

→ Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



Lente / Zomer 2012



→ **Tijdelijk busstation**
Bouw begint binnenkort
pagina 3



→ **Wat doe jij?**
Dirk Baggerman, kraanmachinist Besix
pagina 7



→ **Bouw nieuw spoor 1**
Fundering klaar
pagina 8



Ingang Jaarbeurskant in aanbouw, april 2012



Impressie van de vernieuwde stationsingang

Nieuwe ingang station

Aan de Jaarbeurskant van station Utrecht Centraal gaat eind mei het eerste deel van de vernieuwde stationsingang in gebruik. Een mooie mijlpaal voor het Stationsplein West, dat de toegang wordt tot de OV-terminal en het Stadskantoor. Eind mei start in deze omgeving ook de sloop van het laatste deel van Sporthal Catharijne.

De trappen, de roltrappen, vroeger de grote klok erboven... de in- en uitgang van Utrecht Centraal aan de Jaarbeurskant, met het plein ervoor, was jarenlang beeldbepalend op deze plek. Maar een moderne en waardige opvolger is in de maak: Stationsplein West. Dankzij ruime trappen, twee liften, twee roltrappen, veel loopruimte en een stalling met ruimte voor 4.200 fietsen krijgen de toekomstige OV-terminal en het Stadskantoor een toegangspoort die ze verdienen. Stationsplein West is begin 2015 klaar.

Looproute verandert

Dat de bouw van het plein opschiet, bewijst de ingebruikname van de vernieuwde in- en uitgang, eind mei. Voor reizigers en bezoekers van het station betekent dit een kleine aanpassing van de looproute. U kunt vanaf eind mei min of meer rechtdoor lopen, de Jaarbeurs-traverse in en uit. Tot nu toe zat er een kleine bocht in de looproute, bovenaan de trappen en roltrappen.

In mei is ook het eerste deel van de trappen en de eerste lift, tussen het Beatrixgebouw en de 'oude' ingang van het station gereed. De bouw van de fietsenstalling, die onder de trappen komt, gaat de komende tijd nog verder.

Laatste ronde van sloop sporthal

Direct na de opening van de nieuwe in- en uitgang start de sloop van het laatste deel van Sporthal Catharijne. Deze afbraak is al enige tijd aan de gang en wordt nu afgerond. Het werk zal duren tot eind augustus en gebeurt grotendeels overdag. Omwille van de veiligheid wordt er gedeeltelijk ook 's nachts gewerkt. ←



Verwijderen van speciale pennen na het storten van beton

Volg Stationsgebied Utrecht op Twitter!

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

Projectmanager: "Communicatie is essentieel"

"We bouwen voor de toekomst, maar zorgen tegelijkertijd voor het heden. Dat is een van onze uitdagingen hier op Utrecht Centraal", zegt Han Berends, namens ProRail projectmanager van de OV-terminal. "Ik bedoel dat we, terwijl we mooie dingen maken, ook in het heden moeten zorgen voor een veilige situatie en een goede doorstroom voor reizigers én bouwers."

Han ervaart de totstandkoming van de terminal als fascinerend: "In een periode van vijf jaar iets helemaal nieuw opbouwen, voor alle vormen van openbaar vervoer, als onderdeel van een binnenstedelijke ontwikkeling. Een gebouw dat ook een andere uitstraling zal hebben dan de rest van het gebied, maar er wel in past."

Om dat doel te bereiken, noemt de projectmanager twee kerningredienten: goede samenwerking tussen de verschillende partijen – en het publiek 'blijven informeren': "We kunnen niet vaak genoeg uitleggen wat we doen en wat de bedoeling is. Communicatie is essentieel."



Buschauffeur aan het woord



Met haar bussen valt Connexion-chauffeur Sandra Groeneveld elke dag meerdere keren in de verbouwingsboter, als ze aankomt op busstation Zuid. "Sommige collega's van mij verdiepen zich echt in de werkzaamheden, maar ikzelf merk het wel", zegt ze nuchter. "Om het gebied weer mooi te maken, móet dit allemaal gebeuren, daar is niks aan te doen."

Tegelijkertijd begrijpt Sandra heel goed hoe onoverzichtelijk de situatie soms is voor de doorsnee-bezoeker van het gebied. "Wij krijgen zelf van tevoren wel bericht als er haltes worden verplaatst. En rondom een wijziging worden er medewerkers ingezet om de reizigers te informeren. Lastig is het voor de mensen die hier af en toe komen. Ik spreek klanten die niet meer weten waar ze moeten

zijn. En soms kan ook ik hen niet helpen. Misschien moeten er grote elektronische borden neergezet worden."

