

Quicksan Maastricht

Versie 0.1
03-04-2025

Aanleiding

Het emplacement bij station Maastricht omvat een groot aantal sporen dat voor diverse doeleinden wordt gebruikt. Vanuit stedelijke ontwikkeling van Maastricht is er aanleiding om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om het emplacement te verkleinen. In het kader van het programma Limburg Centraal wordt onderzocht wat de haalbaarheid is van verstedelijking (onder meer woningbouw) in het stationsgebied, in verschillende deelgebieden rondom het station, maar met name ook aan de oostzijde van het emplacement.

Het saneren van sporen aan de oostzijde van het emplacement, parallel aan de Meerssenerweg, biedt kansen voor het vergroten van de leefbaarheid, mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling (bijv. woningbouw) en het aantrekkelijker maken van de oostelijke stationsentree. En als het emplacement smaller wordt ontstaan wellicht ook nieuwe mogelijkheden voor het verbeteren van de passerelle en het toevoegen van een interwijkverbinding.



Vraagstelling

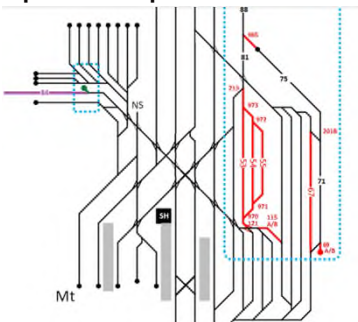
De gemeente Maastricht heeft ProRail en Arcadis gevraagd:

- Te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om aan de oostzijde van het emplacement een deel van de sporen te saneren zodat ruimte ontstaat voor gebiedsontwikkeling. De volgende sub vragen zijn daarbij aan de orde:
 - Hoeveel sporen kunnen er worden gesaneerd?
 - Hoe kan de huidige functie van deze sporen worden gecompenseerd op of in de omgeving van het emplacement?
 - Wat zijn indicatief de kosten van het saneren van deze sporen (inclusief compenseren) en wat zijn de effecten in bredere zin, bijvoorbeeld op de logistiek van vervoerders en op de hinder voor omwonenden?
 - Welke modules / variaties zijn er in een vervolgstadium nog te onderzoeken ten opzichte van deze variant?

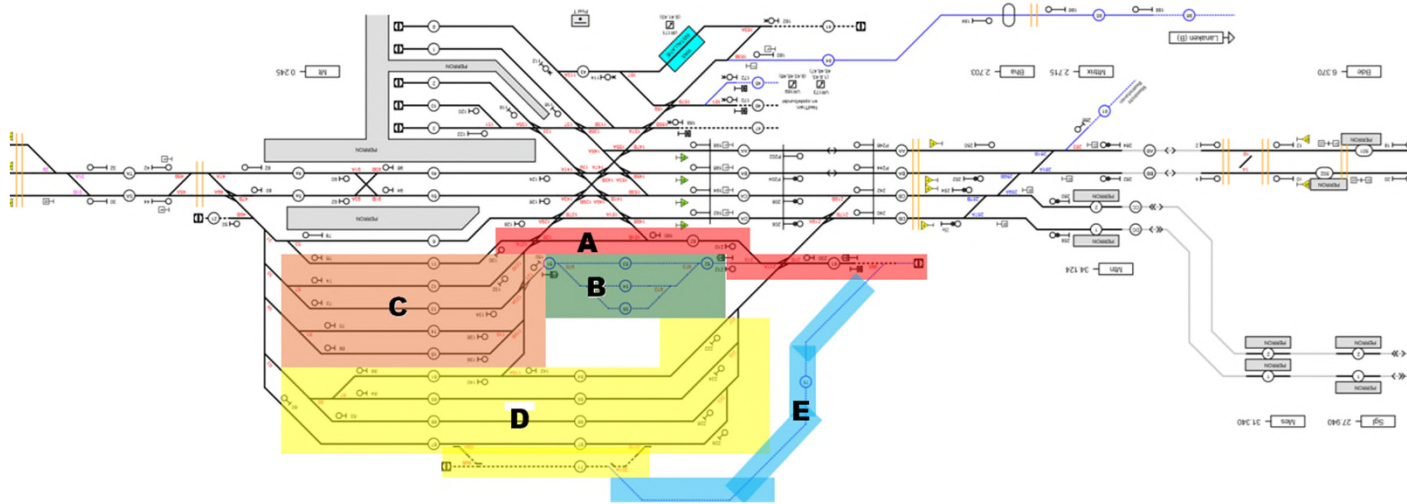
Raakvlakken

Het onderwerp van deze quickscan kent de volgende raakvlakken:

