

### Afwijken van RAGIDA richtlijnen voor MERS-CoV in Nederland

17 juni 2020

Tijdens de fase van de COVID-19 waarin we nu zitten, wordt contactopsporing van vliegtuigcontacten weer zinvol. Import is nu een groter risico voor de epidemie in Nederland aan het worden en de inspanningen die dit voorkomen worden daarmee, ondanks de hoge werklast, meer lonend voor de volksgezondheid.

Voor contactopsporing van contacten tijdens een vliegreis wordt geadviseerd de door ECDC opgestelde RAGIDA richtlijnen voor MERS-CoV en de tweede update technisch verslag contactonderzoek van 8 april van ECDC te gebruiken.

De criteria volgens de RAGIDA richtlijn MERS-CoV:

- Besmettelijke periode start bij aanvang symptomen
- Nauwe contacten van een passagier met COVID-19
  - Passagiers binnen een afstand van 2 rijen/stoelen van de index. 2 stoelen naar rechts, links en achter. Maximaal dus 24 contacten.
  - Bemanning werkzaam in de sectie van de casus
- Contacttracing moet in volle omvang plaatsvinden tot 14 dagen na de vlucht
- Tot 28 dagen na de vlucht moet CO plaatsvinden voor het informeren (over COVID-19) van contacten onder passagiers.
- Als een bemanningslid de index is moeten alle passagiers in hele sectie van het vliegtuig waar het bemanningslid werkzaam was als nauw contact worden gezien. Ook worden alle andere bemanningsleden als nauw contact gezien

In Nederland zijn de RAGIDA richtlijnen leidend voor de uitvoering van contactopsporing van vliegtuigcontacten. Hier wordt op bepaalde punten gemotiveerd van afgeweken, binnen de kaders van de Nederlandse BCO protocol.

We gaan van de RAGIDA richtlijnen afwijken daar waar meer winst is te behalen voor de epidemie en daar waar inspanningen te groot zijn voor het behalen van te weinig winst voor de epidemie. Dit alles binnen de kaders van de Nederlandse BCO protocol. Tevens zijn via EWRS andere EU lidstaten geconsulteerd over hun uitgangspunten bij CT in vliegtuigen. Over het algemeen wordt de RAGIDA richtlijn aangehouden, met een aantal aanpassingen conform BCO beleid in eigen land. Voorstel:

1. RAGIDA MERS-CoV gaat uit van een infectieuze periode die start op het moment dat er klachten ontstaan. Voor SARS-CoV-2 is bekend dat mensen al besmettelijk kunnen zijn vanaf 48 uur voor het ontstaan van klachten. Hier zal het Nederlandse BCO beleid worden gevolgd waarbij **vliegtuigcontacten vanaf 48 uur voor het ontstaan van de klachten bij de index worden opgespoord.**
2. RAGIDA MERS-CoV adviseert om tot 4 weken na de vlucht nog contactonderzoek te starten om vliegtuigcontacten nog te kunnen waarschuwen dat als ze klachten hebben dat die veroorzaakt kunnen zijn door SARS-CoV-2. De maximale incubatietijd voor COVID-19 is 14 dagen. Binnen deze 14-dagen periode zijn quarantainemaatregelen nog zinnig voor het eventueel opleggen van maatregelen/quarantaine. Een periode van 4 weken kan aangehouden worden om eventueel tertiaire gevallen te voorkomen. Dat heeft in deze fase niet heel veel toegevoegde waarde waarin iedereen van COVID-19 weet in Europa, daar uitgebreid, ook op luchthavens, over wordt geïnformeerd en iedereen zich sowieso moet laten testen bij klachten.. Ons

