



Aan FNV Spoor

Van André van de Wetering
Telefoon

Datum 17 juli 2023

Kenmerk

Onderwerp Geluidshinder FNV Spoor

Geachte heer Janssen, Beste Henri,

In de brief met kenmerk 23-765/UTR/HJ-woe heeft FNV zijn zorgen geuit ten aanzien gehoorschade en schade aan het welzijn van spoorpersoneel door lawaai.

Context

Het onderwerp geluid heeft onze aandacht. In een eerder stadium zijn enkele indicatieve geluidsmetingen verricht. Naar aanleiding van vragen heeft de NS directie destijds aanvullend besloten het geluidsniveau door middel van een uitgebreid onderzoek in kaart te brengen. Mede op advies van de vakbond is gekozen voor een extern deskundige waarmee onafhankelijkheid is geborgd. De externe deskundige heeft door middel van een uitgebreid onderzoek het geluidsniveau in kaart gebracht.

Conclusie uit het gehouden onderzoek is dat in geen van de bemeten materieelseries de grenswaarde voor beroepsmatige blootstelling aan schadelijk geluid wordt overschreden. Deze grenswaarden komen voort uit het Arbeidsomstandighedenbesluit. Dit geldt voor zowel de gemiddelde equivalente geluidsniveaus, alsmede de piekniveaus. De uitkomsten van het rapport zijn, met de vervolgaanpak van NS, in 2019 door de NS directie met vakbonden en OR gedeeld.

Aanpak geluidshinder

In de brief wordt gewezen op gehoorschade. Dit vinden wij niet terug in de onderzoeken die wij (ook op advies van FNV) hebben laten uitvoeren. Onze medewerkers wijken met betrekking tot gehoor of gehoorschade niet significant af van 'de gemiddelde Nederlander'. Uit onderzoek blijkt dat in Nederland 14% van de kinderen (7 -11 jaar) en circa 54% van de jongeren (12 tot 35 jaar) gehoorschade heeft (bron onderzoek Erasmus MC 2018). Het is aannemelijk dat een significant deel van het NS-personeel gehoorschade heeft, waarin in de brief ook op wordt gewezen, maar er is geen verband met de huidige werkzaamheden bij NS. NS blijft binnen de toleranties die gehoorschade veroorzaakt op basis van een achturige werkdag, gedurende 40 jaar.

Wel delen we het beeld dat er een relatie kan bestaan tussen geluidshinder en PSA gerelateerde klachten. Indien medewerkers gevoelig zijn voor hinderlijk omgevingsgeluid, dan kan stress worden opgebouwd, wat eventueel tot fysieke en mentale klachten kan leiden. Dit is waarom wij op advies van QHSE in 2020 een plan van aanpak cf. Nederlandse praktijkrichtlijn (NPR3438) zijn gestart t.b.v. het reduceren van hinderlijk geluid. Hierbij wordt de arbeidshygiënische strategie gehanteerd.



Samen met de OR is de werkgroep 'Cabine geluid' opgericht om aan bronaanpak te doen voor de series waar klachten over zijn.

De volgende acties zijn sinds 2020 opgepakt en afgerond:

- ATB geluid SLT: Definitieve oplossing voor het probleem is vastgesteld en uitgevoerd. Er heeft een constructiewijziging plaatsgevonden (tussen de speakers en plafond is een dempende materieel geplaatst).
- ICNG: leerpunten zijn meegenomen in de huidige specificaties van NS aan nieuwe materieel en meegenomen in het ICNG-programma
- ICM ATB: Bij vervanging oude bel wordt een module ingebouwd die aan toelatingscriteria voldoet
- TRAXX: Definitieve oplossing voor het probleem is vastgesteld en uitgevoerd. Er heeft een constructiewijziging plaatsgevonden (dempend materiaal geplaatst in cabine)
- ATB geluid SNG: Er heeft een software aanpassing om geluid te dempen (geluidsniveau is verlaagd met 3dB) plaatsgevonden, maar dat was nog weinig effectief en is nu verder verlaagd met nog eens 3dB. Naar aanleiding van feedback wordt gekeken of verdere verbetering mogelijk is
- Geluidproblematiek DDZ: Definitieve oplossing voor het probleem is vastgesteld en uitgevoerd. Dit betreft een constructiewijziging aan de deurrubbers van de cabinedeuren. Tevens is de Q-regeling aangescherpt: de DDZ wordt bij ruismeldingen sneller naar binnen gehaald en volgens een specifiek afhandelschema worden de cabinedeuren gecontroleerd.
- Communicatie: Er is een toolbox ontwikkeld met informatie over dit onderwerp voor machinisten en managers.
- Onderzoek of otoplastieken of andere hulpmiddelen kunnen helpen bij het reduceren van hinderlijk geluid. Ook in overleg met keuringsinstantie en een audio-expert is besproken dat het toepassen van otoplastieken in een geluidshinder situatie niet gewenst is en zelf tot extra spoorwegveiligheidsrisico kan leiden.