- Rijksoverheid heeft de wens om de spoorbrug richting Lanaken te slopen. Daarmee wordt het mogelijk de Fr. Romanusweg te verleggen conform de wens van de gemeente. Dit is één van de maatregelen in de MIRT-verkenning Zuidelijk Maasdal. Dit is aanleiding voor gemeente Maastricht om ProRail te laten onderzoeken of het noordwestelijk deel van het emplacement (nabij het NS-onderhoudsbedrijf) kan worden geoptimaliseerd. Hiervoor start ProRail naar verwachting op korte termijn met een verkenning, in opdracht van de gemeente Maastricht.
- In lijn met het slopen van de spoorbrug bereidt ProRail de afhechting van het spoor richting Lanaken voor. Deze afhechting op het emplacement wordt toekomstvast uitgevoerd, waarmee het omklappen van de sporen mogelijk wordt gemaakt. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van IenW.
- ProRail is voornemens een aantal sporen en wissels op het emplacement te saneren. Het betreft de rood ingekleurde sporen op onderstaande figuur. Uitgangspunt voor deze quickscan is dat de scope van dit saneringsverzoek is uitgevoerd.



Analyse bestaande functies emplacement (oostzijde)



A = Rangeer-/uithaalspoor

B = Ongebruikt (wordt gesaneerd in saneringsvoorstel)

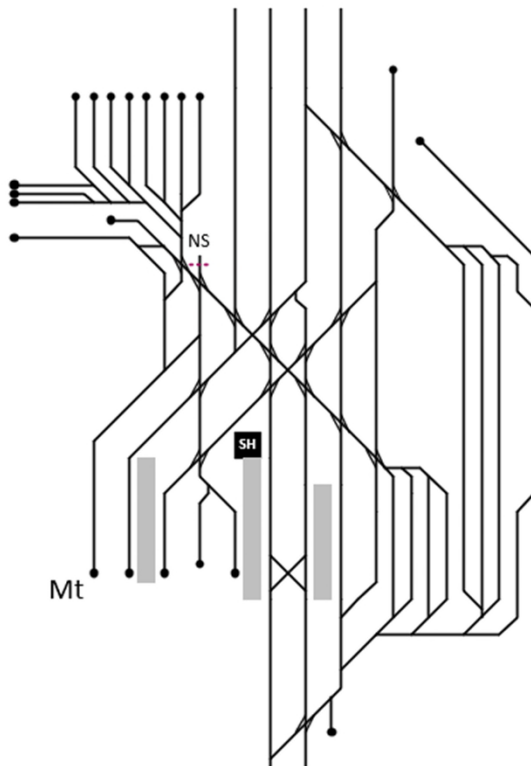
C = Opstel reizigersmaterieel / buffer werkvoorraad NS Lijnwerkplaats

D = Lange sporen (goederen) + service (Arriva spoor 71)

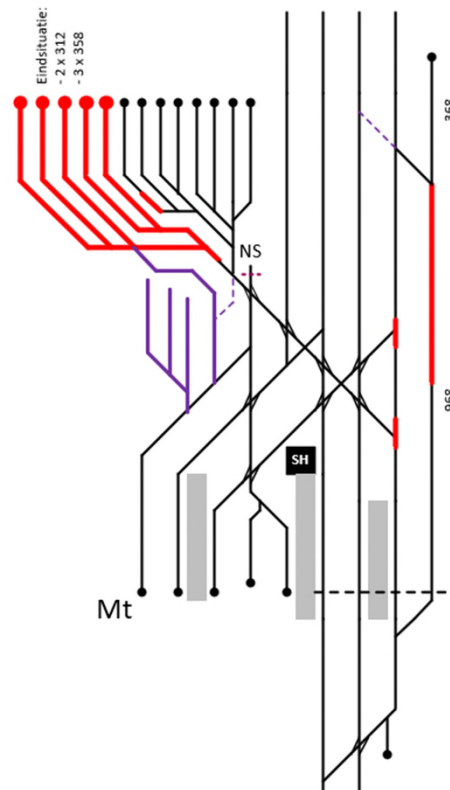
E = Infraspoor

Oplossingsrichtingen (1) - varianten

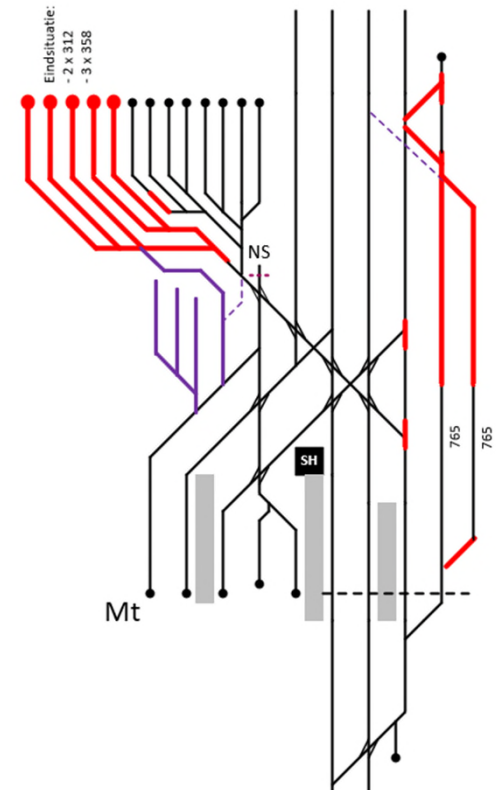
Referentie-situatie
(na BBV en saneringen)



