



Per email verzonden: [or.reizigers@ns.nl](mailto:or.reizigers@ns.nl)

T.a.v. de leden van de ondernemingsraad

**Datum**

26 april 2024

**Ons kenmerk**

UTR-CBB-24-299-LC

**Betreft / Onderwerp**

Oproep tot geluidsmetingen cabines NS

**Doorkiesnummer**

088-3682256

**Email contactpersoon**

[Henri.janssen@fnv.nl](mailto:Henri.janssen@fnv.nl)

[karel.debuijzer@fnv.nl](mailto:karel.debuijzer@fnv.nl)

**Bijlage**

1

Geachte leden van de ondernemingsraad,

FNV zet zich vanwege klachten van leden al enige tijd in om erkenning van én oplossingen voor het lawaai in de treincabine te regelen. FNV heeft onder andere aangegeven dat NS opnieuw geluidsmetingen moet uitvoeren om een actueel en beter beeld te krijgen van de blootstelling aan lawaai. Hierbij moet nadrukkelijk in kaart worden gebracht wat de impact is van de onregelmatigheid en gepiektheid van het geluid (kurtosis). Voor een effectieve preventieve aanpak moet je immers weten wat de lawaaibronnen zijn en welke impact ze kunnen hebben.

NS blijft er echter bij dat ze de RI&E machinisten wil afwachten voordat ze dit onderzoek uitvoert. FNV vindt dit onbegrijpelijk. Allereerst omdat de heren De Laat, Kok en Van Eeden aangegeven hebben dat dit op basis van jullie eerdere metingen “wel degelijk zinvol en noodzakelijk” is (zie bijlage). Recent onderzoek heeft aangetoond dat in het geval van sterk onregelmatig geluid, gehoorschade wel kan optreden boven de 70 dB/8 uur. Ten tweede is het heel belangrijk om uit te kunnen sluiten dat gehoorschade kan ontstaan door het werk, omdat het hebben van gehoorschade, wat niet te genezen is, de gevoeligheid voor gezondheidsklachten als tinnitus en hyperacusis vergroot. Oftewel, NS heeft veel belang bij preventie. Ten derde kan er niet vanuit worden gegaan dat het materiaal niet toeneemt in lawaaiproductie, aangezien door de tand des tijds deuren gaan verhangen, rubbers slijten en klimaatsystemen meer lawaai maken. Oftewel, metingen zijn nog wel degelijk nodig. Ook met het oog op het identificeren van de bronnen en het bepalen van de impact.

FNV roept jullie daarom op om bij NS aan te dringen dit onderzoek alsnog, bij voorkeur met assistentie van de heren De Laat, Kok en Van Eeden, uit te voeren.

Vanuit onze enquête kwamen met name de volgende bronnen naar voren:

Signalering

- ATB-bel
- Deurgong
- Omroepen
- Plaatsing van luidsprekers (recht boven machinist)

Afsluiting cabine

- Deurrubbers
- Verhanging deuren
- Klapperende cabinedeuren (met name bij inrijden tunnel)
- Lekkende frontruit
- Hoge fluittonen door kieren en naden
- Verkeerd ontwerp frontruit (DDZ)
- Holle buizen achter de frontseinen
- Afwateringsgaten onder de deur

Apparatuur

- Luchtverversingsunit
- Klimaatsysteem
- Harde klappen ventilatieluiken
- Loszittende onderdelen (ruitwisser, spoiler)

Spoor

- Binnenrijden tunnels, geven ook drukverschillen die het oor belasten
- Kwaliteit baanvak
- Rijden door wissels en bogen

Wij kijken uit naar jullie reactie,

Namens FNV Spoor,

Henri Janssen – Karel de Buijzer

-

Vakbondsbestuurders