

Geld voor onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom wordt niet beschikbaar gesteld

Michel Mulder is arts en heeft jaren als verkeersvlieger gewerkt. Hij doet wetenschappelijk onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom. Mulder stond aan de wieg van de Neurotoxicity Research Foundation. De grote struikelpunten: geld voor onderzoek wordt niet beschikbaar gesteld en de luchtvaartindustrie snoert mensen het liefst de mond.

"Overspannen, dat was de conclusie van de bedrijfsarts", begint Mulder zijn verhaal. "Zo kwam ik zelf vroegtijdig aan de grond te zitten. Na een half jaar kreeg ik een artikel van The Independent toegestuurd. Daarin werd gesproken over zenuwgassen die terug te vinden waren in de lucht die je in de cabine en de cockpit inademt. Zenuwgassen ondermijnen het zenuwstelsel. Ze zorgen voor een vermindering van de geleiding van een puls in de zenuw. Als je veel van dat spul binnenkrijgt, kun je uiteindelijk niet meer bewegen en kun je doodgaan aan ademhalingsproblemen."

Geld hard nodig

Een grote groep mensen blijkt hier last van te hebben, niet alleen vliegers, ook mensen die regelmatig met het vliegtuig reizen. Dat komt bijvoorbeeld door fume events, waarbij de taplucht uit de turbines die wordt gebruikt voor het onder druk zetten van de cabine en de airconditioning in een vliegtuig, verontreinigd is met vloeistoffen zoals motorolie, hydraulische vloeistof, ijsremmende vloeistof en andere potentieel gevaarlijke chemicaliën. Na zijn bevindingen startte Mulder zijn medische praktijk. Mulder: "Ik heb zo'n 250 zeer ernstig neurologisch aangedane collega's uit de cockpit en de cabine onderzocht. Daarnaast hebben ik post mortem onderzoeken uitgevoerd, documentaires gemaakt en rechtszaken gevoerd. Dat is allemaal uit eigen zak betaald, omdat je nergens geld kunt krijgen voor goed onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom. Jaren geleden was ik betrokken bij het oprichten van de Neurotoxicity Research Foundation. Ook deze organisatie loopt er nu tegenaan dat er geen geld beschikbaar wordt gesteld voor gedegen onderzoek."



Geld en macht

Dat er zo weinig bekend is over het Aerotoxic Syndroom, terwijl velen er slachtoffer van zijn, heeft te maken met de 'grote jongens' uit deze industrie. "Ik heb met Zembla diverse televisieuitzendingen gemaakt over dit onderwerp. 'Gif in de cockpit' heet de documentaire". Na de tweede uitzending zijn er in politiek Den Haag kamervragen gesteld. Er werd een commissie in het leven geroepen om onderzoek te doen, maar er werd onder een hoedje gespeeld met de grote belanghebbenden uit de vliegtuigindustrie. Geld en macht spelen hier een grote rol. En dus was de conclusie van het onderzoek dat het allemaal erg meeviel."

Het kan ook anders

"Het onderzoek van de Neurotoxicity Research Foundation is belangrijk, omdat het kan aantonen dat langdurig vliegen niet gezond is. Onze hele samenleving zit vol gif, maar de producenten willen daar niet aansprakelijk voor worden gehouden, bang dat ze grote claims zullen krijgen. En dus passen ze hun manier van werken liever niet aan. Het kan namelijk wel anders. Het vliegtuig de Dreamliner haalt de cabinelucht van buiten. Dan heb je geen last van toxische stoffen. Maar alle vliegtuigen ombouwen kost miljoenen, bovendien heb je dan iets uit te leggen als luchtvaartmaatschappij. Want waarom moeten ze worden omgebouwd...".

Patholoog Frank van de Goot:

Doen alsof er geen probleem is, is makkelijker

Frank Van de Goot is patholoog. Hij onderzoekt weefsels van zowel levende (zieke) mensen als overledenen. Jaren geleden kwam hij in contact met Michel Mulder die hem vroeg het lichaam van een overleden vlieger te onderzoeken. Sindsdien is hij betrokken bij het onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom.



