



Welkom in de
chroom-6-hel

- **Het stof was overal**
- **Ontsnappen was niet mogelijk**

Hoe een Tilburgs treinenproject de gezondheid
van achthonderd werklozen in gevaar bracht

Een reconstructie



Een onthullende duik in de chroom-6-affaire

- Vergeelde rapporten
- In de wind geslagen waarschuwingen
- Slachtoffers in onzekerheid

regiokatern 13 t/m 19

Video: gedupeerden vertellen hun verhaal op bd.nl/chroom6

Een levensgevaarlijk stofnest. Niemand greep in

Richard Clevers
Chris van Mersbergen

Tilburg

Nergens rinkelden alarmbellen toen werklozen in Tilburg tussen 2004 en 2011 treinen kaal schuurden. Terwijl daar alle reden toe was: in de verf zat het gevaarlijke, kankerverwekkende chroom-6. Uit onderzoek van het *Brabants Dagblad* blijkt dat het project, tROM geheten, met een schrijnend tekort aan voorzorgsmaatregelen is begonnen. Tientallen betrokkenen verklaren dat er nauwelijks of geen stofmaskers werden gebruikt. Er werd geschuurd met de hand of met machines zonder stofafzuiging. Daardoor was de werkhal, achter het Tilburgse station, één groot stofnest.

Verder heeft de gemeente verschillende signalen genegeerd. Zo wees een externe deskundige er in 2005 op dat niet duidelijk was met welke gevaarlijke stoffen mensen in de werkplaats in aanraking kwamen. Dat zou moeten worden uitgezocht. Maar de gemeente volgde dat advies nooit op. Mede daardoor bleef chroom-6 tot het eind van het project onopgemerkt.

Ook NS-dochter NedTrain liet forse stekken vallen. Het onderhoudsbedrijf was een van de partners in het werklozenproject, net als het Spoorwegmuseum (eigenaar van de treinen) in Utrecht. Niemand bij NedTrain dacht eraan dat op oude treinen chroom-6-verf kon zitten, terwijl dit binnen het bedrijf toch echt bekend had moeten zijn. De verf werd in de eigen NedTrain-werkplaatsen tot de jaren 90 gebruikt. Dat blijkt uit stukken die het *Brabants Dagblad* in het spoorwegarchief heeft ingezien. Van de gevaren van chroom-6 was het bedrijf zich eind jaren 70 zelfs al bewust, blijkt uit de documenten.

Boosheid

Dat werklozen de verflagen vanaf 2004 toch zonder de juiste bescherming moesten afschuren, leidt nu tot grote boosheid en on-



Met deze bewijzen kom je tot een keihard misdrijf

– Rob Milo, advocaat

Onderhoudsbedrijf NedTrain en de gemeente Tilburg hebben **de gezondheid van honderden werklozen die treinen moesten schuren in gevaar gebracht** door nalatigheden. Justitie is een vooronderzoek begonnen.



Welkom in de
chroom-6-hel

- Het stof was overal
- Ontsnappen was niet mogelijk

Hoe een Tilburgs treinenproject de gezondheid van achthonderd werklozen in gevaar bracht

Een reconstructie

zekerheid. Veel betrokkenen kampen met gezondheidsklachten en vragen zich af of chroom-6 de oorzaak is. Tijdens het werk bij tROM moesten sommigen al overgeven of hadden last van uitslag en jeuk. Maar mensen die ziek waren werden niet altijd geloofd, blijkt uit de BD-reconstructie.

Een woordvoerder van het functioneel parket van het Openbaar Ministerie bevestigt dat het met een vooronderzoek naar het chroom-6-schandaal in Tilburg bezig is. Het is nog te vroeg om te zeggen wie waarvan wordt verdacht, zegt de woordvoerder. „We zijn ons nog aan het oriënteren.”

Rob Milo, een van de advocaten die een deel van de voormalige tROM'ers bijstaat, slijpt de messen alvast. „Met deze bewijzen kom je wat mij betreft tot een keihard misdrijf. Mensen zijn hier blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, omdat ze niet goed zijn beschermd. En dat terwijl de kennis over die gevaarlijke stoffen er bij bepaalde partijen was, of in elk geval had moeten zijn.”

Regime

De gemeente Tilburg en de Nederlandse Spoorwegen laten zelf ook onderzoek doen. Omdat hij de onderzoekers niet voor de voeten wil lopen, zegt wethouder Erik de Ridder op de meeste bevindingen van het *Brabants Dagblad* niet inhoudelijk te kunnen reageren. Hij neemt de zaak hoog op en belooft dat de gemeente op alle fronten medewerking verleent. „Want mensen hebben recht op antwoorden.” De Ridder beklemtoont dat de onderzoekers onafhankelijk zijn en zegt dat behalve de werkwijze van tROM ook het gebruik van beschermingsmiddelen en het regime onder de loep liggen.

De NS en het Spoorwegmuseum willen pas reageren als onderzoeken zijn afgerond.



Tilburg

zaterdag 4 november 2017



Voorals
morgen voelt
het fris aan.
► pagina 35



bd.nl
Ook voor het laatste
regionale nieuws

Jaargang 247
Het BD is onderdeel van:
ADR Nieuwsmedia

Prijs €3,20

Geen krant ontvangen?
Bel 088-0561530



► **Waarschuwingen genoeg, maar niemand greep in**

Een plek waar



Wat was tROM precies?

De missie van tROM: bijstandsklanten snel aan betaald werk helpen. Het re-integratiebedrijf van Tilburg en omliggende gemeenten begon in 2003 met de bouw van een carnavalswagen op het NedTrain-terrein achter het Tilburgse station. Werklozen deden zo – ver-

plicht – werkritme op. In 2004 sloot de gemeente een overeenkomst met NedTrain en het Spoorwegmuseum. De bijstandsge-rechtigden gingen oude museumtreinen opknappen. Het museum be-taalde NedTrain een vriendenprijs, de arbeid was gratis. De werklozen

gingen later ook gereedschappen, pallets en fietsen opknappen. tROM is een afkorting van Tilburgse en Regionale bedrijven Maatschappelijk. In 2011 verhuisde tROM en hield het treinenavontuur op. Sinds dit jaar bestaat tROM niet meer.

Een project waarbij je treinen laat opknappen door werklozen, **wat kon daaraan misgaan? Veel**, zo blijkt uit een ontluisterende reconstructie.