Voor zichzelf, en een toekomstig busstation, heeft Sandra als wens: meer ruimte. "Vooral in de avondspits is het dringen hier. Dan moet ik soms drie rondjes rijden voordat ik kan stoppen."

Sterk staaltje Stadskantoor



De bouw van het nieuwe Stadskantoor staat, na de voltooiing van de drie betonnen kernen in 2011, momenteel in het teken van de staalconstructie. Deze ging begin dit jaar van start en vordert nu snel.

De constructie wordt per drie etages opgebouwd en daarna worden meteen de ruwe vloeren erin gelegd. In het voorjaar is een deel van het staal 's nachts ingehezen. De kraan zwaaide – letterlijk – over de Jaarbeurstraverse. Boven deze traverse komt een deel van het Stadskantoor; eronder maakt de traverse later plaats voor een nieuw deel van de stationshal.

De opbouw van de staalconstructie van het gehele Stadskantoor zal naar verwachting duren tot en met december. In de tweede helft van dit jaar wordt ook gestart met het aanbrengen van de gevel. De oplevering van het gebouw, waarin de meeste gemeentelijke diensten onder één dak komen, is in het najaar van 2014.

Tijdelijke busstation: bouw begint binnenkort

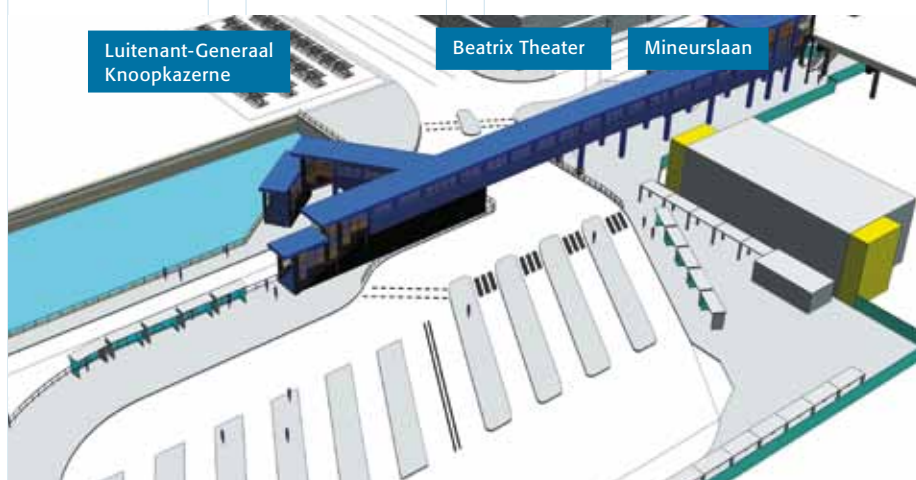
Begin 2013 verhuizen de trams en de meeste bussen naar de Jaarbeurskant van het station. Ze vertoeven er met hun haltes een paar jaar op tijdelijke locaties. De aanleg daarvan begint na de bouwvakvakantie.

Vaste prik, tijdens de verbouwing van Utrecht Centraal: om te kunnen werken, is ruimte nodig – en dan moet iets (tijdelijk) verkasen. Er komt weer een nieuw voorbeeld aan, zegt Tjeerd Dierckxsens, projectingenieur bij ProRail: "Aan de centrumkant, ter hoogte van busstation Noord en de tramhaltes naar Nieuwegein en IJsselstein, komt onder meer Stationsplein Oost. De bouw is niet mogelijk zonder de trams en de bussen die nu nog op busstation Noord staan te verhuizen. Die gaan daarom naar de Jaarbeurskant."

De tram krijgt een tijdelijke eindhalte op de plek van de voormalige parkeergarage Jaarbeursplein die momenteel wordt gesloopt. Het tijdelijke 'busplein' komt bij de Mineurslaan en het Beatrixgebouw, naast het terrein waarboven momenteel de uitbreiding van de stationshal in aanbouw is.

"Aan het uiteinde van de stationshal bouwen we een loopbrug richting het tijdelijke busstation", vertelt Tjeerd. "Daar aangekomen vinden de passagiers hun bussen op achttien vaste haltes, metabri's en reisinformatie." Het tijdelijke busstation zal plaats bieden aan een flink aantal buslijnen. Tjeerd: "Busstation Zuid blijft in gebruik. Het staat op dit moment nog niet vast welke lijnen daar blijven, en welke naar het tijdelijke station verhuizen. Dat wordt dit najaar bekend, een aantal maanden voordat de tijdelijke situatie ingaat. Dan gaan we ook de reizigers informeren en in het station aangeven welke kant men op moet lopen."