“ALS JE VINDT WAT JE ZOEKT, MOET JE OPPASSEN VOOR EEN TUNNELVISIE”

Richard Westgate, piloot van British Airways, was er al lang voor zijn dood van overtuigd dat hij het Aerotoxic Syndroom had. Hij kwam om na een onbedoelde overdosis van een slaapmiddel. Zijn lichaam stelde hij ter beschikking van de wetenschap. Hij wilde dat werd onderzocht of hij daadwerkelijk het Aerotoxic Syndroom had, omdat hij wist dat hij niet de enige was met de klachten zoals hij die had. Hij was de eerste vlieger die patholoog Frank Van de Goot onderzocht. Van de Goot kreeg de opdracht vooral eens te kijken naar een perifere ontsteking; een zenuwontsteking in de armen en benen. “In eerste instantie verklaarde ik dr. Michel Mulder, van wie ik de opdracht kreeg, voor gek. Er is geen patholoog op deze wereld die de benen opensnijdt. Uiteindelijk heb ik het wel gedaan en de zenuw onderzocht. Toen ik die perifere ontsteking daadwerkelijk vond, was ik huiverig. Als je vindt wat je zoekt, moet je oppassen voor een tunnelvisie. En voor te veel enthousiasme, dat is dodelijk voor objectiviteit.”

Neurologische schade

Westgate bleek niet de enige overleden vlieger te zijn die leed aan het Aerotoxic Syndroom. Er volgden meer piloten en stewards die Van de Goot onderzocht. “Keer op keer bleken zij inderdaad diezelfde ontsteking te hebben. Je zou denken dat je dan een zaak hebt, maar de een had een drankprobleem, de ander stond bekend om zijn seksuele escapades en weer een ander had een hartafwijking. Er is dan geen homogene groep en dus heb je niets in handen.” In de loop der jaren ontdekte Van de Goot dat het syndroom niet alleen terug te vinden was in de zenuwen. “Van een andere piloot, meneer Barolia die in Afrika was gecrasht, kreeg ik een stukje hart en een stukje long om te onderzoeken. Zodra ik het stukje hart onder de microscoop legde, was duidelijk dat hij lymfocytair myocarditis had: een ontsteking van de hartspier. Vervolgens ben ik bij alle andere vliegers gaan kijken die ik had onderzocht, en bleek dat zij dat stuk voor stuk ook hadden.” Zo’n ontstoken hartspier is het gevolg van neurologische schade. En die neurologische schade wordt veroorzaakt door toxische stoffen. “Weet je wie dat ook had? Een nogal bekende meneer die een paar jaar geleden een fume event* meemaakte toen hij van Oostenrijk naar Engeland vloog. Twee maanden later overleed hij. Doodsoorzaak: leververvetting en een ontstoken hartspier. Dat was George Michael.”



©iStock

De doofpot

Op de vraag waarom we hier zo weinig over horen in de media en als er wel aandacht aan het Aerotoxic Syndroom wordt besteed het vlammetje ook heel snel weer dooft, is Van de Goot duidelijk. “De overheid en de luchtvaartindustrie willen dit niet. Bedenk je wel dat de luchtvaartindustrie de plek is met de meeste arbeidsongeschiktheid gevallen en veel opvallende afwijkingen. Er zijn weinig