Richard Clevers
Chris van Mersbergen
Tilburg

Stof, overal stof in de werkplaats van **tROM**, achter het Tilburgse station. Het dwarrelt door de lucht, het ligt op de grond. Op de kasten, duimendik, in het kantoor, in de keuken waar de vrouwen koffiezetten en eten klaarmaken. Bij de lunch zit het stof zelfs

tussen de boterhammen. Werklozen proberen het ervanaf te blazen: dit kan toch niet gezond zijn?

We horen het geluid van schuurmachines. De mannen in overalls maken een trein vervrij. Sommige schuren de wanden, een ander ligt erbovenop. Ze ploeteren zich met hun machines door tientallen jaren verfhistorie. Een gele laag, een blauwe, een groene, een dikke rode – die laatste moet al heel oud zijn. De trein moet straks, als-ie weer geschilderd is, naar het Spoorwegmuseum. Maar eerst moet hij door de Tilburgse bijstandsgerechtigden kaal worden gemaakt, tot er geen schilfertje verf meer te zien is. Als de mannen de binnenkant moeten schuren, trekken ze soms de kraag van hun shirt over hun neus om zich te beschermen. Of ze gaan er even uit, lucht happen. Als de begeleiders het goed vinden tenminste.

Kijk, daar zit Damian, het zoontje van Patricia, in het stof te spelen. Damian heeft epilepsie, waardoor hij naar een speciale naschoolse opvang zou moeten. Dat kan Patricia zich niet veroorloven. Dan neem je hem maar mee hierheen, had de leiding gezegd. Patricia doet het maar. Ze weet dat je hier maar beter kunt luisteren.

Kijk, daar loopt Rachid. Hij heeft **rode ogen, uit-slag op zijn armen**. Rachid heeft overal jeuk, hij kan niet tegen het stof. Gisterochtend was hij naar de werkplaats gekomen om te vertellen dat hij een paar dagen thuis wilde blijven – hij hoopte dat zijn klachten dan zouden afnemen. Trajectbegeleider Werner vond het goed, Rachid ging opgelucht naar huis. Toen de manager het hoorde, werd hij woedend. Hij belde Rachid op. Terugkomen! Bij tROM willen ze de bijstandsgerechtigden weer discipline en arbeidsritme bijbrengen. Daarom houdt de manager er een hard regime op na.

Natuurlijk, er wordt ook gelachen. Je moet met z'n allen toch de dag zien door te komen.

„Iemand nog interesse in gehaktballetjes?!”, roept een van de begeleiders. Hij noemt een adres. Wie hier al langer rondloopt weet dat de begeleider GHB bedoelt. Dealen op de werkvloer, het is niet normaal. Maar bij tROM is wel meer niet normaal.

Chroom-6

Chroom-6 bindt zich altijd aan een andere stof. Daarom wordt vaak gesproken over chroom-6-verbindingen. Chroom-6 bindt zich aan zuurstof (waardoor chromaat en dichromaat ontstaan) en vervolgens aan stoffen als zink (zinkchromaat) of lood (loodchromaat). Chroom-6 staat onder meer bekend om zijn roestwerende werking. Het komt vrij bij het spuiten van verf of bij het schuren, slijpen of verhitten van verflagen.



Gezondheidsklachten

Aanraking met chroom-6 kan volgens het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) direct leiden tot onder meer braken, huidklachten en hoesten. En op langere termijn tot astma, een gat in het neustus-

senschot, contacteczeem, COPD, long- en neuskanker. Effecten op de voortplanting zijn nog onvoldoende bewezen. Veel oud-tROM'ers hebben ernstige gebitsproblemen. Het RIVM zegt dat dat niet door chroom-6 kan komen.

Bij Defensie begon de bal te rollen

Chroom-6 kwam in Nederland voor het eerst groot in het nieuws in 2014, toen duidelijk werd dat veel defensiepersoneel jarenlang zonder adequate bescherming met de stof had gewerkt.

Uit documenten die Defensie vrijgaf, blijkt dat ze bij het leger heel goed wisten dat ze met gevaarlijke verf aan de slag waren. Een grote groep voormalig medewerkers heeft de staat daarom aangeklaagd.

In 2015 kwam de NS erachter dat ook op oude treinen chroom-6-houdende verf kon zitten. Bij voorbereidend werk voor onderhoud aan een bepaald treintype werd de stof gevonden.

SIE
oormverf
in 2010
onveilig
ruikt

Nieuwe metingen POMS-sites

POMS RIVM werkt nog aan opzet onderzoek 341 meldingen van werkers met chroom6

Twice derde ziek van giftige verf Defensie

ort pe
s als ge

verslaggever

Bram v/d Heijden en Serge Sekhuis

De (oud-)personeelsleden moeten zichzelf aanmelden voor de regeling die door het ABP wordt uitgevoerd. De 341 aanvragers krijgen

Niels Rigtter

De (oud-)personeelsleden moeten zichzelf aanmelden voor de regeling die door het ABP wordt uitgevoerd. De 341 aanvragers krijgen

niemand veilig was

Daar komt Fons aangelopen. Hij ziet er slecht uit, voelt zich niet lekker. Fons heeft net weer bloed uit staan spugen. Het komt van het stof, denkt hij. Zal hij er iets van zeggen? Ach, wat heeft het voor zin. Naar klagers luisteren ze hier niet. En ermee stoppen is geen optie: dan is hij zijn uitkering kwijt, heeft hij niks meer.

Welkom bij tROM, het werklozenproject van de gemeente Tilburg. Of: 'Welkom in de hel', want zo voelt het voor veel oud-deelnemers. De sfeertekening hierboven is een kleine greep uit de tientallen verhalen die het *Brabants Dagblad* de afgelopen maanden optekende. Het is zoals het eraan toe moet zijn gegaan in de jaren 2004 tot 2011, de periode waarin treinen werden opgeknapt. De soms grove behandeling, de stoffige hal, de voortdurende angst om (een deel van) je uitkering kwijt te raken: het is op zich al triest genoeg. Toch zal iedere deelnemer zeggen: was het daar maar bij gebleven. Dan was het boek misschien te sluiten. Maar er volgde nog een nieuw hoofdstuk: het hoofdstuk chroom-6.