Variant 1



Variant 4-2



Oplossingsrichtingen (2) - beschrijving oplossing

Variant 1 gaat uit van:

- Zoveel mogelijk saneren van de sporen en wissels aan de oostzijde (zones A, C, D, E). Zone B is vooraf al gesaneerd.
- Functioneel handhaven één spoor $\geq 740\text{m}$ aan de oostzijde ter vervanging van functionaliteit zone D (goederenspoor).
- Functioneel handhaven één spoor $\geq 370\text{m}$ aan de oostzijde ter vervanging van functionaliteit zone E (infraspoor).
- Functioneel compenseren reizigers behandel- en opstelcapaciteit aan de westzijde (5 sporen) ter vervanging van functionaliteit zone C en bestaande opstelsporen aan de westzijde (naast spoor richting Lanaken).

Variant 4-2 is een alternatief op variant 1 waarbij het goederenspoor en het infraspoor naast elkaar liggen in plaats van in elkaars verlengde. Voordelen hiervan zijn:

- Goederenspoor en infraspoor kunnen onafhankelijk van elkaar gebruikt worden; in variant 1 kan het infraspoor alleen bereikt worden met een vrij goederenspoor.
- Bij een vrij infraspoor is het mogelijk om de goederenloc die (in variant 1) omloopt via perronspoor 4 te laten omlopen via het vrije infraspoor en is het niet meer noodzakelijk op met die loc te keren op het hoofdbaanvak (spoor DB).

Besluit: Op basis van de intensiteit van het gebruik van de sporen wordt variant 1 als voldoende beschouwd.

Ontwerpbeschrijving

Voor het ontwerp van de B&O-sporen is uitgegaan van de standaard inrichting van B&O-servicepaden:

- Spoorafstanden 6.60m – 5.00m – 6.60m – etc.;
- Toepassen verholten goot t.b.v. plaatsing trappen;
- Mogelijkheid openhouden voor toepassing Gators incl. twee karren (draaicirkels) in eenrichtingsverkeer;
- Fecaliën-afvoerleidingen;
- Personeelsverblijf / parkeerplaats / opslagruimte.

Voor afscherming van het terrein is rekening gehouden met de plaatsing van een hekwerk rondom.

De demarcatielijn op tekening houdt rekening met mogelijke plaatsing van (lage) geluidsschermen in plaats van hekwerken.

Voor inpassing van de B&O-sporen aan de westzijde is grondaankoop nodig van MM Value Two B.V. (percelen 3462 & 3486).

Spoorlengtes - overzicht

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bestaande en nieuwe nuttige spoorlengtes.

De nuttige spoorlengte is de beschikbare spoorlengte voor opstellen materieel inclusief 5 meter remmarge.

	Bestaand	Nieuw	Verschil
Goederen	2531	968	-1563
Infra	432	368	-64
Reizigers	4090	4280	190

Spoorlengtes - bestaand

Goederen							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
61/64	744	8	15	15	89	617	
65	687	8	15	15	34	615	
66	690	16	15	15	7	637	
67/71	713	14	15	15	7	662	
							2531
Infra							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
75	462	0	15	15	0	432	
							432
Reizigers							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
11	480	16	15	15	9	425	
12	370	12	15	15	21	307	
13	302	13	15	15	17	242	
14	198	10	15	15	10	148	
15	198	10	15	15	10	148	
30h	100	0	5	5	0	90	
31h	112	0	5	5	0	102	
32h	122	0	5	5	0	112	
22	357	0	5	5	0	347	
23	357	0	5	5	0	347	
24	347	0	5	5	0	337	
25	347	0	5	5	0	337	
26	300	0	5	5	0	290	
27	300	0	5	5	0	290	
28	326	0	5	5	0	316	
29	262	0	5	5	0	252	
							4090