“DE LUCHTVAARTINDUSTRIE IS DE PLEK MET DE MEESTE ARBEIDSONGESCHIKTHEID GEVALLEN”

vakgebieden met als gemeenschappelijk kenmerk depressiviteit, hoog gehalte suïcidaliteit en longemboliën. Van die laatste wordt gezegd dat het wordt veroorzaakt door het lange stilzitten. Geloof me, mensen die elke dag in hun taxi rondrijden krijgen geen longembolie, net zomin als mensen die elke dag achter hun computer zitten. Professor Abadonia is met dit onderwerp bezig geweest in Canada. Die is weggepromoveerd en uit zijn functie gezet. Hij mag nooit meer onderzoek doen. De ouders van Andreas Lubitsch, de piloot van German Wings die in 2015 met zijn vliegtuig in de Alpen crashte, hebben zwijggeld gekregen. Dat is bekend. De piloot zelf heeft een grafsteen gekregen zonder tekst. Mensen mogen niet weten waar hij ligt. In zijn geval was het ook opvallend dat twee dagen na de crash officieel werd medegedeeld dat de man zelfmoord had gepleegd. Een doorsnee onderzoek duurt een jaar of twee, maar dit wisten ze ons binnen 48 uur te vertellen.”

Onderzoek naar genetische afwijking

Lang niet iedereen is vatbaar voor het Aerotoxic Syndroom. In de praktijk loopt 1 op de 5000 mensen kans op ernstige klachten. “Het is geen gegeneraliseerde populatie. Het Aerotoxic Syndroom vindt plaats bij een geïsoleerde populatie. Het RIVM heeft wel eens onderzoek gedaan onder 50.000 willekeurige mensen. Daar kwam niets uit. Dat klopt. Die 1 op de 5000 sneeuwen in zo'n onderzoek onder. Maar als je 5000 mensen met klachten onderzoekt, reken er dan maar op dat je schrikt van het resultaat. Dat is precies wat de Neurotoxicity Research Foundation wil. Deze onderzoekers willen kijken wat er op celniveau gebeurt in de mitochondriën. Dan kun je laten zien welke genetische eigenschap ervoor zorgt dat die 1 op de 5000 wel ziek wordt en de ander bij wijze van spreken kan zwemmen in diezelfde toxische stof en er geen last van krijgt. Er zijn al professoren in Nijmegen mee aan de slag geweest.

En in Scandinavië zijn een aantal luchtvaartmaatschappijen met vrijwilligers die mee willen doen aan het onderzoek. Maar dat onderzoek kan alleen doorgaan als het geld wordt verstrekt en dat is tot nu toe niet gelukt. Weet je trouwens welke piloot die genetische eigenschap had om wel ziek te worden? Inderdaad Lubitsch.”

De komst van de Dreamliner

“Op dit moment is er een vliegtuig dat lucht van buiten gebruikt voor de zuurstoftoevoer in de cabine en het vliegtuig en de cockpit. Ik verwacht dat er langzaam maar zeker steeds meer van dat soort toestellen worden gemaakt. Dan verdwijnt het probleem uiteindelijk. Dat geldt overigens alleen voor het cabinepersoneel en de passagiers. De mensen die op de grond werken en achter de motoren staan om de koffers aan boord te brengen, zullen ziek blijven worden. Dat wordt dan weggeschoven als 'zwaar werk'. En het gaat om relatief gezien om zo weinig mensen, dat we dat als maatschappij accepteren. Het is ook veel makkelijker om dat als oorzaak aan te wijzen. Dan is er tenminste geen probleem.” •

Wilt u ons helpen?

We kunnen uw donatie voor het onderzoek goed gebruiken.

Doneren kan eenvoudig via de QR-code.



“ALLE VLEGERS DIE IK ONDERZOCHT, HADDEN EEN ONTSTOKEN HARTSPIER”



©iStock

* Een event waarbij de taplucht uit de turbines, die wordt gebruikt voor het onder druk zetten van de cabine en de airconditioning in een vliegtuig, is verontreinigd met vloeistoffen zoals motorolie, hydraulische vloeistof, ijsremmende vloeistof en andere potentieel gevaarlijke chemicaliën.

Het Aerotoxic Syndroom betekent het einde voor veel luchtvaartpersoneel

“We moeten iets voor deze mensen doen!”