Dat begint in het voorjaar van 2016, als bij honderden tROM-deelnemers een brief op de mat valt. U bent door het schuren van treinen mogelijk met chroom-6 in aanraking gekomen, luidt de donderslag bij heldere hemel. Chroom-6? Nooit van gehoord, is vaak de eerste reactie. Maar via Google maakt de verbazing al snel plaats voor onrust. De lijst met aandoeningen die chroom-6 kan veroorzaken is lang en huiveringwekkend. Verder gaan de verhalen die op internet te vinden zijn vooral over het gebruik van 'gifverf' bij Defensie.

Door de brief van de gemeente vallen bij veel oud-tROM'ers de dingen opeens op hun plek. Nader heeft overal vlekken op zijn lichaam en pijn op zijn borst. Ali is sinds 2006 zo benauwd als de pest. Soms ligt hij in bed zo moeilijk adem te halen dat zijn vriendin zegt: 'Je gaat dood.' Remco kwam bij tROM binnen met een vol gebit, is nooit een roker of drinker geweest, maar voelde nadat hij tROM in 2010 verliet zijn kiezen een voor een afbrokkelen.

Honderden oud-tROM'ers lopen rond met allerhande tot dat moment onverklaarbare klachten. Maar welke hebben met chroom-6 te maken en welke niet? Niemand die er zekerheid over kan geven.

Op zoek naar antwoorden verzamelt een emotionele groep betrokkenen zich in november 2016 voor een informatieavond in het Koning Willem II Stadion. Daar beklimt Erik de Ridder het podium. De Tilburgse CDA-wethouder belooft plechtig dat 'de onderste steen boven moet komen'. Het is lang niet genoeg om de gedupeerden gerust te stellen. Wat kopen ze voor zijn woorden? En moeten ze de gemeente, die hen verplicht in dat stofnest liet werken, nu opeens vertrouwen? Tijdens het napraten houdt De Ridder vol dat mensen bij tROM destijds voldoende beschermd zijn geweest. Dat maakt de razerij alleen maar groter. Hoe kan hij dat nou zeggen? Weet hij het soms beter dan de mensen die er gewerkt hebben?

Later verschijnt op de website van de gemeente ook nog eens een bericht waarin staat dat 'het erop lijkt' dat mensen die aan treinen hebben geschuurd zich geen zorgen hoeven te maken, omdat er genoeg beschermingsmiddelen waren. Daar zit je dan als slachtoffer, met je ademhalingsproblemen, heftige eczeem of geperforeerd neustussenschot.

Wist nou niemand, echt niemand dat er chroom-6 op treinen kon zitten? Dat is de vraag die blijft kna-



MARC BOLSIUS

Fons Tannenbaum

'Je werd behandeld als een stuk vuil'

Uit Tilburg is hij snel verhuisd toen hij hoorde van de chroom-6-affaire. Fons Tannenbaum wil niets, maar dan ook helemaal niets meer met de gemeente te maken hebben. Toch blijft de gifzaak hem achtervolgen.

„Toen ik die brief van de gemeente kreeg, over chroom-6, barstte al mijn woede eruit. Ik heb een geringe afwijking aan mijn long, ik heb astma, mijn lever en nier zijn verslechterd en ik heb een hartinfarct gehad. Voor mijn tijd bij tROM was ik altijd gezond geweest. Ik heb nooit gerookt, gedronken of drugs gebruikt.” „Aan het werk bij tROM heb ik een posttraumatische stressstoornis overgehouden, heeft de ggz gezegd. Je werd behandeld als een stuk vuil.

ledereen deed maar wat hem gevraagd werd, door het dreigen van korten op de uitkering. Je was gewoon een slaaf.”

„Ik heb er tweeënhalf jaar gezeten, vanaf 2004. Ik moest schuren en plamuren, maar ook slijpen en lassen, zonder bril. Daardoor kreeg ik lasogen. Een paar dagen lang kon ik mijn ogen niet open krijgen. In die tijd werd ik al vaak ziek. Ik moest



Ik moest braken en spuugde bloed. Maar na twee dagen belde de projectleider weer: dat ik moest komen

braken en spuugde bloed. Maar na twee dagen belde de projectleider weer op: dat ik toch moest komen. Anders werd ik gekort op mijn uitkering. Als ik thuiskwam, zat ik onder het stof. Het eerste wat ik deed was douchen. En heel vaak mijn tanden poetsen, want ik had vaak een vieze metaalsmaak in mijn mond. 'Dit is niet goed', zeiden mijn ouders wel eens.”

„Ik ben nu 39 en werk bij een sociale werkvoorziening. Als ik daar stof zie, ben ik direct weg. Ik kan nog maar zestien uur per week werken en heb vaak pijn op mijn borst. De periode bij tROM achtervolgt je de hele tijd. Ik heb angstaanvallen. Daardoor kan ik geen auto meer rijden en durf ik niet te fietsen. Ik moet dag voor dag leven.”



JORIS BUIJS/BEELDWERK

Fel protest

De Tilburgse gemeenteraad sprak al een paar keer over chroom-6, steeds voor een volle tribune.

De raad is tot nog toe eensge-

zind: tROM mag geen onderwerp van een politiek spel zijn, is de afspraak. De gemeente bood oud-tROM'ers over 2016 en 2017 een tegemoetkoming van telkens

385 euro aan – de hoogte van het eigen risico van de zorgverzekering. Geen schuldbekentenis, maar een gebaar van goede wil, benadrukt het college.

Werner Huijgen

'Elke ochtend moet ik overgeven'

Hij was een van de weinigen die geregeld voor de werklozen van tROM in de bres sprong. Maar nu zit toenmalig trajectbegeleider Werner Huijgen zelf ook thuis. Met een waslijst aan gezondheidsklachten.

„Ik heb ernstige darmklachten, ga naar de oogarts, maag-darmspecialist, dermatoloog, kno-arts en psycholoog. Ik slik achttien medicijnen. Elke ochtend moet ik overgeven, sinds ik bij tROM ben geweest. En ik ben driehonderdvijfenzestig dagen per jaar verkouden. Ik heb van 2005 tot 2011 bij tROM gezeten, met een tussenpauze van een jaar. Mijn taak was om mensen weer aan een betaalde baan te helpen. Voor hulp bij sollicitaties werd tijd vrijgemaakt.”

