

To: (10)(2e) (10)(2e) @transmissible.eu]; (10)(2e) (10)(2e) @vu.nl]; (10)(2e) (10)(2e) @gmail.com]; (10)(2e) @erasmusmc.nl]; (10)(2e) @gmail.com]
From: (10)(2e)
Sent: Sun 6/7/2020 9:27:52 AM
Subject: Re: Luchtvaart: dilemma Coronaveiligheid
Received: Sun 6/7/2020 9:27:55 AM

(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)

Gisteravond heb ik jullie onderstaande mail toegezonden. Ik wil daar graag nog een paar overwegingen aan toevoegen, om mee te nemen in jullie reflectie.

RIVM geeft in een interview door de NOS aan dat de kans op besmetting in een vliegtuig klein zou zijn.

Zie: <https://nos.nl/1/2336448>

—> Vraag: is dat zo? Waar baseren ze dat op?

—> Vraag: laat het RIVM bij zijn richtlijnontwikkeling zich toch niet te veel leiden door economische gevolgen of problemen met beschikbaarheid/capaciteit (ik denk aan hun richtlijnen over IC, testen en mondkapjes). M.i. is dat een doodzonde.

—> Moet RIVM zijn richtlijnen en aanbevelingen niet alleen baseren op beschikbare kennis uit wetenschappelijk onderzoek en expert-opinion?

Als er capaciteitsproblemen (IC), beschikbaarheidsproblemen (testen, mondkapjes) of negatieve economische gevolgen (bezettingsgraad vliegtuigen) zijn dan vraagt dat een beleidsmatige afweging waar de politiek over beslist.

—> Zijn jullie dat eens?

NB: Als (10)(2e) moest ik er altijd zeer voor waken dat de medisch specialisten hun richtlijnontwikkeling baseerde op wetenschap en expertkennis en niet op basis van inkomensgevolgen voor de specialist.... Dat waren vaak hele financieel gedreven gevechten met veel schijnargumenten. Financiële gevolgen van inhoudelijk verantwoorde richtlijnen was aan de zorgverzekeraars.

Uitgaande van een klein risico op besmetting bin vliegtuigen:

Maar: we hebben het hier wel over duizenden vliegbewegingen en over vele duizenden passagiers die elke dag op Schiphol arriveren en die zich daarna verspreiden over heel Nederland.

—> Vraag: Maken deze grote getallen een misschien klein risico toch onaanvaardbaar groot?

RIVM geeft in het zelfde artikel aan dat als mensen met Corona-achtige klachten - zoals het hoort - thuis blijven het risico in een vliegtuig nog kleiner zou zijn.

Dit leidt tot twee vragen:

—> Vraag: Hoe zit het met de mensen die in een vliegtuig a- of presymptomatisch besmettelijk zijn? Zijn dat er veel? Ik lees verschillende getallen.

—> Vraag: Denken jullie ook niet, dat mensen met lichte Corona-achtige klachten die veel geld hebben betaald voor vliegen en vakantie echt thuis zullen blijven.....? Dit lijkt me een aanzienlijk probleem!

Tot slot nog een artikel dat ik tegenkwam op Twitter uit National Geographic: hier staat hoe verspreiding van infectie in een vliegtuig plaats vindt.

<https://www.nationalgeographic.com/science/2020/01/how-coronavirus-spreads-on-a-plane/>

Mijn conclusie met de informatie die ik tot nu toe heb zou zijn:

Als vliegtuigmaatschappijen via stoelbezetting de noodzakelijke afstand tussen mensen niet willen of kunnen garanderen, dan moeten alle inkomende passagiers en bemanningsleden in quarantaine: het is niet anders.

NB: Ik heb onderstaande mail nog wat aangepast en typefouten eruit gehaald.

Dank alvast voor jullie reflecties!!!

Groet en fijne zondag.

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

T. (10)(2e)

M. (10)(2e)

E. (10)(2e) iscali.nl

(10)(2e)

Op 6 jun. 2020, om 19:39 heeft (10)(2e) <(10)(2e)@iscali.nl> het volgende geschreven:

(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)

Hierbij een artikel in NRC van vandaag (digitaal):

—> https://www.nrc.nl/nieuws/2020/06/06/het-nieuwe-vliegen-met-mondkapje-op-middelste-stoel-a4001959?utm_source=SIM&utm_medium=email&utm_campaign=nrc5om5&utm_content=&utm_term=20200606

Ik heb het artikel overgezet naar Word:

<NRC Vlieveiligheid Cortona 6 juni 2020.docx>

Ik begrijp het grote dilemma voor luchtvaart en overheid: economische belangen versus gezondheidsrisico's.

Er is m.i. een enorme discrepantie tussen de maatregelen die ivm Coronaveiligheid noodzakelijk zijn in de maatschappij met grote persoonlijke en economische gevolgen en wat we tot nu toe blijkbaar acceptabel vinden in de luchtvaart.

