



PREMIUM

Brinio Veldhuijzen van Zanten. © Nosh Neneh

KLM-geneesheer neemt afscheid na 6 epidemieën: 'Er zijn veel indianenverhalen'

Zes kapitale epidemieën heeft Brinio Veldhuijzen van Zanten zien langskomen in de twintig jaar dat hij KLM Health Services, de

gezondheidsdochter van KLM, leidde. Tijdens de allergrootste gaat hij met pensioen.

Herman Stil 16-04-21, 10:10 Laatste update: 10:27

Een rare ziekte uit de binnenlanden van China. Dat was het eerste signaal dat Brinio Veldhuijzen van Zanten half januari 2020 op Schiphol-Oost kreeg. „Een lokaal probleem, leek het. Niet iets voor onrust. We vliegen immers niet op Wuhan. Alert blijven, maar geen paniek.”

Alert blijven was de les uit eerdere epidemieën die de luchtvaart raakten. „Epidemieën zijn van alle tijden. Vroeger verspreidden ze zich per karavaan of schip. Met het vliegtuig gaat het nu veel sneller.”

Veldhuijzen van Zanten is niet alleen KLM-geneesheer. Het zelfstandige KLM Health Services is onder zijn leiding uitgegroeid tot de belangrijkste commerciële gezondheidsinstelling voor reizigers van ons land, met, naast KLM, honderden bedrijven én individuele passagiers als klant.

Beperkte verspreiding

Vanuit zijn reisklinieken is het bedrijf – de opvolger van de geneeskundige dienst van KLM, waar hij in 1984 als jonge arts begon – leverancier van informatie over en remedies tegen tropische reisziekten. Met aandoeningen als malaria en gele koorts als constanten en virale epidemieën als variabelen.

Sars was in 2002 het eerste virus dat de luchtvaart serieus trof, een jaar na zijn aantreden als topman. Een omineuze epidemie, ook voor wie zich realiseert dat de wetenschappelijke naam van het huidige coronavirus ‘Sars-CoV-2’ luidt. „De Sars-epidemie bleef toen redelijk beperkt,” zegt Veldhuijzen. „Het verspreidde zich wel, maar vooral binnen Zuidoost-Azië.” Zo’n verspreiding gold ook de uitbraak van ademhalingsvirus Mers tien jaar later, vanuit Saoedi-Arabië en met het Midden-Oosten als focus.

Het klinkt cru, verontschuldigt hij zich, maar wie met Sars of Mers besmet raakte, had een relatief grote kans daaraan te overlijden. En wie dood is, kan het virus niet over de wereld verspreiden. „Sars kende zo'n 8400 gevallen en 760 doden. Doordat relatief veel mensen snel na besmetting overleden, bleef de verspreiding beperkt tot Azië.” Bij Mers, waarvan in 2013 twee gevallen in Nederland opdoken, was de sterftekans na besmetting zelfs 35 procent.

Sterftekans

Sars en Mers waren duidelijke schoten voor de boeg, die de luchtvaart wakker hadden moeten schudden. Toch werd de sector begin 2020 overvallen door Covid-19. Onvermijdelijk, zegt Veldhuijzen van Zanten. De eerdere lessen gingen deze keer niet op. „Corona had eigenschappen die we niet uit de eerdere virale epidemieën kenden. Onder meer dat je relatief lang besmettelijk bent zonder ziek te zijn. En dat de sterftekans afgezet tegen het aantal besmettingen relatief klein is.” Bij Covid-19 ligt dat wereldwijd onder de 2,2 procent, in Nederland zelfs op 1,2 procent.

„Daardoor hebben relatief veel mensen die wel besmet, maar niet ziek waren, het virus per vliegtuig naar elders gebracht. Tot we dat doorgekregen, was er geen rem.”

„Je kunt nog zeggen dat na Sars in de luchtvaart, bij overheden en in de wetenschap niet alert genoeg is gereageerd. Maar we hebben wel degelijk geleerd van Mers en Zika (een door muggen overgebracht virus, dat in 2016 Zuid-Amerika in zijn greep had – HS). Dat blijkt nu ook: de wetenschap kon in korte tijd coronavaccins maken, binnen zestien maanden. Vijf jaar geleden hadden we dat niet gekund.”

Maatschappelijke discussie

Ook de luchtvaart heeft zijn lesje geleerd. „Wij zijn onze medische kennis gaan delen met concurrenten. Met twaalf gezondheidsdiensten van grote luchtvaartmaatschappijen hebben we bij IATA, de mondiale luchtvaartorganisatie, een adviesgroep opgezet. IATA zit weer aan tafel bij wereldgezondheidsorganisatie WHO, de VN-luchtvaartorganisatie ICAO en luchtvaarttoezichthouders. Daar luisteren overheden weer naar.”

Er is ook direct contact. „Ik heb ook adviezen gegeven in de stuurgroep Veilige luchtvaart met ministeries en de luchtvaartsector. Er wordt naar geluisterd, hoewel vervolgens niet altijd maatregelen zijn genomen die de veiligheid bij het reizen vergroten. In politieke afwegingen zie je dat ook maatschappelijke discussie tegenover wetenschappelijke informatie wordt gezet. Dat loopt niet altijd gelijk. Er zijn veel indianenverhalen.”

Zoals over mondkapjes in vliegtuigen, waar Veldhuijzen van Zanten vorig jaar openlijk vraagtekens bij zette. „Op zich hebben ze weinig effect. In combinatie met andere maatregelen aan boord, zoals extra schoonmaak en hepafilters, spelen ze hun rol.”

Hij erkent dat het psychologische effect van coronapreventie een grotere rol speelt dan de wetenschap destijds inschatte. „We beseffen nu dat perceptie over risico's ontzettend belangrijk is. Dat zien we aan de discussie over vaccins. Als je veel uitlegt over mogelijke gevaren, dan worden mensen angstig, maar als je die wegstopt, worden ze argwanend.”

Pilletjes verkopen

Veldhuijzen van Zanten kent zulke twijfels van de reismedicaties en vaccinaties die KLM Health Services aanbiedt. „Over malariapillen is traditioneel veel onzekerheid bij reizigers. Die ziekte krijgen is echter vele malen erger dan eventuele bijwerkingen. Dat geldt ook voor Covidvaccins. Als medicus raad ik iedereen vaccinatie aan. Het virus krijgen is erger.”

In een advies van een directeur van een commercieel zorgbedrijf zit een mate van spanning, erkent hij. „Ik heb nooit de noodzaak gevoeld dat ik pilletjes of vaccinaties moest verkopen door veel over risico's van tropische ziekten te praten. Maar ik heb me ook nooit ingehouden als ik de KLM-directie adviseerde over gezondheidsmaatregelen die mogelijk gevolgen hadden voor de bedrijfsvoering.”

Vrijdag neemt hij afscheid, met een symposium over reisgeneeskunde. Daaruit zal een sombere les volgen: bij corona zal het niet blijven. „Dit virus zal blijven muteren. Dat kan ertoe leiden dat we periodiek blijven vaccineren, zoals bij het griepvirus. En er komt ooit wel weer een nieuwe bacterie of een nieuw virus dat de mens gebruikt om zich te verspreiden.”

Luchtvaartepidemieën

1996: BSE

2002: Sars

2009: Mexicaanse griep

2012: Mers

2014: Ebola

2016: Zika

2020: Corona