„tROM stond bekend om de harde aanpak. 's Ochtends werden eerst de mensen gebeld die er niet waren. Vaak stond de projectleider al in mijn nek te hijgen terwijl ik aan de telefoon zat. 'Wie ziek is, moet naar de huisarts', zei hij. Dan zei ik: 'Je gaat bij een griepje toch niet direct naar de huisarts?' Ik weet nog dat ik eens gevallen was: vier, vijf ribben gebroken of gekneusd. Na twee dagen stond de



Bij mij staat de veiligheid voorop. Ik wist: stof, dat is de pest voor je neus en longen

projectleider bij me thuis aan de brievenbus te kleppen. Dat ik weer moest werken en dat ik anders gezeik zou krijgen. Een van de andere trajectbegeleiders was heel grof. We hadden samen eens een driegesprek met een bijstandsgerechtigde. 'Wat jij voor mij bent, is stront', zo begon die begeleider het gesprek.”

„Bij mij staat de veiligheid voorop. Ik wist: stof, dat is de pest voor je neus en longen. Dus je moet zorgen voor bescherming. In het begin waren er stofkapjes zonder koolstoffilter. Later kwamen die er met filter. Maar mensen hadden ze niet altijd op. Ik wees er wel op dat het moest, maar er waren drie enorme hallen, waar je niet iedereen voortdurend kon zien. Soms was je iemand kwijt en lag die ergens te slapen.”

Mondkapje

Trajectbegeleider Werner Huijgen heeft nog een mondkapje bewaard uit zijn tijd bij tROM.

Het gaat om een exemplaar van het merk 3M. Stofmaskers beschermen tegen stofdeeltjes en zijn verkrijgbaar in drie beschermingsklassen. Het kapje dat Huijgen bewaarde valt in de laagste beschermingsklasse, zo is aan de code te zien.



gen. De gemeente had bij haar werklozenproject nota bene een gespecialiseerde partner betrokken: NedTrain. Je mag toch verwachten dat het onderhoudsbedrijf van de NS alles weet van verf op spoormaterieel?

Hoe gingen ze bij NedTrain eigenlijk te werk? Een oud-medewerker van het bedrijf – hij wil anoniem blijven – neemt ons mee terug in de tijd. Decennialang bewerkte hij treinen met de schuurmachine en verfspuit, zonder ooit het woord chroom-6 te hebben gehoord. Wel zegt de Tilburger dat hij in de loop der jaren steeds beter beschermd werd. In de jaren 70 droeg hij bij het schuren nog een simpel stofkapje. „In 2004 gebruikten we al een masker met stoffilter, dat je kon vervangen als het vol raakte.” Bij het schuren werden machines aan een afzuiginstallatie gekoppeld en was er centrale afzuiging in de hal, vertelt hij. Zo kreeg stof nauwelijks kans om te gaan rondwarrelen.

Het contrast met tROM, het project dat in hetzelfde jaar in een leegstaande hal achter op het NedTrain-terrein begint, kan haast niet groter en schrijnender. Daar was simpelweg niet aan het stof te ontsnappen. Schuurmachines die werden aangesloten op een afzuiger? De meeste oud-deelnemers hebben ze nooit gezien. Een enkeling zegt dat er in de latere tROM-jaren hooguit twee waren, maar dat die nauwelijks werden gebruikt. Sommigen moesten zelfs met een simpel schuurpapierje aan de slag. „Alleen in het rookhokje was een afzuiging”, zegt oud-tROM'er Patricia van den Heuvel. „In de hal zelf niet. Frisse lucht kwam via de deuren, als die werden opengezet. Mondkapjes heb ik nooit gezien. Handschoenen ook niet. De overalls werden aan het eind van de dag gewoon teruggehangen.” Anderen verklaren dat de mondkapjes vaak op waren, of vies van de verf of het stof. „Er was geen geld voor beschermingsmiddelen”, zegt oud-medewerker Remco op 't Hoog. Zelfs de suiker voor de koffie was volgens hem te duur. „Soms fietsten we zelf naar de bouwmarkt om nieuwe mondkapjes te halen.”

Trajectbegeleider Werner Huijgen heeft zelfs **mondkapjes** uit die tijd bewaard. Het gaat om eenvoudige exemplaren, die alleen tegen hinderlijk stof bedoeld zijn. Tegen schadelijke stoffen bieden ze onvoldoende bescherming.

Huijgen en andere tROM'ers keken met jaloezie naar de schuurhal van NedTrain verderop op het terrein, waar de 'profs' goed beschermd werden. Waarom toch dat enorme verschil? Nico Verhoek, in 2004 namens NedTrain een van de initiatoren van het tROM-project, is zich nog altijd van geen kwaad bewust. Schuren was bij de werklozen 'een van de werkzaamheden', zegt hij. Dat werklozen nu woedend zijn over de karige beschermingsmiddelen? „Oké. Toentertijd werd het ingeschat als voldoende.”

Verhoek, in Tilburg destijds manager van de afdeling die het onderhoud aan de treinen deed, zegt in zijn NedTrain-tijd nooit van chroom-6 te hebben gehoord. Dat geldt eigenlijk voor alle oud-medewerkers van NedTrain die we spreken. En ook de top van de NS reageerde schijnbaar verrast toen in 2015 de ontdekking werd gedaan dat op oude treinen chroom-6-houdende verf zou kunnen zitten.

Wisten ze dan echt niets?

Je kunt het je haast niet voorstellen. Bijvoorbeeld als je bedenkt dat Defensie, waar ook met de 'gifverf' werd gewerkt, wél goed op de hoogte was. Honderden documenten zijn er bij Defensie in de jaren 80 en 90 over volgeschreven. Van interne memo's tot brieven van de Arbeidsinspectie. De gevaren van chroom-6 waren bekend, kun je eruit opmaken. Dat mag ook wel, want in 1989 had het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) al geconcludeerd dat chroom-6 kankerverwekkend is.

Mensen die bij Defensie hebben gewerkt verwijten hun oud-werkgever nu vooral dat er niet adequaat gereageerd is. Advocaat Rob Bedaux klaagt namens een grote groep de staat aan.

Egbert Stremmelaar, directeur van de Vereniging Industriële Oppervlaktebehandelend Nederland (ION), zegt zeker te weten dat verf met chroom-6 tot de jaren 90 ook op treinen werd gebruikt. „Omdat die verf zulke fijne eigenschappen had. Het dekte

GO

goed, was roestwerend en zeer geschikt voor de buitenlucht. Dat het voor treinen gebruikt werd, wisten we.”

