de nieuwe OV-terminal al wordt genoemd duurt zo'n vijf jaar.

## Terminal

*Gedicht geschreven ter gelegenheid van het officiële start bouw moment van Utrecht Centraal.*

Draai een eerste schroef van vijftientig meter dwars door het perron – alles draait om het kiezen van de juiste schaal. In Madurodam besta ik al, drie meter bij tien. Vanuit de ruimte gezien blijf ik klein genoeg; ik rol als een bevroren golf over de sporen,

een zilveren luchtbrug boven alles wat wielen en benen heeft. Op een ochtend, niet ver weg, danst de zon van alle kanten de hal in, geeft het noorderlicht een Godzillaknipooog door mijn breedste raam tot de reiziger de eerste sterren

ziet staan. Wanneer het regent word ik een palmblad van twee voetbalvelden lang. Onder mijn huid stroomt dag en nacht een bloedbaan van miljoenen levens. Ik waak over winkels, bussen en treinen. Ik ben het rangeerterrein

voor afscheid en weerzien. Ik koester de tijd die onder mijn hoede wordt doorgebracht.

Ingmar Heytze (stadsdichter Utrecht)





# lopers... rode knop!



Minister Melanie Schultz van Haegen



Bert Klerk en burgemeester Aleid Wolfsen



Bert Meerstadt en Bert Klerk

Kijk voor nog veel meer foto's van de starthandeling – en de rest van de dag – op [www.cu2030.nl](http://www.cu2030.nl).

# Verder in het Stationsgebied...

Muziekpaleis de lucht in



Muziekcentrum Vredenburg wordt verbouwd tot 'Muziekpaleis' en biedt straks ook onderdak aan poppodium Tivoli en jazzcentrum SJU. Het complex krijgt vijf zalen (inclusief de beroemde 'grote zaal', die wordt gerenoveerd) met in totaal 5.500 stoelen en moet in 2013 klaar zijn. De werkzaamheden verlopen goed en beginnen nu ook boven de bouwschuttingen zichtbaar te worden. Het beton voor de vloer van de expeditiekelder is gestort en er is een start gemaakt met de twee kolommen van het gebouw. Aan deze hoge palen worden later de nieuwe muziekzalen gebouwd.

Catharijnesingel: zandbak komt in zicht



De oude Catharijnesingel wordt in ere hersteld. Het water komt terug en de singel is over pakweg tien jaar weer een levendige stadsgracht. De betonnen Catharijnebak ging in maart 2010 dicht en daarmee kwam een einde aan de 'snelweg' voor het gemotoriseerde verkeer. Dit voorjaar gaat de sloop van de bak verder. Het gat dat ontstaat wordt opgevuld met zand. Deze 'zandbak' creëert een stevige bodem voor allerlei werkzaamheden. Zo start rond de zomer de bouw van vijf bruggen boven de singel en verdwijnt het Vredenburgviaduct.

Elektrische kraan voor De Vredenburg



De bouw van De Vredenburg ligt op schema. In dit gebouw – op de plek van het gelijknamige 16e-eeuwse kasteel – komen 76 appartementen, winkels (op de begane grond) en een openbare fietsenstalling met circa 700 stallingsplekken (in de kelder). Een deel van de funderingen van het kasteel bleef bewaard en wordt onderdeel van het nieuwe complex. De werkzaamheden aan de kelder naderen hun einde en ook dit project begint nu boven de schuttingen uit te piepen. De bouwers werken met een geluidsarme elektrische kraan, hetgeen zorgt voor minder hinder. De Vredenburg is klaar in 2012.

## Goed luisteren is het halve werk

Utrecht Centraal is een van de zes 'Nieuwe Sleutelprojecten' (NSP), stations en hun directe omgeving die de komende jaren een grootscheepse verbouwing ondergaan. Met speciaal onderzoek houden NS en ProRail nauwlettend in de gaten hoe zij voor reizigers deze 'sleutelstations' aangenaam kunnen houden. Andere NSP's zijn, Amsterdam zuid-as, Rotterdam, Den Haag, Breda en Arnhem.