uitgangspunt is de duur van de incubatietijd aan te houden voor opstarten van contactonderzoek. Omdat het opsporen van vliegtuigcontacten vaak meerdere dagen in beslag neemt zal contactonderzoek nog zinvol kunnen **worden opgepakt als de vlucht minder dan 12 dagen geleden is geland. CO zal worden gestopt als op de 13<sup>de</sup> dag na de vlucht nog geen bruikbare contactgegevens van contacten zijn ontvangen.** In Nederland wordt een toegankelijk testbeleid voor iedereen met klachten uitgevoerd en dit wordt uitvoerig gecommuniceerd naar inwoners en ook naar reizigers die op luchthavens in Nederland aankomen. We verwachten dezelfde toegankelijke testmogelijkheden en communicatie ook in andere landen in Europa. Het informeren van contacten meer dan 14 dagen na het contact heeft in deze context weinig toegevoegde waarde.

3. RAGIDA MERS-CoV adviseert om bij een besmettelijke persoon aan boord van een vliegtuig de crew die de catering verzorgde in de sectie waar de index verbleef aan te merken als een nauw contact. Gezien de huidige regels die de luchtvaartmaatschappijen aanhouden (EASA/IATA richtlijnen), waarbij het contact tussen bemanning en passagiers tot een minimum beperkt wordt is het risico op besmetting door een passagier van bemanningsleden in normale omstandigheden minimaal. Bemanning valt dan onder categorie 3 volgens het BCO protocol. Omdat COVID-19 onder passagiers gevolgen kan hebben voor de inzetbaarheid van bemanning en omdat luchtvaartmaatschappijen arbeidsgeneeskundige regelgeving kan hebben voor COVID-19 zal de luchtvaartmaatschappij wel worden geïnformeerd als er een COVID-19 casus de afgelopen 12 dagen aan boord van een vliegtuig was. **Bemanningsleden worden alleen als nauw contact (categorie 2a) aangemerkt als bij een mede-bemanningslid waarmee veel samen werd gewerkt COVID-19 werd vastgesteld.** In die gevallen dat een bemanningslid intensief en langer contact heeft gehad met een persoon met COVID, bijvoorbeeld omdat die de passagier extra zorg verleende, dan wordt dat bemanningslid wel opgespoord en als nauw contact, categorie 2a contact worden aangemerkt.
4. RAGIDA MERS-CoV beschouwt alle passagiers van een sectie van het vliegtuig als nauw contact als daar een **bemanningslid met COVID-19** heeft gewerkt. Omdat contacten tussen bemanning en passagiers tot een minimum worden beperkt volgens de nu geldende richtlijnen van luchtvaartorganisaties (Catering al op stoelen bij instappen, minimale catering tijdens de vlucht, minimale beweging door cabine door passagiers en bemanning) worden de **passagiers in deze situatie niet als nauwe contacten aangemerkt, categorie 3** in het BCO in Nederland. Wel zullen in deze situatie de nauwe contacten onder de bemanning worden geïdentificeerd en zullen maatregelen worden opgelegd aan nauwe contacten onder de bemanning (categorie 2a). Indien het bemanningslid intensief en/of langdurig contact heeft gehad met bepaalde passagiers, dan worden die passagiers (categorie 2a) zo mogelijk opgespoord voor maatregelen. Het is aan de luchtvaartmaatschappij om ARBO maatregelen op te leggen aan de andere bemanningsleden.

Overige niet-nauwe contacten (categorie 3) moeten volgens het BCO protocol geïnformeerd worden over het in de gaten houden van hun gezondheid en het handhaven van social distancing en hygiëne regels. Het traceren van overige niet- nauwe vliegtuigcontacten is een enorme klus omdat dit betekent dat de contactgegevens van alle passagiers van (een deel van) het vliegtuig achterhaald moeten worden. Reizigers worden bij aankomst op een luchthaven al uitvoerig geïnformeerd over COVID-19. Het opsporen en informeren van deze niet-nauwe vliegtuigcontacten heeft dan ook weinig meerwaarde, zeker gezien de te verrichten inspanning voor opsporing. Niet nauwe vliegtuigcontacten worden daarom niet opgespoord.