Klopt de bewering van Stremmelaar? AkzoNobel – volgens diverse bronnen sinds jaar en dag een van de vaste verfleveranciers van de Nederlandse Spoorwegen – zou uitkomst kunnen bieden, maar slaat met een algemene, Engelstalige verklaring de deur dicht. Zo gaat het bij de meeste destijds betrokken partijen die we bellen.

Gelukkig is daar nog die ene, aloude volkswijsheid: wie wat bewaart, die heeft wat.

Bij Het Utrechts Archief, gevestigd in een grijs gebouw, maakt de vriendelijke, bebrilde archivaris ons wegwijs. De NS heeft hier duizenden documenten opgeslagen, in een wat onoverzichtelijke stamboom van coderingen en nummers. Het is een kwestie van alle titels in de lijst lezen en een voor een opvragen wat interessant zou kunnen zijn.

De ene gele map na de andere wordt door de archiefmedewerkers opgediept en op de toonbank klaargelegd. Steeds zonder succes. Tot we een vergeeld, muffig rapport uit 1966 in handen krijgen. De titel: ‘Toxicologie bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen’. We zien een **verfspuiter** die volgens het fotobijchrift bezig is met het aanbrengen van zinkchromaatverf. Hij heeft met zijn beschermende pak wat weg van een maanmannetje.

Zinkchromaatverf, het is de chroom-6-houdende verf die ook bij Defensie veel werd toegepast. De NS gebruikte het dus al in de jaren 60. We vinden ook een waarschuwingpapier uit 1962: wees voorzichtig met het afschuren van oude verflagen, staat er, want dat kan slecht voor de gezondheid zijn.

Er duikt steeds meer bewijsmateriaal op. Uit een **lijvig rapport uit 1979** blijkt dat twintig verfspuiters in Tilburg met gele verf werkten met daarin loodchromaat, een andere chroom-6-verbinding. Dat loodchromaat heel handig maar bepaald niet ongevaarlijk is, wisten ze ook in 1979 al, leert het rapport. Het is ‘waarschijnlijk carcinogeen’ (kankerverwekkend) en het is ‘hoognodig’ medewerkers ertegen te beschermen, blijkt uit Amerikaans onderzoek dat door de scribent wordt aangehaald.

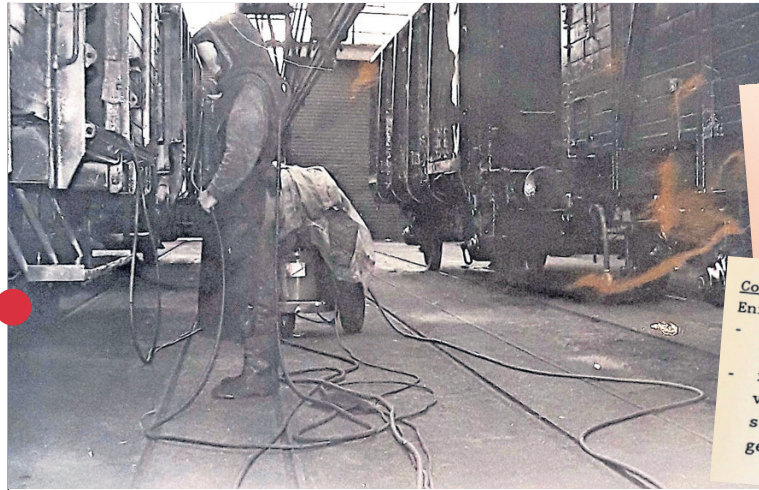
De verbazing wordt nog groter als we stuiten op het jaarverslag van het Centrum voor Technisch Onderzoek (CTO) uit 1987. Wat blijkt: de NS had in die jaren met het CTO een afdeling die exclusief bezig was met studies naar zaken als materiaal, geluid én dus ook verf. En dat waren niet zomaar studies.

Want, zo lezen we in het jaarverslag: het CTO is ‘met de verfindustrie in gesprek’ om tot verven zonder chroom-6 te komen. In 1989 is die operatie in de werkplaats in Haarlem succesvol afgerond, staat in het jaarverslag van 1989. Ook in andere documenten uit 1989 en 1993 worden proeven met loodchromaatvrije gele verf beschreven. Hoelang behoudt die verf bijvoorbeeld zijn kleur en glans in vergelijking met de krachtige chroomverf?

Kortom: de NS wist donders goed dat het met chroom-6-verf werkte, het zat zelfs in de gele verf waaraan iedereen de treinen herkent. En toen in de jaren 80 in Nederland echt begon door te dringen hoe gevaarlijk chroom-6 is, werd de verf heel bewust uit de werkplaatsen verbannen.

Wat gebeurde er daarna? Werd NedTrain-personeel bij het schuren van oudere treinen expliciet gewaarschuwd? Er moeten toch afspraken zijn gemaakt over goede bescherming tegen chroom-6-houdend stof? Op het hoofdkantoor van de NS in Utrecht houden ze de kaken stijf op elkaar. Archiefstukken van na de privatisering in 1995 zijn niet openbaar. Het voormalige CTO is tegenwoordig onderdeel van het commerciële DEKRA Rail. Ook dat bedrijf wil de krant niet te woord staan.

Hoe het ook zij: nu we weten wat NedTrain van chroom-6 wist, is het verbijsterend om vast te stellen hoe lichtvaardig het tROM-avontuur in 2004 werd aangegaan. De werklozen begonnen gewoon met schuren, in een oude hal, zonder noemenswaardige



Corrosiewering
Enige hoofdpunten zijn:
- Overleg met de verfindustrie werd gestart om tot de gele NS kleur zonder lood- en chromaathoudende pigmenten te komen.
- De DE loc'n serie 6400 zullen van een dergelijke gele dekverf worden voorzien.
- Een vergelijkend onderzoek werd uitgevoerd naar roestwerende verfsystemen.
- Een onderzoek werd uitgevoerd naar de oorzaken van de defecten in de verflagen van de stationskap Zaandam.
- Het onderzoek met Od 4 op dit object praktijkproeven met een fluorescentiespectrometer.