Verstrekken van oordoppen

Binnen NS is er een proces ingeregeld voor het aanvragen van gehoorbeschermers. Medewerkers komen hiervoor in aanmerking als door de afdeling QHSE is vastgesteld dat de grenswaarde voor schadelijk geluid worden overschreden. Voor de S&O machinisten is vastgesteld dat er geen sprake is van het overtreden van de grenswaarde voor schadelijk geluid.

Met betrekking tot auditieve belasting is eind 2022 een projectgroep gestart met als doel HR-beleid te ontwikkelen in relatie tot verstrekken otoplastieken aan S&O machinisten die geluidshinder ervaren. Een eerste verkenning laat zien dat het gebruik van otoplastieken voor machinisten met ervaren geluidshinder maatwerk is; niet iedere machinist is binnen deze categorie geholpen met otoplastieken als medisch hulpmiddel. Redenen hiervoor zijn:

- Spoorwegwetgeving stelt eisen aan de functie machinist o.a. dat de machinist moet blijven voldoen aan de auditieve eisen cf. Richtlijn 2007/59EG
- Het beleven van geluid is persoonlijk en is afhankelijk van frequentie, volume, voorspelbaarheid, regel mogelijkheden en veiligheid van geluid.
- Meerdere interventies zijn mogelijk in het verminderen van de auditieve belasting en/of het verhogen van de auditieve belastbaarheid.

De projectgroep otoplastieken streeft ernaar om in Q3 het beleid gereed te hebben.



Door FNV aangedragen punten:

Inzet Arbeidsgezondheidskundig onderzoek + inzet PAGO met dezelfde frequentie als medische keuring en/of op verzoek eerder inzetten

Reactie NS

NS stelt haar medewerkers in kader van artikel 18 van de Arbowet periodiek in de gelegenheid een PMO te ondergaan, dat erop is gericht de risico's die de werkzaamheden voor de gezondheid van de medewerkers met zich brengt zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Binnen NS draagt het PMO de naam de "Energimeter" (voorheen de alles best test (ABT)) en kan vrijwillig het hele jaar door worden gedaan.

(Bron: Het –door COR ingestemde- Arbeidsomstandighedenbeleid NS).

NS ziet geen meerwaarde in het uitvoeren van een PAGO, omdat een PAGO gericht is op schadelijk geluid en daarmee geen inzicht gaat geven in de geuite zorgen. Dit wordt bevestigd door de Arbo Unie, alsmede QHSE Operatie.

Actualiseer binnen 6 maanden de geluidsmetingen in de trein, waarbij u conform de stand van de wetenschap ook de kurtosis gaat bepalen. Hierbij zal ook een storings situatie gesimuleerd worden, zodat er een objectief beeld komt over hoe het is om continu bestookt te worden met alarmsignalen. Nieuw materieel dient na opname in dienstregeling, binnen 6 maanden ook bemeten worden op geluid en het niveau van de kurtosis.

Reactie NS

NS heeft in het verleden meerdere geluidsmetingen uitgevoerd. We kijken hierbij naar schadelijk geluiden. Conclusie uit de gehouden onderzoeken is dat in geen van de bemeten materieelseries de grenswaarde voor beroepsmatige blootstelling aan schadelijk geluid worden overschreden. Dit wordt ook bevestigd in een door het FNV zelf geïnitieerd onderzoek door het NLA: *De NLA nam vervolgens het besluit om indicatieve metingen uit te voeren, welke verricht zijn op 5 oktober 2022. Tijdens deze metingen kwam het geluidsniveau wel boven de 70 dB(A), maar niet boven de 80 dB(A).*

Nieuw materieelseries zijn gebouwd aan de laatste stand der techniek en moeten voldoen aan wettelijke eisen. Leerpunten uit het verleden zijn meegenomen in de specificaties van NS aan nieuw materieel en worden zodanig ook meegenomen.

Verstrek binnen 2 maanden op maat gemaakte otoplastieken aan iedere machinist die dat wenst vanwege gezondheidsredenen.

Reactie NS

Zoals hierboven eerder benoemd, is er een werkgroep gestart met als doel HR-beleid te ontwikkelen in relatie tot verstrekken otoplastieken aan S&O machinisten met ervaren geluidshinder ter reductie van de auditieve belasting, op voorschrift van de arbo-arts.

De projectgroep otoplastieken streeft ernaar om in Q3 het beleid gereed te hebben.

Belangrijk hierin om nogmaals te vermelden:

- otoplastieken zijn niet voor iedere machinist de oplossing is voor ervaren geluidshinder.
- Eigen, zelf aangeschafte otoplastieken gebruiken is niet toegestaan in het kader van spoorwegveiligheid.

Hartelijke groet,

André van de Wetering