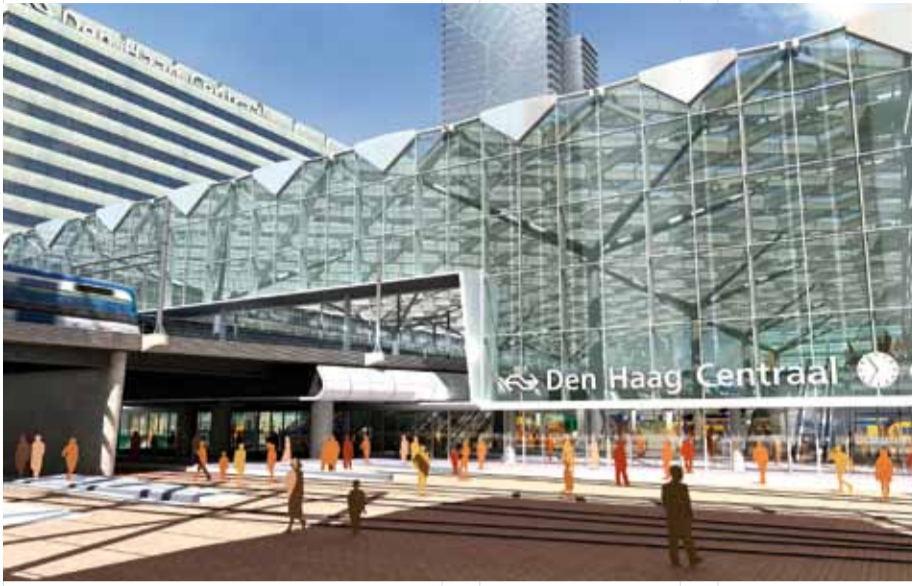
Hoe klanten de stations-in-verbouwing ervaren vindt NS zelfs zo belangrijk dat het er een speciale projectleider voor heeft benoemd, Elsbeth Boes. "Acht van de tien reizigers", legt ze uit, "komt vaak of zelfs dagelijks op een of meerdere stations die vallen onder de Sleutelprojecten. Wij willen daarom heel graag weten wat onze klanten belangrijk vinden en hoe wij daarop kunnen inspelen."

Eerder onderzoek wees al uit dat reizigers, naast zaken als sociale veiligheid, vooral comfort en een aangenaam verblijf belangrijk vinden. "Dat zit 'm vaak in relatief eenvoudige zaken als een zitbank of een warmtezuil", zegt Elsbeth. "Maar voordat we maatregelen nemen, moeten we wel weten wát de wensen van de reizigers zijn. We kijken daarom 'door de ogen van onze klanten' naar de sleutelstations, door middel van uitgebreid onderzoek, vier

keer per jaar. Waar hebben klanten last van? Wat missen ze? Wat kan er beter? Met wat dit oplevert, gaan wij aan de slag. Daarmee zeggen we dus niet alleen dat we luisteren naar onze klanten, maar dóen we dat ook echt. Opdat we de reizigers, tijdens hun verblijf op de stations, nog beter van dienst kunnen zijn."

Een concreet voorbeeld van waar dat onderzoeken toe leidt, heeft Elsbeth al bij de hand. "In verband met de verbouwing wordt op Utrecht Centraal stationsrestaurant De Tijd gesloten. Omdat er bouwruimte nodig is, is er tijdens de werkzaamheden geen andere plek in de stationshal voor een vervangende grote restauratie. Maar klanten willen wel graag op een prettige en verwarmde plek kunnen wachten of met iemand afspreken. We zijn daarom nu druk bezig met het creëren van vervangende ontmoetingsplekken, om het gemis van De Tijd zo goed mogelijk te compenseren."

# Intussen in... Den Haag



de bouw is belangrijk. Het publiek moet zich veilig en welkom blijven voelen. Zo hangt er sinds kort in de stationshal een groot, interactief LED-scherm. Het bevat museumkunst en bouw informatie. Maar reizigers en Hagenezen kunnen er ook hun eigen filmpjes op uploaden."

Een ander voorbeeld is 'Den Haag Nieuw Talent Centraal': "In het station geven we tijdens de verbouwing Haags jonge talenten, zoals fotografen en muzikanten, de kans om hun kunsten te vertonen aan de reizigers."