Corrosiewering
Enige hoofdpunten zijn:
- de invoering van loodchromaatvrije gele aflak in Wph Hlm en bij Talbot werd geëffectueerd. Het onderzoek wordt voortgezet; van draaistellen de voorkeur uit naar een waterafdonbaar verfysteem. Proeven met producten van verschillende leveranciers zijn gestart;

Beschermde verfspuiter

Een foto van een verfspuiter, te vinden in een NS-rapport uit 1966.

De spuiter – hij lijkt een be-

schermend pak te dragen – werkt volgens het fotobijchrift met zinkchromaatverf. Dit bevat chroom-6.

Passages uit jaarrapporten van het Centrum voor Technisch Onderzoek van de NS, uit 1987 en 1989.

Wat lezen we: de Nederlandse Spoorwegen waren bezig met het afschaffen van verf met chroom-6 erin.



Museumtreinen

Verschiede treinen die de tROM'ers opknapten, zijn nu te bewonderen in het Spoorwegmuseum in Utrecht. Zoals

de Blauwe Engel (foto's hierboven), een dieseltrein uit 1954. Die werd door tROM in 2004 opgeknapt. Andere treinen die vanuit

Tilburg naar het museum gingen zijn bijvoorbeeld de Kameel (het directierijtuig van de NS) en de Hondekop (Mat '54).

Een delegatie van de + 20 werknemers in de verfspuitinrichting van de werkplaats te Tilburg van de Nederlandse Spoorwegen wens een informatief gesprek met de bedrijfsarts.
Er werden enige vragen gesteld in verband met het...

Ongeveer 20 man hebben bij toerbeurt spuitwerk te verrichten met een gele verf, loodchromaat bevattend. Hier worden loc's van de N.S. en tramstellen van de H.T.M. mee behandeld.
Er wordt airless gespoten (waarover meer in het hoofdstuk Verf).

In het algemeen spreekt men bij verven en lakken eenvoudig over pigment (gekleurd) en vulstof (ongekleurd). Enige pigmenten zijn:
Chromaatgeel (loodchromaat) is het meest gebruikte gele pigment. Het heeft een zeer goede dekkraft, in tegenstelling tot zinkgeel (zinkchromaat), een zeer goede kleurkracht met fraaie kleurvarianten van lichtcitroengeel tot warm donkergeel. Het is een loodverbinding en dus giftig. Chromaatgeel is niet loogbestendig, met zwavelwaterstof ontstaat een zwarte verkleuring.

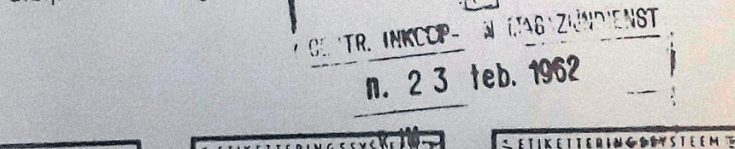
zou zijn. Dit vonden ook Langard en Norseth.
Dit gold niet voor werkers met loodchromaat.
Niosh (Federal Reg.) stelt dat hexavalent chroom waarschijnlijk carcinogeen is; OSHA vindt het hoognodig employees te beschermen tegen de effecten van hexavalentchroom.
Wateroplosbaarheid zou een gunstig effect hebben, het agens zou dan sneller verwijderd kunnen worden van de actieplaats.

Tilburgse spuiters

In 1979 liet NedTrain onderzoek doen onder verfspuiters in Tilburg. Zij vroegen zich af of hun werk schadelijk was voor hun gezondheid. De spuiters werkten veel met gele verf – loodchromaat bevattend, lezen we. Ook wordt opgemerkt dat loodchromaat ‘waarschijnlijk carcinogeen’ is.

Bij het afbranden of afschuren van oude verflagen dient de nodige voorzichtigheid betracht te worden in verband met de mogelijkheid dat deze voor de gezondheid schadelijke pigmenten bevatten; het inademen van stof of nevels dient te worden voorkomen.

Men zij erop bedacht dat vele verproducten oplos-, verdunnings-, afbijt- en ontvettingsmiddelen brandgevaarlijk zijn.



Waarschuwing

Dat het afschuren van oude verflagen gevaarlijk is, wisten ze bij NedTrain in 1962 al, blijkt uit een waarschuwingdocument in het archief van de Nederlandse Spoorwegen. Het pigment kan ‘gevaarlijk’ zijn. Inademen van stof of nevels ‘dient te worden voorkomen’.



TRANSITION TOWN TILBURG

In de hal van tROM

RIVM

Het onderzoek dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van de Tilburgse onderzoekscommissie doet, richt zich in de eerste plaats op de blootstelling aan chroom-6. De kans is echter aanwezig dat in oude verflagen op treinen nog meer gevaarlijke stoffen zitten. Het RIVM brengt daarom ook in kaart met welke stoffen werklozen mogelijk nog meer in aanraking zijn gekomen. Op basis daarvan kan de onderzoeksopdracht worden uitgebreid.

voorzieningen of bescherming. NedTrain en het Spoorwegmuseum dachten zelfs aan 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' te doen, door werklozen een zinvolle tijdsbesteding te bieden.

Alle veiligheidslessen die NedTrain sinds de jaren 60 zou moeten hebben geleerd, lijken in 2004 totaal vergeten. Op papier wordt nog wel wat geregeld. In het contract tussen NedTrain, het Spoorwegmuseum en de gemeente staat dat ze alle drie zorgen dat er veilig wordt gewerkt.

NedTrain krijgt een speciale taak: zorgen voor goed materiaal, adviseren over het uit te voeren werk en toezicht houden. Voor dat laatste krijgt de NS-dochter bij elke trein die de werklozen opknappen zelfs betaald door het Spoorwegmuseum. Maar betrokkenen, medewerkers van NedTrain inclusief, stellen dat er zelden of nooit direct toezicht was.

Niet alleen NedTrain laat steken vallen: ook de gemeente gaat al bij de lancering van tROM in de fout. Zo verzuimt Tilburg om een verplichte risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) op te stellen, waarin de werkplek kritisch wordt beoordeeld op mogelijke gevaren. Dat gebeurt pas na anderhalf jaar. „De omgekeerde wereld”, zegt arbodeskundige Nicole Pikkemaat. „Wat zijn de risico's? Dat is vraag één vóór je begint.”

Een ingeschakelde expert doet in de RI&E een uiterst saillante constatering: 'Het is niet duidelijk met welke gevaarlijke stoffen medewerkers in aanraking kunnen komen.' De deskundige doet daarom ook een logische aanbeveling: 'Vaststellen om welke stoffen het in welke situaties gaat.'

