



Bürger Initiative "Rettet den Eltenberg"  
Korrespondenz Adresse Markt 8, 46446 Emmerich am Rhein - Elten

De Heer Henk Nagelhout.  
Via E-Mail

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht:

Emmerich am Rhein - Elten 02.11.2017

## **Betreff** consultatieprocedure

Geachte Heer Henk Nagelhout,

Het doet de BI "Rettet den Eltenberg" goed te mogen vernemen dat wij alsnog onze bijdrage mogen leveren in de consultatieprocedure.

De BI "Rettet den Eltenberg" is een burgerinitiatief, die in eerste instantie gegrond is om ervoor te zorgen dat de Eltenberg t.b.v. de "Betuwelijn" niet afgegraven wordt en dat de sportvelden in het stadsdeel Elten behouden blijven kunnen. Door onze inzet in dit burgerinitiatief werden wij ook geconfronteerd met geluidsoverlast en zekerheid. Op het gebied van de geluidsoverlast is nog niet veel gebeurd op het gebied van zekerheid is enige beweging te bemerken, maar in verre niet wat in Nederland tot nu toe ondernomen is.

Elten is een stadsdeel van de gemeente Emmerich aan de Rijn en heeft ca. 4.000 inwoners waarvan een niet onbeduidende minderheid uit Nederlanders bestaat. Voor die, die het niet weten, Elten is van 1949 tot 1963 Nederlands grondgebied geweest, hierdoor bestaan ook nog, misschien vergeten, oude banden met het Nederlandse Koninkrijk.

Nu de Betuwelijn tot aan de Duitse grens klaar is, blijkt dat er in de planning tussen Nederland en Duitsland vele hiaten te vinden zijn.

## **Plan Duitsland Nederland gaat niet samen.**

In Nederland is de Betuwe compleet nieuw gebouwd, zoveel als mogelijk ver weg van de bebouwde kom en is aangelegd voor het vervoer van alleen goederen en gevaargoed. De Betuwelijn is overal met de nieuwste techniek wat de zekerheid aangaat en de brandweercorpsen voor oord zijn uitgerust met de nieuwste blusmaterialen die tot nu bekend zijn en ook mogen zij 2 \* per jaar op de Betuwelijn oefeningen houden. Vanzelfsprekend is het dan ook dat men in Nederland zich steeds sterker op de Betuwelijn geconcentreerd heeft.

In Duitsland echter wordt alleen een derde spoor gebouwd die dan links dan wel rechts aan het bestaande spoorwegennet verlegd wordt. De bestaande sporen zijn in de jaren gekomen, en DB Netze denkt dat dit probleem opgelost kan worden

door alleen de sporen hoog te nemen en nieuw en het basalt uit te wisselen. Tegen het trillen en geluidsoverlast van de treinen zou een mat genoeg zijn. We weten inmiddels dat de kolentreinen gemiddeld 1.500 ton overbeladen is op de Betuwe zodat wij denken dat deze maatregelen niet het doel zal bereiken wat DB Netzte ons voorhoud.

Nergens op dit 75 km lange traject zijn extra zekerheidssystemen. Wat in Nederland heel gewoon schijnt, heeft Duitsland geen Informatiesysteem, bv. "wij weten waar het staat". Duitsland heeft een noodplan wat 4 din A4tjes dik is. Het noodplan wat ik heb mogen zien in Zevenaar is vele malen duidelijker. Anders gezegd het zekerheid systeem wat hier in Duitsland gehandhaafd wordt is meer "wij vertrouwen erop dat er niets gebeurt". Dit kan men al merken aan het feit dat gevaargoed "an sich" niet als gevaargoed getransporteerd wordt, maar alles onder de noemer van goederentransporten gereden wordt. Het Bundesverkehr ministerie kon ons geen lijst geven met de gereden gevaargoederen in een bepaald jaar nog de prognose voor een bepaald jaar. Als antwoord kwam gevaargoederen zijn geen eigen groep maar valt onder goederentransport.

In Nederland kunnen wij alle gegevens opvragen wat, waar en hoeveel gevaargoed gereden op een traject gereden is en bij speciale transporten, spreek chloortransporten, worden de autoriteiten vooraf gewaarschuwd.

Op dit moment is het Duitse deel van de Betuwelijn totaal niet geschikt om zoveel gevaargoed te transporteren, laat staan, zoals het in Nederland in de toekomst gewild is, nog meer gevaargoed op de Betuwelijn te willen vervoeren. Wij lazen, bij monden van de staatsecretaris Sharon Dijksma, "niet goedschiks, dan kwaadschiks.

- Omdat alles nog steeds over 2 sporen geleid wordt, daardoor staan met regelmaat, niet gebufferde gevaargoederentreinen midden in woongebieden te wachten omdat men niet kan doorrijden
- Nog steeds spoorwegovergangen bestaan en deze met zekerheid niet voor 2020 allemaal opgeheven zijn. De Deutsche Bahn AG. Heeft eerst in Oberhausen het eerste bouwrecht gekregen en daar wordt geklaagd tegen de bouwvoornemens der Deutsche Bahn AG.
- Een calamiteiten noodplan nog steeds niet herzien is, ook al is er een opdracht vanuit de politiek

Als het routebesluit, zoals het nu voorligt, tot uitvoer gebracht wordt betekend dit nog meer risico op het Duitse deel van d Betuwelijn, een risico wat in Nederland, door de burger als door de politiek, nooit geaccepteerd zou worden.

Door het routebesluit worden de bewoners hier aan een nog groter risico!

Erg duidelijk wordt het probleem als we de vraag stellen:

"hoe zit het met het bufferen van gevaarlijke stoffen"?

Duidelijk is, R.I.D wetgeving, ofwel BLEVE-vrij dat in ieder geval in Europa gevaargoederentreinen zo moeten samengesteld worden dat tussen gevaargoederenaanhangers een normaal goederenaanhanger gezet moet worden (buffer), om in het geval van een calamiteit het ongeluksrisico tot een minimum te beperken. Nederland heeft echter voor de Betuwelijn hier een bijzondere regeling toegestaan. Deze regeling bestaat hieruit dat gevaargoederenaanhangers zonder deze, noodzakelijk, buffering mogen worden samengesteld. Echter bij de Duitse grens houdt dit voordeel op, toch rijden deze treinen gewoon verder Duitsland in, terwijl het spoor hier echt niet uitgebouwd is voor deze manier van rijden

In een studie van de Heer Thomas Hoever (Jurist, als bijlage toegevoegd) wordt een zeer duidelijk beeld geschetst hoe en waar de verschillen tussen Nederland en Duitsland liggen.

Niet alleen op juristisch gebied, maar ook het verschil van de belangrijkheid die de Nederlanders aan de Betuwelijn geven, in tegenstelling tot die van de Duitsers. Zo zult u lezen dat Nederland aan zekerheid en aan geluidsoverlast veel meer doet, als hier in Duitsland het geval is. Wij denken, als burgerinitiatief, dat u echt de tijd moet nemen, ook al is het in de Duitse taal, dit "Gutachten" te lezen.

Wij gaan ervan uit dat onze bijdrage alsnog in de consulterende evaluatie wordt meegenomen en wij staan ten alle tijden bereid om onze bedenken mondeling toe te lichten

Met vriendelijke groet, namens de BI "Rettet den Eltenberg"

Frank Jöris

Bijlage: Gutachten Gefahrgut auf der Betuwe. „Ein Vergleich zwischen den Niederlanden und Deutschland“. Thomas Hoever