

To: 5.1.2e [5.1.2e @minvws.nl]; 5.1 5.1.2e [5.1.2e @minvws.nl]
Cc: 5.1.2e - Defensie (5.1.2e @mindef.nl) 5.1.2e @mindef.nl
From: 5.1.2e
Sent: Fri 9/11/2020 6:27:24 AM
Subject: overwegingen en advies
Received: Fri 9/11/2020 6:27:30 AM

Beste 5.1.2e

Gisteren kreeg ik een voorwaarschuwing op aanstaande besluitvorming met betrekking tot testen. Dat heb ik bijzonder op prijs gesteld. Tot laat in de avond is het gesprek over testen doorgestaan binnen de kringen van 5.1.5 maar vanzelfsprekend is ons denken ook niet gestopt. Reden om, voordat er onomkeerbare stappen worden gezet, toch nog enige overwegingen met jullie te delen.

Inleiding

Uit de gedeelde conceptbrief wordt opgetekend dat de Minister van VWS vanwege de schaarste van de COVID-19 testcapaciteit de gemiddelde wachttijd voor het maken van een afspraak in Nederland ziet oplopen en in sommige situaties zelfs onacceptabel wordt. Dit probleem heeft met name gevolgen door een aantal cruciale beroepen, in het bijzonder de zorgmedewerkers en leerkrachten. Daarom wil de minister een aantal testfaciliteiten her prioriteren. Naast de instroom vanuit de corona app en de 0-12 jarigen, gaat het om het asymptomatisch testen.

Uitgaande van de veronderstelling dat de Minister per 14 september zijn besluit operationeel wil maken, is het goed dat er een aantal scenario's worden onderkend waarlangs dat kan worden geëffectueerd. Daarbij is een aantal wegingsfactoren van belang.

Van belang is te melden is dat er weliswaar wel tussenresultaten kunnen worden opgetekend, maar dat in alle gevallen er nog een onvoldoende uitgewerkt onderzoekstraject is. Het RIVM heeft niet pro actief een plan uitgewerkt en ook de landelijke ondersteuningsorganisatie heeft niet, op basis van een aangeleverd PvE t.b.v. epidemiologisch onderzoek, actief gewerkt aan het ombouwen van CoronIT naar een voor onderzoek geoptimaliseerde database. Dat betekent dat alle uitspraken over nut en noodzaak van de teststraat niet gevalideerd zijn door een wetenschappelijk instituut en puur gebaseerd zijn op het combineren van registraties van verschillende organisaties met verschillende belangen en verantwoordelijkheden. We brengen dan de data bij elkaar van de screeningsregistratie infectieziekten preventie, de vluchtinformatie vanuit Schiphol die niet meer optimaal wordt bijgehouden door airlines en de beschikbare informatie uit CoronIT.

We hebben dit nog niet volledig in lijn gebracht, maar het leert ons dat het aantal positieve tests ongeveer 1.7% beslaat van het totaal. Dat is niet veel beter of slechter als symptomatische testen. Daarbij weten we uit de eigen beoordeling dat de bereidheid tot het ondergaan van een test sterk afneemt. Enerzijds omdat de incentive ontbreekt (je moet nog steeds quarantaine) en anderzijds omdat men in het land van vertrek al is getest. We kunnen op vluchtniveau en land/plaats vertrek iets zeggen over hotspots. Maar met een heel Europa Rood/oranje en grote delen van de wereld idem leidt dit ook niet hele bijzonder inzichten.

Als de teststraat om moverende reden onderhevig is aan herijking dat zijn er naar onze mening 3 reële scenario's denkbaar. Daarbij zijn de volgende wegingsfactoren van belang.

1. Reeds aangegane verplichtingen met (verregaande) financiële gevolgen
2. Imagoschade (o.a. geloofwaardigheid beleid, betrouwbaarheid afspraken) VWS en/of GGD
3. Personele gevolgen (motivatie deelnemers/medewerkers, contracten)
4. Materiele gevolgen
5. Het resultaat (onderzoek) van het asymptomatisch testen op het terugdringen van het aantal potentiële besmettingen

Scenario	€ gevolgen	Imago	Personeel	Materieel	Onderzoek
Per direct volledig stoppen en afbouwen naar nul	Dit betekent een desinvestering van naar schatting 30 dagen ruim meer dan 5.1.2b per dag. En dat loopt nog even door. Door	Het schetst het beeld van een zwalkende (rijks) overheid die steeds op incidentniveau management en lokale besturen en diensten	Medewerkers zullen aan motivatie inleveren, gegeven het gemak waarmee deze testvariant	Er moet worden afgebroken en materiaal moet worden vervoerd/opgeslagen. Maar dat lijkt de minste van alle problemen. Voordeel is dat je niet een	Er zijn met 16000 tests nog steeds niet voldoende om een harde beleidslijn over een vervolg te kunnen formuleren. Immers weten we te weinig over het gedrag /de