In de jaren die volgen wordt de RI&E een paar keer vernieuwd. Maar de aanbeveling over de gevaarlijke stoffen blijft steeds staan. De gemeente zoekt dus niet uit welke gevaarlijke stoffen er vrijkomen. Terwijl het schuurstof letterlijk overal is. Een blunder? Pikkemaat: „Natuurlijk. Je wil toch weten wat daar op de vloer ligt? Sterker: als werkgever behóór je dat te weten.”

Dan de volgende prangende vraag: als de gemeente

haar huiswerk in 2005 wél had

gedaan, was chroom-6

dan opgemerkt? Ja, zegt

Marcel Tournier van onderzochtsbureau SGS

Search uit Heeswijk-Dinther, dat regelmatig

chroom-6-metingen uitvoert. „Als je stof gaat

onderzoeken, kun je eerst op

chroom stuiten. Vervolgens

ga je uitzoeken welke vorm chroom dat is. Zo kom je bij chroom-6 uit. Zo was het in 2005 ook al.”

Over de uitvoering van het Plan van Aanpak werd nooit gerapporteerd aan de projectleiding of het personeel. Oorzaken van verzuim en ongevallen werden niet bij het maken van een nieuw Plan van Aanpak meegenomen. Een RI&E was niet opgesteld.

Er is regelmatig werkoverleg Het onderwerp arbeidsomstandigheden staat op de agenda, maar niet

Niet alle medewerkers voerden de instructies uit. Er werd onvoldoende op toezien dat iedereen zijn werk op een juiste en veilige manier deed. De leidinggevendenden gaven zelf niet voldoende het goede voorbeeld en spraken werknemers te weinig aan op onveilig gedrag.

calamiteiten, en de hulpmiddelen om verantwoord te werken zijn aanwezig.

Er is niet vastgesteld om welke stoffen het in welke situaties kan gaan en er zijn geen werkinstructies gemaakt. Hieruit volgt natuurlijk dat deze dus ook niet opgevolgd kunnen worden. Ook is niet vastgesteld welke risicogroepen in welke situaties niet mogen werken.

RI&E

Interne stukken die de gemeente Tilburg vrijgaf in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) bieden een onthullend inkijkje.

Zo valt eruit op te maken dat bij tROM nogal wat viel aan te merken op de veiligheid en de arbeidsomstandigheden. Het verplichte veiligheidsplan (een zogeheten RI&E) werd pas in het najaar van 2005 opgesteld. tROM was al in 2003 begonnen.

In de Wob-stukken valt te lezen dat het onderwerp arbeidsomstandigheden bij de begeleiders 'niet leeft'. Ze spreken tROM-deelnemers niet aan op onveilig gedrag.

Pas in de latere jaren van tROM, als de verhuizing naar een nieuwe locatie in zicht komt, lijkt er echt werk te worden gemaakt van een veilige werkomgeving.

Onderzoek



Tilburg laat een onafhankelijke commissie onderzoek doen naar de chroom-6-affaire.

Peter van der Velden (foto), oud-burgemeester van Breda, is voorzitter. Het RIVM is ingeschakeld voor een deel van het onderzoek. Zelf onderzoekt de commissie bijvoorbeeld of er wel volgens de Algemene bijstandswet is gewerkt. Verder kunnen voormalig tROM'ers zich melden bij artsen van IKA Ned. Zij beoordelen of klachten een relatie kunnen hebben met chroom-6.

1985

Al in 1985 adviseert een commissie van experts een grenswaarde voor chroom-6 in te voeren: een maximale hoeveelheid waaraan mensen mogen worden blootgesteld. Die norm kwam er en is dit jaar weer verder aangescherpt.

Als, als, als ... Het gebeurde niet. Ook andere interne documenten, zoals verslagen van werkoverleg bij tROM, laten zien dat de leiding het niet al te nauw nam met de veiligheid. 'Het onderwerp arbeidsomstandigheden staat op de agenda, maar leeft niet', lezen we. En: 'De leidinggevendenden geven zelf niet het goede voorbeeld en spreken werknemers niet aan op onveilig gedrag.'

Ook de Arbeidsinspectie mist in januari 2005 een kans voor open doel. Een aantal vrouwelijke bijstandsgerechtigden – zij doen bij tROM ondersteunende werkzaamheden – heeft anoniem geklaagd over stof en lawaai in de werkplaats. Inspecteurs die poolshoogte komen nemen constateren inderdaad dat het zeer stoffig is bij tROM. Wat voor samenstelling dat stof precies heeft: het lijkt niet te zijn onderzocht. Dat de werkplaats van tROM duidelijk niet in overeenstemming is met het Arbobesluit – waarin toch staat dat een arbeidsplaats zo veel mogelijk stofvrij moet zijn – is blijkbaar evenmin reden voor een kritische opmerking of sanctie. Wat de Arbeidsinspectie wel verzint: de medewerkers moeten hun werk voortaan in een andere ruimte doen, zodat ze geen last meer hebben van lawaai en stof.

In 2011 is het nog weinig beter, bewijst een bezoek van Tilburgse raadsleden. Twee van hen schrikken zo van wat ze bij tROM aantreffen – een vies keukentje, schuurmachines zonder afzuiging – dat ze de gemeente vertrouwelijke vragen stellen. „Toen wij er

GO

waren, zijn we niet bij de treinen geweest, of ze waren er niet meer”, zegt Marc Vintges, een van hen. „Maar we hebben die vragen toen natuurlijk niet voor niets gesteld. Het was daar echt niet in orde.”

In zijn antwoorden schildert de manager van tROM de werkomstandigheden nog nét niet af als een paradijs. Alle schuurmachines hebben afzuiging gekoppeld aan mobiele stofzuigers. Bijstandsgerechtigden worden door begeleiders consequent aangesproken op het gebruik daarvan. Ook de centrale afzuiging werkt naar behoren, stelt de manager. En de keuken? Die is helemaal in orde, tot luchtdicht afgesloten dozen voor overgebleven broodjes aan toe. Werner Huijgen stelt dat het verhaal van zijn voormalig manager onjuist is.

Als je al niet wakker wordt van een bezoek van de Arbeidsinspectie of waarschuwingen van een veiligheidsexpert, waarom zou je dan wel in actie komen als bijstandsgerechtigden beginnen te klagen? De cultuur was er bij tROM gewoonweg niet naar, zo blijkt uit talrijke verhalen.