—> Vraag: Wat is het verschil tussen openbaar vervoer en de luchtvaart?

Waarom kan wat verboden wordt in schouwburgen, horeca, manifestaties, OV wel getolereerd worden in de luchtvaart: m.i. niet te verkopen en het ondermijnt de motivatie van de bevolking enorm.

Luchtvaart stelt hygiëne-eisen verplicht, evenals gebruik van mondkapjes (max 3 uur en dan ververset), geen maaltijden enz. Gebruik van toiletten is nog groot vraagteken.

Op luchthavens (inchecken, veiligheidscontrole, douane) en bij boarden en ontboarden wordt anderhalve meter in acht genomen.

Maar: bij de stoelbezetting wordt deze afstandseis niet geëffectueerd, omdat dat 'economisch' niet kan.

—> **Mijn kernvraag is: is het veilig om met 100-500 mensen op elkaar te zitten in een kleine ruimte, vlak naast elkaar, ook al gebruik je de (zg.schijnheilige (?) mondkapjes en is de luchtbehandeling verticaal (?) en met een goed virusfilter (?)**.

Overal in de maatschappij is de anderhalve maatregel een verplichting, niet vrijblijvend, zelfs met sancties: horeca, binnensport, scholen, cultuur (schouwburgen, musea, enz.), evenementen, protestdemonstraties (Amsterdam-Halsema!!)

In het OV (trein, tram, metro, bus, ponten) kan het alleen als de maximale bezetting wordt gemaximeerd, inclusief leeg plannen van stoelen. De overheid draait dan op voor de economische gevolgen: anderhalf miljard!

In de luchtvaart speelt exact hetzelfde. De luchtvaart zou ook met maximale bezetting en aangepaste stoelbezetting de afstandseis kunnen realiseren. Ook hier natuurlijk grote gevolgen voor de exploitatie.

Maar: de overheid steunt de KLM al voor 4 miljard.....

—> Vraag: Horen daar dan ook niet veiligheidseisen bij?

Als in de luchtvaart de afstandseis van anderhalve meter niet mogelijk is door internationale afspraken (wat mij zeer zou verbazen, omdat iedereen beweert dat gezondheid en vermijden van gezondheidsrisico's eerste prioriteit hebben) of als er gewoon onwil is om dat te realiseren, dan is er m.i. maar één alternatief: alle inkomende passagiers en bemanningen gaan 14 dagen in quarantaine.

Dat zal ook wel niemand willen, want dat ontmoedigt het vliegen enorm.

—> **Vraag: Het is dus ofwel: realiseer via stoelbezetting de afstandseis ook in het vliegtuig, ofwel voer de quarantaine-eis in. Eens?**

Als we nets doen, komen er elke dag vele duizenden passagiers binnen op onze vliegvelden, mensen, die uren op elkaar hebben gezeten in een zeer kleine ruimte, met alle daarbij horende Coronarisico's. Willen/kunnen we het aan om deze potentiële brandhaarden te accepteren?

NB: Schiphol verwerkte voor de Coronacrisis dagelijks 180.000 passagiers. Dat betekent dus elke dag 90.000 inkomende passagiers, die zich over het hele land verspreiden!!

Deze grote getallen, het feit dat deze mensen allemaal vele uren in een potentieel niet-Coronaveilige omgeving hebben gezeten, geeft enorme risico's voor besmettingen en brandhaarden, een risico dat we in de rest van de maatschappij volstrekt niet acceptabel zouden vinden.

—> Vraag: Wat vinden jullie hiervan? Is de luchtbehandeling in vliegtuigen veilig genoeg?

—> Vraag: Wat is er wetenschappelijk bekend? Wat zijn de risico's als we het aan de luchtvaart overlaten?

—> Vraag: Moet het RIVM hier niet met spoed formeel en alleen inhoudelijk over adviseren? (Dus los van de economische gevolgen: die zijn aan de politiek!!!)

—> Vraag: Wat doen we in de tussentijd?

Ik ben heel benieuwd naar jullie reactie. Voorwaar een groot inhoudelijk en politiek dilemma!!

NB: Los hiervan speelt natuurlijk ook nog de politieke discussie rond gevolgen van (groei van) de luchtvaart mbt klimaat, milieu, natuur, geluid. Mogelijk zijn hier win-win-situaties mogelijk. Maar dat is voor later.

Deze mail is in eerste instantie bedoeld om met jullie te sparren en om eventueel daarna te bepalen wat we met de conclusies doen: dat weet ik echt nog niet.

Ik stel jullie reactie zeer op prijs!!

Dank alvast.

(10)/(2e)

(10)/(2e)

(10)/(2e)

(10)/(2e)

T.

(10)/(2e)

M.

(10)/(2e)

E.

(10)/(2e)

titascal.nl

(10)/(2e)