	<p>diverse contracten kan niet per direct worden afgebouwd zonder nog nabetaling op wat lopende verplichtingen. Dat is overigens overzichtelijk, maar wel sneu geld.</p>	<p>opzadelt met veel extra (onafgemaakt) werk.</p> <p>Voor de GGD(n) wordt dit ook voelbaar.</p>	<p>eerst heel groot en belangrijk werd gemaakt en nu bijna wordt afgeschreven. Dat betekent dat een mogelijk nieuwe opmaat naar een teststraat op Schiphol of andere luchthavens erg lastig gaat worden als het om personeel werven gaat.</p>	<p>locatie hoeft te 'bewaken'. Weg is weg.</p>	<p>bereidheid, maar ook wat het doet voor VCO/BCO en daarmee terugdringen van het virus.</p> <p>Je kunt geen onderzoek meer doen naar alternatief testen etc.</p>
<p>Voor een nader te bepalen tijdsduur in de wachtstand zetten</p>	<p>Dat heeft ook desinvestering tot gevolg, maar beduidend minder. Je kunt contracten niet allemaal onbeperkt open houden. Op basis van de verkregen inzichten is het makkelijker om te kunnen doorstarten.</p>	<p>Mits goed met communicatie begeleid kan hier imagoschade worden beperkt. Maar dan moet je ook echt perspectief schetsen en uiteindelijk door willen op termijn. Dat vereist een helder beleidsstandpunt en goede argumenten achter de afwegingen.</p>	<p>Met een goed verhaal blijft personeel wel gemotiveerd, maar of het allemaal braaf blijft wachten op een vervolg is erg onzeker. Het kost nu al de nodige energie om de personeel lijst rond te krijgen. Daarnaast concurreert ook hier de straat met andere straten en steunvragen. Anderzijds zou je daarmee wel kunnen anticiperen en alvast met andere organisaties afspraken kunnen maken 'voor het geval</p>	<p>Mogelijk (dat verwacht ik) zal Schiphol zal aansturen afbreken en opslaan van materiaal. Daarin moeten we dan voorzien. Dat lijkt mij te overzien. Indien het wel zou blijven staan zal duur materiaal etc. alsnog in opslag moeten</p>	<p>Je houdt de optie open (en hebt dan ook tijd) om de onderzoekslijn beter op te zetten. Je kunt tijdelijk geen onderzoek meer doen naar alternatief testen etc. Maar dat wil je misschien wel op Schiphol.</p>

			dat'.		
Ombouwen naar een symptomatische teststraat	Verwacht wordt dan een grotere toeloop naar een maximale capaciteit. Die was asymptotische op 1200 -1400 gezet. Maar theoretisch kunnen we in het tijdspad van 6-18 uur al veel meer kwijt door de opgebouwde routine. Ik denk zomaar 2200. Daarmee stijgen de kosten ook navenant. Maar dat is niet erg, want dat zijn kosten die anders een andere straat gaat maken. Ik denk overigens dat we dan andere tijden moeten hanteren.	Het lijkt een mooi alternatief als je keuzes moet maken en je symptomatische wil opplussen. Je doet recht aan de hoofdlijn van je beleid en weegt goed de gevolgen van schaarste mee.	P[personeel moet je mogelijk uitbreiden. Maar worden daar geen complicaties verwacht	Dan ga je door met wat ga je hebt en is er geen probleem, anders dan natuurlijk de schaarste aan testcapaciteit.	Je krijgt meer onderzoeksmateriaal en vergelijking van soorten testen. Dat geeft wellicht meer inzichten. Mits goed aan de voorkant begeleid.
Hybride variant (beide vormen van testen)	Financieel vergelijkbaar met ombouwen. Capaciteit idem Je moet alleen dan wel langer weer open. Want vluchten zijn er ook buiten kantooruren.	Het beste of both worlds. Alleen de limiet is hier dan wel bepaald door de capaciteit van de teststraat en je zult je logistiek en communicatie echt goed moeten aanpassen. Maar je houdt op beiden domeinen de rug recht. Misschien moet je dan wel een verdeling maken (bv 70% en 30) of iets dergelijks	Personeel idem ombouwen	Idem ombouwen	Je krijgt meer onderzoeksmateriaal en vergelijking van soorten testen. Dat geeft wellicht meer inzichten. Mits goed aan de voorkant begeleid.

Vanuit het perspectief van de Minister van VWS zouden de bovenstaande afwegingen tot de uitkomst leiden van een hybride variant, want die paar buizen asymptotisch testen, maken op het totaal niet echt het verschil en maken hem minder kwetsbaar

als het gaat om het aspect van koersvastheid. Vanuit het perspectief van de GGD is er – zoals ik gisteren ook al aangaf – geen beletsel om te stoppen/pauzeren. De organisatie staat al geruime tijd onder zware druk en een tijdje wat meer lucht is ook erg prettig.

Wij zullen als vanzelfsprekend het besluit loyaal uitvoeren, maar wilden jullie onze overwegingen en advies niet onthouden. Weliswaar op de valreep, geven we het toch even mee.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

*****DISCLAIMER*****

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerde(n) is verboden. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en kan binnen het bereik vallen van een geheimhoudingsplicht en een verschoningsrecht. Externe e-mail wordt door Veiligheidsregio Kennemerland niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.