Deelnemer Yusuf bijvoorbeeld gaf nog vóór zijn intake bij tROM aan dat hij allergisch is voor stof. Hij moet dan veel niezen, wat – vanwege een whiplash – voor hem heel pijnlijk is. „De eerste tijd mocht ik nog wat schoonmaken, maar later moest ik toch schuren. Mijn ogen traanden, ik had hoofdpijn, was misselijk en veelvuldig ziek.” Zijn keel was net schuurpapier. Maar stoppen mocht Yusuf niet. Pas na zes maanden, toen hij aankondigde ‘gekke dingen’ te gaan doen, zat er overplaatsing naar een afvalverwerker in.

Trajectbegeleider Werner Huijgen bevestigt: wie ziek was, mocht je op voorhand eigenlijk niet geloven. De reden was verklaarbaar. Er waren genoeg mensen die pijntjes of kwalen veinsden om maar niet bij tROM aan het werk te hoeven. „Eentje belde zelfs tot vier keer toe met de mededeling dat zijn moeder overleden was.”

De harde lijn die bij tROM werd gevolgd, kwam direct voort uit gemeentebestuur. In een poging de werklozen beter voor te bereiden op de arbeidsmarkt, werd bewust gekozen voor een strenge aanpak.

Maar het lik-op-stukbeleid trof dus ook de welwillenden. Mustafa vertelde bij zijn entree in 2009 bijvoorbeeld dat hij veel rugpijn had, maar werd niet geloofd. In het ziekenhuis droeg de arts hem op met zijn medicijnen naar tROM te gaan. Pas toen hij daarmee kon aantonen dat hij een hernia had, hoefde Mustafa niet meer terug te komen.

Oktober 2017, de Süleymaniye-moskee langs de Ringbaan-West in Tilburg. Een groepje van twintig oud-tROM'ers heeft zich hier verzameld om de mensen van het *Brabants Dagblad* te vertellen hoe dat nou was, treinen schuren bij tROM. En hoe het nu met hen gaat.

Niet best, over het algemeen. De ‘chroomziekte’ heeft zijn leven veranderd, zegt een wat oudere man met een staartje. „Ik kan er niet van slapen. Wat gaat de toekomst me brengen?”

Harrie Brands, die kramp in zijn borst en ‘maagzweertjes’ heeft, vertelt hoeveel moeite het hem kostte om naar de moskee te komen. „Ik wil iets positiefs neerzetten in mijn leven, maar dit blijft maar terugkomen. Steeds dat zeurende ondertoontje: je hebt met rotzooi gewerkt.”

Of hij denkt dat iemand heeft geweten dat bij tROM met chroom-6 werd gewerkt? Harrie: „Al wisten ze het niet. Ze hóorden het te weten. En ze hebben in elk geval niets gedaan om het uit te zoeken. Ik vind dat kwalijk.”

Het zijn treurige conclusies. De mannen om de tafel kijken er dan ook somber bij. Van één ding kunnen ze zeker zijn: hun periode bij tROM zal ze hun hele leven blijven achtervolgen.

Wat de slachtoffers willen? „Gerechtigheid”, zegt Ilker Karadurmus. „Dat ze toegeven dat ze fout zijn geweest. En dat er nooit meer ergens op zo'n manier gewerkt mag worden.”

Een schadevergoeding misschien? „Wat heb ik aan geld?”, zegt een ander. „Niets. Ik krijg er mijn gezondheid niet mee terug.”



MARC BOLSJUS

Natascha van de Put

‘Ik werd zó woedend’

Het was tijdens een informatieavond mei vorig jaar dat Natascha van de Put (43) in de verzetstand schoot.

Ze hoorde een man van het RIVM vertellen dat ze zich niet al te veel zorgen hoefde te maken. Wethouder Erik de Ridder hield vol dat bijstandsgerechtigden bij tROM genoeg bescherming zouden hebben gehad tegen chroom-6. „Ik dacht: waarom zitten we hier dan allemaal met klachten? Ik werd zó woedend. Ik pakte een schrift en noteerde namen en telefoonnummers van andere slachtoffers.”

Zelf liep ze in het eerste halfjaar van 2006 rond bij tROM. Ze deed administratief werk, maar was soms ook rond de treinen bezig. „Ik denk dat ik

chroom-6 op een blik heb staan vegen, met mijn slippertjes aan. Het was zomer, ik droeg een korte broek en hemdje. Sindsdien zijn mijn teennagels nooit meer normaal geworden; het weefsel is aangetast.” Het is maar een greep uit haar klachten. Welke het gevolg van chroom-6 zijn? Ook Van de Put weet het niet. Regelmatig zit ze op de eerste hulp met onverklaarbare buikpijn.



Ik hoop echt dat er een strafzaak komt. Wie hiervoor verantwoordelijk is, moet worden gestraft

Van de Put is woordvoerder van een groep van meer dan honderd gedupeerden die zich hebben aangesloten bij de Tilburgse advocaat Rob Milo. Een ander slachtoffercollectief, onder wie veel mensen met een Turkse achtergrond, wordt bijgestaan door Rob Bedaux, een advocaat uit Heerlen. Die helpt ook oud-medewerkers van Defensie in hun chroom-6-zaak.

Door een oud-tROM'er is namens de slachtoffers aangifte gedaan van ‘chemische genocide’. Het Openbaar Ministerie is inmiddels bezig met een strafrechtelijk vooronderzoek. „Ik hoop echt dat er een strafzaak komt. Wie hiervoor verantwoordelijk is, moet worden gestraft. Mensen bij de gemeente, topmensen bij NedTrain.”

Verantwoording

Dit verhaal kwam tot stand dankzij gesprekken met tientallen oud-deelnemers aan het project tROM, mensen van NedTrain en de gemeente Tilburg, deskundigen en andere betrokkenen.

Velen van hen komen niet met naam en toenaam aan

bod, maar deze personen hebben wel geholpen een helder beeld te krijgen van de Tilburgse chroom-6-zaak. Dat geldt ook voor talloze documenten, artikelen en rapporten die zijn geraadpleegd.

Wilt u reageren op dit verhaal? oproep@bd.nl

bd.nl/chroom6: bekijk het filmpje waarin slachtoffers hun verhaal vertellen