Spoorlengtes - nieuw

Goederen							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
GDW	1063	50	15	15	15	968	
							968
Infra							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
81/88	433	50	15	0	0	368	
							368
Reizigers							
Spoor	Fysiek - Bruto [m]	Doorschietlengte	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Zicht op sein/vrijbalk/stootjuk	Doorschietlengte	Netto (Nuttig)	TOTAAL
22	357	0	5	5	0	347	
23	357	0	5	5	0	347	
24	347	0	5	5	0	337	
25	347	0	5	5	0	337	
26	300	0	5	5	0	290	
27	300	0	5	5	0	290	
28	326	0	5	5	0	316	
29	328	0	5	5	0	318	
N1	377	50	15	0	0	312	
N2	377	50	15	0	0	312	
N3	423	50	15	0	0	358	
N4	423	50	15	0	0	358	
N5	423	50	15	0	0	358	
							4280

Aandachtspunten

Op basis van de voorgesteld lay-out van variant 1 zijn volgende aandachtspunten te benoemen:

- Alle processen aan de westzijde lopen over de bestaande wissel-diagonaal. De bestaande NS-werkplaatssporen, de bestaande B&S-sporen 22 t/m 29 en de nieuwe B&S-sporen N1 t/m N5 alsmede alle perronsporen en de bestaande NS-wasinstallatie liggen aan deze diagonaal. Dit is kwetsbaar in geval van storing van de infra.
- In de bestaande situatie maakt NS (oneigenlijk) gebruik van de hoofdinfra (zone C en D) om materieel te bufferen voor behandeling in de lijnwerkplaats. In variant 1 worden de sporen in zone C en D gesaneerd en vervalt die mogelijkheid. In het ontwerp van variant 1 is (in paarse kleur) een aantal sporen ingetekend aan de westzijde nabij spoor 9. Dit valt buiten de scope van de gewenste ombouw voor de gemeente Maastricht en komt indien gewenst voor rekening van NS.
- NS is bezig om een alternatief voor de bestaande wasinstallatie te ontwerpen. Dit alternatief gaat uit van een nieuw was-concept (TWI 2.0) waarbij het was-proces gecontroleerd in een hal (10mx185m) plaatsvindt. Er is geen informatie voorhanden van de status van dit ontwerp en de gevolgen voor de bestaande wasinstallatie op Maastricht. Optioneel kan het spoor van de wasinstallatie aangesloten worden op de nieuwe B&O-sporen (paars getekend). In een vervolgfase dient dit nader beschouwd en afgestemd te worden.
- De inrichting en bereikbaarheid van het goederen- en infraspoor in variant 1 is een minimum gebaseerd op een verwacht beperkt gebruik van deze sporen.
- ProRail heeft twee wisselverbindingen (paars getekend) aangemerkt als overbodig in het eindplan. Optioneel kan het saneren van deze verbindingen meeliften met dit project.

Faseerbaarheid

Qua faseerbaarheid van het project geldt:

- Het realiseren van de wijziging aan de westzijde staat fysiek los van de aanpassingen aan de oostzijde.
- Het gefaseerd uitvoeren van de westzijde (bouwen tot het hek van de Aldi) is mogelijk maar levert in de eerste fase kortere B&O-sporen op (5 x 83m korter).
- Het gefaseerd uitvoeren van de wijziging aan de oostzijde is technisch gezien wel mogelijk, echter veel duurder dan alles in één keer uitvoeren. Reden hiervoor is dat de meest oostelijke sporen (zone D) feitelijk functioneel gehandhaafd en aangesloten moeten blijven totdat alle meer westelijk gelegen sporen (zone A en C) gesaneerd zijn. Het is dus niet mogelijk om van oost naar west de sporen één voor één te saneren. Fasering technisch is het juist makkelijker om van west naar oost sporen te saneren (vergelijkbaar met het saneringsvoorstel dat er nu al ligt). Er ontstaat dan feitelijk een 'leeg gat' op het emplacement. Het saneren in meerdere stappen betekent ook meerdere beveiligingswijzigingen waardoor het project duurder wordt in uitvoering en een langere doorlooptijd zal hebben.
- De westzijde (compensatie) dient als eerste faseringsstap uitgevoerd te worden alvorens de sporen aan de oostzijde gesaneerd kunnen worden.

Kostenschatting

- Op basis van ontwerp-tekening MT-01-01 versie A worden de totale projectkosten geschat op ca € 33.4 mio. (Prijspeil 2025, excl. BTW, plus/min 40%).
- NIET meegenomen in deze kostenschatting zijn:
 - Kosten verplaatsen/aanpassen terrein Aldi;
 - Kosten herinrichting gebied rondom Franciscus Romanusweg;
 - Kosten mogelijk noodzakelijke bodemsanering;
 - Kosten grondverwerving;
 - Kosten optionele scope (paars op tekening);
 - Eventuele bijdrage ProRail AM door minder onderhoud/hergebruik vrijkomende materialen.

Arcadis. Improving quality of life.