Drs. Gijs de Jong is secretaris in het bestuur van de Neurotoxicity Research Foundation. Hij zet zich al sinds de oprichting van de Stichting in voor het onderzoek naar o.a. het Aerotoxic Syndroom. Zijn mening is duidelijk: Geld en aandacht zijn op dit moment het belangrijkste voor het uitvoeren van het onderzoek.

Wat doet u voor de stichting?

“Ik heb, met steun van anderen, het beleidsplan voor de stichting geschreven en zorg ervoor dat dit regelmatig wordt bijgewerkt. Dan blijven we bij de tijd en kunnen we als Stichtingsbestuur proberen

de voorwaarden te creëren waarbinnen de stichting kan werken.”

Waarom horen we zo weinig over het Aerotoxic Syndroom in de media?

“VliegvelDEN en vliegtuigmaatschappijen houden de boot af. Het maakt uit of je wordt afgekeurd vanwege je algemene gezondheid of vanwege een kwaal die is veroorzaakt door je beroep. Dat heeft te maken met de uitkering die moet worden betaald aan de zieke werknemer. Mensen die onder vliegtuigen werken en vliegtuigpersoneel ademen lucht in waarin giftige (toxische) stoffen aanwezig zijn. De vakbonden weten te weinig over het Aerotoxic Syndroom om hiermee voor hun leden op te komen. Daarnaast merk ik dat onderzoeksjournalisten niet thuis geven en aangeven dat ze te druk zijn met andere projecten. Misschien omdat dit in hun ogen een te klein probleem is, vergeleken met andere ziektes.”

Waarom heeft u besloten om in het bestuur te stappen?

“Het werd me gevraagd. Ik ben van mening dat je klaar moet staan, wanneer er een beroep op je wordt gedaan en je het talent hebt om het gevraagde te doen. De onderzoeken die de Foundation wil uitvoeren, draaien om mensen. Dat

vind ik belangrijk. Je kunt de cultuur en beschaving van een land aflezen aan wat we voor de zwakkere mensen doen. Ik heb met een stewardess gesproken die door haar werk niet meer kan functioneren. Ze was 30, erg ziek, had twee jonge kinderen en stond er alleen voor. En zij is niet de enige. Ik vind dat we iets voor deze mensen moeten doen.”

Wat maakt dit onderzoek zo belangrijk?

“Mensen die veel vliegen, worden met het Aerotoxic Syndroom geconfronteerd. Kort door de bocht: als een piloot dit krijgt, is het einde verhaal. Er wordt zelfs gezegd dat de co-piloot van German Wings in 2015 het vliegtuig niet zelf liet neerstorten in de Alpen, maar dat hij waarschijnlijk zelf al buiten kennis was door het Aerotoxic Syndroom. Daarom is goed onderzoek belangrijk voor de veiligheid van het vliegen. Bovendien zijn we na dit onderzoek beter in staat mensen te behandelen die nadelige gevolgen ondervinden van het syndroom. En als we begrijpen wat het effect van de toxische stoffen is, kunnen we ook proberen te voorkomen dat mensen last van dit syndroom krijgen.”

Wat is er op dit moment het belangrijkste?

“Het onderzoek kost geld, veel geld. Op dit moment wordt er bloedonderzoek gedaan, maar er is nog meer onderzoek nodig. En dus nog veel meer geld. Uiteindelijk gaat dat over een paar miljoen. We hebben de hersenstichting aangeschreven, maar zij willen niet meedoen. Ook andere financiers met wie we contact zochten, hebben tot nu toe 'nee' gezegd. Dat is een probleem, maar we geven nog niet op.”



©iStock

UW DONATIE HELPT!

Wilt u bijdragen aan dit onderzoek of een van de andere onderzoeken, dan kan dat door middel van een donatie. Onze stichting heeft een ANBI-status. Doneren kan op bankrekeningnummer **NL15TRIO0320573613**. Wilt u eerst meer informatie krijgen, neem dan contact met ons op. We staan u graag te woord.

Website: neurotoxicityresearch.org
E-mail: neuro-toxicity@fninstitute.com