De mening van het publiek is bij dit alles van groot belang, benadrukt de adviseur: "Straks lopen er dagelijks tienduizenden reizigers door onze bouwput. Dat stelt extra eisen aan veiligheid en uitstraling. We willen daarom elke dag weten wat men vindt van onze inspanningen om het station, met zijn diverse locaties waar wordt gewerkt, leefbaar te houden. We vragen reizigers en bezoekers direct om commentaar op de maatregelen die we nemen. Dan kan via een bemand aanspreekpunt in de hal of via sms of smartphone, en we nodigen ze uit voor klankbordgroepen."

Meer informatie:

[www.prorail.nl/denhaagnieuwcentraal](http://www.prorail.nl/denhaagnieuwcentraal) en [www.denhaagnieuwcentraal.nl](http://www.denhaagnieuwcentraal.nl)

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

Den Haag Centraal is een OV-knooppunt met dagelijks zo'n 160.000 gebruikers. Het station is in gebruik sinds 1973 en broodnodig toe aan een stevige oppepper. Onder de noemer 'Den Haag Nieuw Centraal' komt er daarom een moderne OV-terminal – een 'station van de toekomst' – die (hogesnelheids)trein, tram, bus en lightrail onder één dak brengt. Meteen wordt ook de omgeving, zoals winkel- en kantoorcomplex Babylon en

het Koningin Julianaplein, opgeknapt. Op de hielen van Utrecht Centraal gaat dit jaar ook in Den Haag de bouw van de OV-terminal van start.

"Bovenal spannen we ons in om de reizigers en de omgeving goed te informeren over de verbouwing", zegt Bart de Haan, communicatieadviseur bij ProRail. "Maar ook het aangenaam houden van het station tijdens

## Wat doe jij?



**Projectmanager Bereikbaarheid:**

## Knopen analyseren, knopen doorhakken

Gerard Verrijn Stuart is sinds augustus 'projectmanager bereikbaarheid' bij de gemeente Utrecht. Zijn taak: het stationsgebied toegankelijk houden tijdens de bouw, luisteren naar wat alle partijen willen en zorgen voor werkbare oplossingen.

Openbaar vervoer, omwonenden, bedrijven, winkels. Looproutes, fietspaden. Bevoorrading, bouwverkeer, nood- en hulpdiensten, parkeergelegenheid. Allemaal aspecten van 'bereikbaarheid'. "Ik streef naar een balans: zorgen dat iedereen zijn weg vindt en het gebied dus goed kan blijven functioneren, maar ook dat de bouwers hun werk kunnen doen", zegt Gerard.

Op een 'postzegel' als het Utrechtse stationsgebied kunnen die twee belangen elkaar nog wel eens bijten, weet de gemeentelijke projectmanager: "Dat betekent daarom veel praten en luisteren, samen met de partijen concrete oplossingen bedenken en praktische adviezen

geven bijvoorbeeld: een tijdelijk fietspad met haakse bochten kan niet, dat wordt gevaarlijk. Dan wijs ik op het belang van brede en ronde bochten, zodat het soepel blijft stromen."

"Een ander voorbeeld is de bouw van het nieuwe Stadskantoor. NS Poort zegt als opdrachtgever daarvan heel terecht: gemeente, zorg voor goede routes voor onze werklui. En denk met ons mee over geschikte plekken voor onze aannemers om hun busjes te parkeren." Tijdens het bouwen, benadrukt Gerard, is het ook belangrijk dat het gebied leefbaar en veilig blijft. "Daar wees bijvoorbeeld het Beatrix Theater mij op. Mensen die een avond uitgaan vinden het niet fijn om langs rommelige bouwputten te moeten. Daar letten we dus op, met nette schuttingen en goede bestrating en verlichting."

Gerard vat zijn werk samen met 'knopen analyseren en knopen doorhakken': "Er zijn allerlei knooppunten in dit gebied waar het verkeer moet blijven doorstromen. Maar waar tegelijkertijd ook moet worden gewerkt. Op bouwplaatsen die goed bereikbaar moeten zijn voor het werkverkeer. Dan móet je dus elke dag belangen afwegen en knopen doorhakken."