Het tijdelijke busstation gaat begin 2013 open. De bouw begint deze zomer, direct na de bouwvakvakantie. "Het terrein is al redelijk op orde. Oude kabels en leidingen zijn weg en de grond is gesaneerd. Wat nu overblijft is puinresten verwijderen, grond gelijkmaken, nieuwe kabels en leidingen erin, betonplaten



Impressie loopbrug tussen nieuwe deel stationshal en tijdelijk busstation



Tjeerd Dierckxsens

neerleggen, asfalteren en inrichten", aldus Tjeerd. De gemeente zorgt intussen voor de aan- en afrijdroutes voor de bussen. "Die komen op het gedeelte van de Mineurslaan rond het Beatrixgebouw en op de nieuw aan te leggen Verlengde Van Zijstweg. Het gedeelte van de Mineurslaan wordt momenteel al opgeknapt."

'Tijdelijk' betekent in dit geval tot medio 2015. Op het terrein van het tijdelijke busplein en deels onder de uitbreiding van de stationshal komt over een paar jaar een definitief busstation. De trams, inclusief de geplande lijn naar De Uithof, krijgen uiteindelijk hun haltes weer aan de stadskant. ←

Perrons vereisen slim werken

Als onderdeel van de vernieuwing van Utrecht Centraal gebeurt er een heleboel op de perrons. Soms zichtbaar, zoals de vernieuwing van perronkappen, soms 'achter de schermen'. Maar altijd noodzakelijk en altijd met weinig ruimte. Dat vergt dus doordacht werken.



Derde perronkap in aanbouw, op half afgesloten perron

Liften en liftputten, nieuwe trappen en roltrappen, nieuwe bestrating, fundering en overkappingen, onderhoud en vernieuwing van technische ruimtes (voor bijvoorbeeld wisselbediening en het aansturen van zonnecellen), opslag van bouwmaterialen... Op de perrons van Utrecht Centraal is het een drukte van belang. En al die bedrijvigheid voltrekt zich temidden van duizenden reizigers en honderden treinen per dag.

Het motto op de perrons is daarom: slim werken. Bijvoorbeeld door zoveel mogelijk 's nachts te doen. Dan rijden er bijna geen treinen en zijn er vrijwel geen passanten. Dit bevordert de veiligheid en houdt de vaart erin.

Een andere afspraak is dat er zo min mogelijk bouwmaterialen óp de perrons achterblijven. Ook dit gebeurt weer voor de veiligheid en de doorstroom. Waar het tóch moet, bevinden ze zich veilig op een afgescheiden plek – soms met een praktische reden: een graafmachine elke dag over de sporen takelen en de volgende dag weer terugplaatsen is lastig, tijdrovend en kost veel geld. Bouwhekken of blauwe schermen fungeren als afscheiding van bouwterreinen, zoals rond de liftputten die in aanbouw zijn.

Gaandeweg worden ook lessen geleerd. Het opknappen van perrons en het plaatsen van nieuwe kappen gebeurde tot nu toe steeds op een halfafgesloten perron. Maar daardoor werd het aan de andere, geopende kant van het perron soms behoorlijk druk. Het leidde tot het besluit om deze zomer op spoor 14/15 en 18/19 een aantal werkzaamheden te combineren en in een aaneengesloten periode van zes weken uit te voeren. De betreffende perrons zijn dan helemaal dicht en de treinen stoppen en vertrekken van andere sporen. ←



Muziekpaleis

Hoog Catharijne

Vredenburgviaduct

Busstation Noord

Toekomstig Stationsplein Oost

Bouwterrein verbetering sporen 1 t/m 4

Utrecht Centraal - voorjaar 2012





Busstation Zuid

Bouwterrein tijdelijk
Busstation West

Bouwterrein uitbreiding
OV-terminal

Beatrix Theater

Nieuwe ingang Jaarbeurskant/
bouwterrein Stationsplein West

Derde perronkap met
zonnecellen

Bouwterrein Stadskantoor

Tijdelijke tramhalte

Sloop parkeergarage



Over deze locaties vindt u meer informatie in de bouwkrant.

Verder in het Stationsgebied...

