

Een schandalige weigering

De overheid en het bedrijfsleven doen niet mee aan het onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom

Het is ronduit belachelijk en onverantwoordelijk dat zowel de overheid als het bedrijfsleven nog altijd weigeren hun verantwoordelijkheid te nemen als het gaat om ons onderzoek naar het Aerotoxic Syndroom. De NeuroToxicity Research Foundation wil dringend onderzoek doen naar de oorzaak van het Aerotoxic Syndroom. Maar wat gebeurt er? Stilte. Ontwijkend gedrag. En dus geen euro subsidie om het internationale onderzoek uit te voeren.

Volksgezondheid in gevaar, maar niemand kijkt om

Het Aerotoxic Syndroom is geen verzinsel van complotdenkers of paniekzaaiers. Al tientallen jaren melden piloten, stewardessen en passagiers ernstige neurologische klachten die niet kunnen worden genegeerd. Hoofdpijn, concentratieproblemen, verlamming, chronische vermoeidheid en zelfs blijvende hersenschade – de lijst met symptomen is alarmerend lang. Toch weigeren de verantwoordelijke instanties en bedrijven om onafhankelijk onderzoek naar deze gezondheidsrisico's te financieren of zelfs maar serieus te nemen. Dit terwijl zij verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van hun werknemers en klanten!

Financiële belangen boven mensenlevens

Waarom deze hardnekkige weigering? Het antwoord is even eenvoudig als schokkend: geld. Luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigfabrikanten vrezten torenhoge schadeclaims als onomstotelijk wordt bewezen dat hun vliegtuigen een gezondheidsrisico vormen. Overheden, gevangen in hun nauwe banden met de luchtvaartindustrie, durven hun hand niet te overspelen en kijken liever de andere kant op.

Tijd voor actie!

Het is onacceptabel dat het NeuroToxicity Research Foundation moet smeken om middelen voor een onderzoek dat van levensbelang is. Overheden en bedrijven hebben de morele plicht om transparantie en veiligheid te garanderen. We moeten eisen dat deze instanties hun

verantwoordelijkheid nemen, in plaats van de kop in het zand te steken. Dit gaat niet alleen over de gezondheid van piloten en cabinepersoneel – dit gaat over iedereen die ooit een vliegtuig instapt.

Wat wij willen

Geen excuses meer.
Geen uitvluchten. Dit onderzoek moet er komen, en het moet nu gebeuren! En

omdat de overheid of het bedrijfsleven niet helpt, vragen we u om een donatie. Elke gift, klein of groot, maakt het de Stichting Neuro-Toxicity Research Foundation mogelijk het grensverleggend wetenschappelijk onderzoek financieel te ondersteunen. Iedereen kan doneren en op die manier een steentje bijdragen aan de gezondheid van toekomstige generaties. Meer informatie over de stichting en hoe u kunt doneren vindt u op <https://neurotoxicityresearch.org>.



Stewardess Judith (46)

“Ik voelde letterlijk de kracht uit mijn lijf wegvloeien”

Al 25 jaar werkte Judith als stewardess bij een van de grote luchtvaartmaatschappijen. Er was nooit iets aan de hand, tot ze tijdens een vlucht afgelopen zomer vanuit New Delhi ernstige gezondheidsklachten kreeg. Een combinatie van uitputting en een sterke kerosinelucht zorgde ervoor dat ze bijna drie kwartier buiten bewustzijn was.

Inmiddels zijn we ruim een half jaar verder. Judith kan eindelijk zeggen dat ze zich beter voelt. Ze slaapt weer goed en pakt het leven beetje bij beetje op. Met vervangend werk, want vliegen, dat doet ze niet meer. Nu doet ze haar verhaal.

Deze nachtmerrie begon in de zomer van 2023. Judith vloog zoals wel vaker naar New Delhi. “Een prima vlucht, niks bijzonders.” Eenmaal in New Delhi maakt ze nog een wandeling door de stad en haalt ze in een supermarktje wat te eten. Voordat ze de volgende dag weer aan het werk gaat, kijkt ze op haar hotelkamer nog wat tv. Ondertussen heeft ze appcontact met haar vriend. “Ik voelde me vrolijk en goed die dag. Wel vermoeid, maar dat is niet zo gek. Je hebt te maken met een jetlag en ik sliep al weken niet al te best. Ik ben alleenstaand moeder en mijn zoontje had lange tijd last van bedplassen. De gebroken nachten waren behoorlijk pittig.”