# Nieuwe stationspleinen ook fijn voor fietsers

Station Utrecht Centraal is (en blijft ook als toekomstige OV-terminal) een hoogstandje, op zo'n acht meter boven straatniveau. Onder de nieuwe stationspleinen, die op dezelfde hoogte komen, worden twee grote fietsenstallingen gebouwd. En de wandeling tussen 'hoog' en 'laag' (tussen stallingen, pleinen en station) zal supersoepel zijn, dankzij brede trappen, liften en roltrappen.

## Stationsplein Oost: poort tot de binnenstad



Gezien vanaf Smakkelaarsveld



Gezien vanaf Busstation Zuid

Stationsplein Oost wordt de verbinding van de OV-terminal met de binnenstad; een overdekt plein met winkeltjes, horeca en terrassen. De transparante overkapping geeft een echt buitengevoel, maar beschermt tegelijkertijd tegen het weer. Op dit plein maak je de keuze om via het Moreelsepark, het Smakkelaarsveld of via Hoog Catharijne richting de binnenstad te gaan. Stationsplein Oost wordt het startpunt voor een bezoek aan de binnenstad of Hoog Catharijne. Het plein biedt tevens de toegang tot de taxistandplaats, een fietsenstalling (met 12.500 rekken) en 'kiss & ride'-plekken voor het snel ophalen en afzetten van reizigers.

Het ontwerp voor het plein en de fietsenstalling wordt de komende tijd verder uitgewerkt. De bouw start naar verwachting begin 2013.

## Stationsplein West: alle ruimte

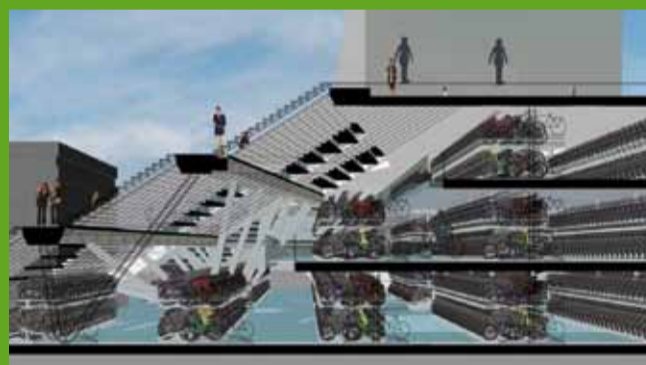
Stationsplein West, aan de Jaarbeurszijde, wordt de schakel tussen de OV-terminal en het nieuwe Stadskantoor, de Jaarbeurs en het Beatrix Theater. Ook dit plein krijgt brede trappen, tevens handig als tribune bij voorstellingen of manifestaties op het Jaarbeursplein. Dáár komen in de toekomst geen bussen en fietsen meer. De bushaltes komen in de OV-terminal; voor fietsers komt onder Stationsplein West een stalling met nog eens 4.200 plekken.

Het ontwerp voor het plein is helemaal af. De bouw start al in de loop van dit jaar, na afronding van de sloop van de sporthal en een deel van de Jaarbeurstraverse.



## Fietsenstallingen: prettig en veilig

De openbare ruimte in het Utrechtse stationsgebied is op dit moment op veel plekken één grote en vaak chaotische fietsenstalling. Na de verbouwing zullen alle fietsen in overdekte stallingen staan en is op straat parkeren niet meer toegestaan. Voor fietsers is dit prettig en veilig; op straat draagt het bij aan de leefbaarheid. In totaal komt rondom Utrecht Centraal ruimte voor 22.000 fietsen; allemaal overdekt, waarvan bijna 17.000 onder de nieuwe stationspleinen.



## Meer informatie

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

Openingstijden:  
Maandag tot en met vrijdag  
13.00 - 17.30 uur  
Zaterdag 13.00 - 17.00 uur

[www.cu2030.nl](http://www.cu2030.nl)  
[twitter.com/cu2030](https://twitter.com/cu2030)

## Colofon

### Tekst en redactie

Bas Berwers, Amsterdam  
Communicatiewerkgroep gemeente Utrecht, ProRail en NS

### Beeld

Gerrit Semé  
Alex van Vliet | Lex International Projects  
Gemeente Utrecht  
OKRA  
Kraaijvanger · Urbis

### 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