Sloop parkeergarage deze zomer klaar



De sloop van de parkeergarage aan het Jaarbeursplein is deze zomer klaar. De garage wordt stukje voor stukje afgebroken omdat op deze plek ruimte nodig is voor een tijdelijke tramhalte. Daarvan begint de bouw na de bouwvakvakantie. In 2016 kunt u weer overdekt parkeren, in een nieuwe ondergrondse garage die dan zal zijn gebouwd onder het Jaarbeursplein. Tot die tijd kunt u gebruikmaken van P+R-locaties aan de rand van de stad, het parkeerterrein van de Jaarbeurs en de parkeergarages aan de andere kant van het station. ←

Kijkje achter de schermen



De Dag van de Bouw, de 'open dag' van bouwprojecten in Nederland, vindt plaats op zaterdag 2 juni. Ook het Stationsgebied Utrecht doet mee, onder meer via de aannemers die u een kijkje bieden achter de schermen. Zo heet Besix u welkom bij de OV-terminal en Stationsplein West, Heijmans bij het Muziekpaleis en het nieuwe spoor 1 en Boele en Van Eesteren en G&S Bouw heten u welkom bij het Stadskantoor. Een ander jaarlijks evenement waar het Stationsgebied Utrecht aan bijdraagt is de Dag van de Architectuur. Op zaterdag 23 juni vinden in het Infocentrum Stationsgebied (Vredenburg 40) interessante presentaties plaats. Kijk voor meer informatie op www.cu2030.nl. ←

Omleiding bij Vredenburgviaduct



De sloop van het Vredenburgviaduct, een van de belangrijkste schakels tussen binnenstad en station, gaat beginnen. Het viaduct maakt plaats voor een stelsel van bruggen, waar straks het water van de Catharijnesingel en de Leidsche Rijn weer onderdoor stroomt. Het zal ruim anderhalf jaar duren voordat de nieuwe bruggen klaar zijn. Om veilig te kunnen slopen en bouwen, rijden bussen met een bocht om het viaduct heen. Voetgangers en fietsers rijden om via Wijk C. Voor fietsers zijn er ook andere routes van en naar het station en de binnenstad. Kijk op www.cu2030.nl/fietsroutes voor een kaart waarop deze routes staan aangegeven. ←

Stationshal: uitbreiding vordert



Jan Faber bij de betonnen stortingen waar de kolommen en later het dak van de nieuwe hal op komen te rusten. De blauwe palen op de achtergrond vormen de tijdelijke ondersteuning van het oude dak.

De uitbreiding van de stationshal aan de Jaarbeurskant vordert zienderogen. De onderbouw, de fundering en de ruwbouw van de vloer zijn klaar. Nu werken de bouwers aan de staalconstructie die het nieuwe dak gaat ondersteunen. Intussen houden, op het grensvlak van oude hal en uitbreiding, tijdelijke portalen de bogen van het oude dak op hun plek.

De OV-terminal krijgt een nieuw dak, een prachtige 'golvende' constructie van glas en staal. De bouw van het dak gebeurt stap voor stap, steeds in een ander deel van de stationshal, tegelijk met de verdere vernieuwing van het betreffende gedeelte.

Aan de Jaarbeurskant, waar tussen de oude hal en het Beatrixgebouw een nieuw stuk hal in aanbouw is, begint het dak in zicht te komen, vertelt hoofdconstructeur Jan Faber van ingenieursbureau Movares. "De aannemer is hier bezig met de bouw van de ondersteunende staalconstructie. In de vloer maakt hij eerst betonnen opstortingen,

een soort blokken waar ankers uitsteken. Daar komen kolommen op, waar later het frame van het dak op zal rusten."

De overgang tussen de oude hal en het nieuwe gedeelte betekent ook de overgang tussen het (nu nog) bestaande dak en het nieuwe dak. Jan: "Hier hebben de bouwers portalen neergezet, stalen dragers die de bogen van het oude dak tijdelijk opvangen. Zo kunnen ze de échte dragers – de kolommen die het oude dak ondersteunen – weghalen en vervangen door nieuwe kolommen, met daarop weer een nieuw stuk dak."

Intussen gaat ook aan de andere kant van de stationshal, in de hoek van de Katreinetoren, het werk door. Dit deel is inmiddels helemaal afgeschermd, met een doorgang naar het kantoorgebouw en de roltrappen richting perrons. "Achter deze tijdelijke gevels", zegt Jan, "breekt de aannemer dit gedeelte van de stationshal af en bouwt het, van vloer tot dak, helemaal opnieuw op. Het gedeelte van het nieuwe dak op deze locatie wordt óm de Katreinetoren heen gebouwd."

Het werk in de hoek van de Katreinetoren duurt naar verwachting tot de zomer van 2013. Het werk aan de Jaarbeurskant moet begin 2013 klaar zijn. ←

Intussen in... Breda



Niet alleen in Utrecht, maar ook in Amsterdam, Arnhem, Delft, Den Haag, Rotterdam en Zwolle worden grote stations verbouwd. En in Breda, waar we dit keer in deze vaste rubriek poolshoogte nemen.

De kop is eraf: in maart dit jaar begonnen de werkzaamheden voor de vernieuwing van Breda Centraal. Die metamorfose is alleen al nodig vanwege het groeiende aantal reizigers. Zijn dat er nu nog elke dag circa 27.000, in 2020 krijgt het station er dagelijks ongeveer 57.000 te verwerken, inclusief reizigers op de hogesnelheidslijn Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Brussel-Parijs. Breda Centraal wordt, als enige Brabantse HSL-halte, dé 'poort van Brabant'.

Het vernieuwde Breda Centraal brengt over een paar jaar reizen, wonen, werken en winkelen op een moderne en comfortabele manier samen. Zo biedt een nieuw busperron ruimte aan twintig voertuigen. In en rond het station komt plek voor meer dan 4.000 fietsen en op het dak kunnen straks ruim 720 auto's parkeren.

In het station komen woningen en kantoren. En tussen de noord- en zuidkant van Breda Centraal komt een brede ondergrondse passage met winkels. Aan de voor- en achterzijde ervan komen overzichtelijke pleinen, met brede wegen die zorgen voor een goede bereikbaarheid.

Het project Breda Centraal, dat loopt tot medio 2015, is een samenwerking tussen ProRail, NS en de gemeente Breda. Tijdens het gehele project blijft het 'oude' station in gebruik. Het ontwerp voor het nieuwe station is van architectenbureau Koen van Velsen. De bouw is in handen van de aannemerscombinatie Ballast Nedam/Hurks.

Meer informatie: www.breda-centraal.nl of via Twitter: @viabreda. ←

Wat doe jij? Hijsje voor een karweitje

Dirk Baggerman stijgt elke dag tot grote hoogten. Al ruim dertig jaar werkt de 55-jarige als zelfstandig kraanmachinist voor allerlei bedrijven in binnen- en buitenland: "Ik verhuur mezelf op alles waar hendels, sturen en knuppels in zitten". Momenteel is hij dikwijls te vinden rond Utrecht Centraal, voor hoofdaannemer Besix.



Een trap, een liftje van poppenhuisformaat, nog wat trapjes – en dan is Dirk op zijn werk. Hoog boven de Utrechtse binnenstad, in de torenkraan die staat opgesteld op het bouwterrein bij busstation Zuid, zorgt hij ervoor dat bouwmaterialen snel en veilig van de ene op de andere plek komen. 'Een hijsje doen', noemt Dirk dat zelf met een brede grijns. In zijn cabine heeft hij daarvoor een monitor. "Aan de loopkat, het hijsmechanisme van de kraan, zit een camera", legt Dirk uit, terwijl hij met een soort versnellingspook de zeventig meter lange arm bedient. "Die kijkt récht bovenop de spullen die ik aan het hijsen ben en dat beeld verschijnt op mijn monitor. En intussen heb ik via een portofoon contact met de jongens beneden. Zo komt altijd alles precies op de juiste plek."

Dirk belandde in zijn jonge jaren op 'een kraantje'. "Daar bleek ik gevoel voor te hebben. Al vrij snel ben ik voor mezelf begonnen. Dat heeft me de hele wereld over gebracht. Vaak waterwerken, zoals in Californië, maar ook windmolens in Frankrijk en de nieuwe luchthaven van Hong Kong. In Nederland en België werk ik vaak voor Besix, een prettige opdrachtgever met een aangename sfeer."

Op Utrecht Centraal werkt Dirk vaak 's nachts. "Dat zijn treinvrije periodes, waarin het veilig is om materialen over de sporen heen te hijsen. Ik krijg meestal wel een globale planning van wat ik moet doen, maar op de dag of in de nacht zelf kan het veranderen. Ach, ik hoor wel van de werklui wat ze willen dat ik doe." ←

Daar zát een luchtje aan



Het rook een tijdje niet fris in de middentunnel, de voetgangers-tunnel onder de sporen en perrons. Een rioollucht verspreidde zich en er was bovendien wateroverlast.

De oorzaak bleek daadwerkelijk te schuilen in de riolering. Bij het maken van de nieuwe perronkappen ontdekten de bouwers rioolbuizen die niet bekend waren, bóven de tunnel. Deze werden in het verleden onbedoeld verkeerd aangesloten en deelden hun stank met het publiek. Toen het ging regenen, liepen ze bovendien over.

Door zoveel mogelijk openingen dicht te stoppen en de tunnel droog en schoon te maken, klaarde de lucht snel weer op. Ook plaatste NS kastjes, die een aangename geur rondbliezen. Na deze noodaanpak zijn, als definitieve oplossing, dit voorjaar de rioolbuizen óm de tunnel heen gelegd.

Driehonderd 'sleutels' om te mogen bouwen

Voor het bouwen van nieuwe projecten zijn vergunningen nodig, en dus ook voor de OV-terminal. Dit vloeit voort uit wet- en regelgeving om de leefomgeving te beschermen. De deur naar veranderingen in die leefomgeving is meestal 'op slot'. Om tóch te kunnen bouwen, is als het ware een sleutel nodig: een vergunning. Een vergunning is de officiële toestemming om iets, dat onze wet- en regelgeving verbiedt, alsnog te mogen doen.

Voor de OV-terminal zijn tussen 2009 en 2017 ongeveer driehonderd vergunningen nodig. Het belangrijkste zijn de bouwvergunning voor de nieuwe stationshal en de watervergunningen voor het onttrekken en lozen van grondwater. Omdat het stadskantoor deels wordt geïntegreerd in de stationshal, moeten de vergunningen voor beide projecten goed op elkaar worden afgestemd.

Andere belangrijke 'sleutels' zijn bijvoorbeeld de omgevingsvergunning voor het tijdelijke busstation aan de westkant van de nieuwe stationshal, de sloopvergunning voor de oude sporthal (met goedgekeurd sloopveiligheidsplan) en de bouwvergunning voor het werk aan de sporen 1 tot en met 3. Dit werk is constructief zeer ingewikkeld en vergt veel afstemming met de constructeur van de gemeente, op basis van de bouwvergunning.

Tot slot gaat aan de diverse omleidingen in het stationsgebied veelvuldig overleg met Bureau Bereikbaarheid van de gemeente vooraf, met verkeersbesluiten als resultaat. Dit zijn ook 'sleutels' om omleidingen in gang te zetten.

Bouw nieuw spoor 1 van start

De sporen 1 tot en met 3 en de bijbehorende twee perrons worden vernieuwd. Het werk is in het najaar van 2011 gestart en wordt steeds zichtbaarder. Het accent ligt momenteel op spoor 1 en het naastgelegen perron. Dit voorjaar vonden funderingswerkzaamheden plaats. Binnenkort begint de bouw van het nieuwe spoor 1 en een nieuw, breder perron.



Fundering van het nieuwe spoor 1 is klaar.

De perrons langs de sporen 1 tot en met 4 zijn behoorlijk krap. ProRail vernieuwt en verbreedt de perrons daarom. Dit gebeurt in de richting van de binnenstad, omdat er aan de andere kant geen ruimte voor is.

Dit voorjaar vonden vooral funderingswerkzaamheden plaats. Dit gebeurde ter hoogte van de voormalige bewaakte fietsenstalling onder het station. Deze stalling is inmiddels afgesloten, maar komt later in deze omgeving weer terug, als onderdeel van het nieuwe Stationsplein Oost. ProRail bouwt ook een deel van dit plein, op de plekken waar het plein boven de sporen komt.

De nu gebouwde fundering gaat het nieuwe spoor 1 en het nieuwe perron ondersteunen. Het spoor schuift zo'n zeven meter op, richting binnenstad dus. Zo ontstaat ruimte voor het nieuwe, negen meter brede perron, vier meter breder dan nu. De komende tijd begint de bouw van het nieuwe spoor en perron. Dit zal eind dit jaar klaar zijn. In 2013 en 2014 volgen, in die volgorde, de sporen 2 en 3 en de bijbehorende bredere perrons. Spoor 4 blijft zoals het nu is, maar komt wel te liggen aan het bredere perron.

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
twitter.com/cu2030

Colofon

Tekst en redactie

Bas Berwers, Amsterdam
Communicatiewerkgroep gemeente Utrecht, ProRail en NS

Beeld

Fotografie Gerrit Serné, Amsterdam
Your Captain Luchtfotografie, Utrecht
ProRail
Gemeente Utrecht

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