File op de startbaan

Voor de terugvlucht –een nachtvlucht– naar Amsterdam stond een Boeing 777 klaar. “Dat is wel een heftige vlucht. Je bent zelf al moe en dan moet je de nacht in. Nadat we vanaf de gate richting de startbaan waren getaxied kwamen we in een file van vliegtuigen terecht. We hoorden dat we de tiende in de rij waren. Het kwam wel vaker voor dat we moesten wachten voor take-off.” Tijdens het wachten drong er een sterke kerosinelucht het vliegtuig binnen. “De kerosinedampen van alle vliegtuigen voor ons waaiden rechtstreeks onze kant op en kwamen de cabine binnen. Dat was nog nooit zo extreem geweest,” vertelt Judith. “Die lucht werd door meerdere mensen opgemerkt. Mensen kregen er hoofdpijn van en keelpijn. Zelf werd ik misselijker en misselijker. De senior purser belde vanaf de andere kant van het vliegtuig om te informeren hoe het bij mij en mijn collega in de businessclass ging. “Ik gaf aan dat ik me niet goed voelde, maar dat ik hoopte dat we snel zouden vertrekken. Je kunt op zo’n moment niks. Je zit vlak voor de start, dus je moet in je stoel blijven zitten met je riem om. Het voelde alsof ik een hand om mijn keel had. Het enige wat ik wilde was gaan liggen, zo rot voelde ik me. Ik voelde de kracht uit mijn lichaam wegzakken.”

Driekwartier bewusteloos

Op het moment dat het vliegtuig opstijgt is het klaar. “Ik voelde letterlijk hoe ik wegzakte.” Judith verloor het bewustzijn voor driekwartier. “Er bleken artsen aan boord te zijn die direct werden gealarmeerd. De artsen hebben alles gecheckt en gaven me extra vocht. Mijn vitale functies waren oké, maar ze vonden het spannend, omdat het zo lang duurde voordat ik weer bij kwam. Normaal gesproken kom je na een paar minuten weer bij als je flauwvalt.” De rest van de vlucht heeft Judith doorgebracht in de rustruimte van de piloten, waar collega’s haar in de gaten hielden. Bij aankomst op Schiphol werd ze met een rolstoel van boord gehaald en onderzocht door de medische dienst.

Angst om te vliegen

De weken na het incident leefde Judith in een soort waas. “Ik deed de dagelijkse dingen, zorgde voor de kinderen, maar verder wilde ik niks. Laat me met rust, was wat steeds door mijn hoofd spookte. Mijn vriend vertelde later ook, dat het was alsof ik niet helemaal aanwezig was. Ik leefde in een roes. Eind augustus ging ik met mijn zomerverlof. Samen met de kinderen en een vriendin zou ik op vakantie gaan. Met het vliegtuig. Bij de gedachte alleen al begon ik al te huilen. Maar ja, alles was geboekt en betaald en de kinderen wilden natuurlijk heel graag gaan, dus gingen we. En het ging hoor, we hebben het leuk gehad, maar ik ben nog nooit zo blij geweest om weer thuis te zijn. In september wist ik het zeker: ik wil nooit meer vliegen. Toch ben ik in december nog een keer op het vliegtuig gestapt, dit keer om met mijn vriend op vakantie te gaan naar Spanje. Voor de start op Schiphol moesten we opnieuw achter een aantal vliegtuigen wachten. Opnieuw rook ik de kerosinelucht en kreeg ik hetzelfde gevoel als in New Delhi. Gelukkig duurde het wachten dit keer een stuk korter en trok het gevoel nadat we waren opgestegen snel weg.

Neurologisch onderzoek nodig

Inmiddels weet ik het zeker: ik wil nooit meer vliegen. Hoewel mijn werkgever vindt dat het tijd is om de draad weer op te pakken, zet ik mijn hakken in het zand. Het is mijn gezondheid niet waard. Voorlopig ben ik op vervangend werk gezet. Van daaruit ga ik op zoek naar een andere baan. Wel wil ik weten of dat gevoel die laatste keer in het vliegtuig is veroorzaakt door iets lichamelijks of dat het een mentaal probleem was. Daarom ben ik teruggegaan naar mijn huisarts en heb ik om een doorverwijzing gevraagd. Ik heb nu een doorverwijzing liggen naar het AMC voor een neurologisch onderzoek. Het is echter nog onduidelijk of dit onderzoek doorgaat. Er hangen behoorlijk wat kosten aan, en het is niet zeker of de luchtvaartmaatschappij waarvoor ik werk een deel van deze kosten wil vergoeden.”

Ongezonde baan

Of haar klachten te maken hebben met het veel besproken Aerotoxic Syndroom, waarbij giftige dampen uit de motorolie in de cabine terecht komen, durft ze niet te zeggen. “Mijn vriend heeft dat zeker uitgezocht. Ik weet niet of dat het is. Ik herken me niet in alle symptomen en heb er eerder nooit last van gehad. Ik weet echt wel dat vliegen niet gezond is. Daarom heb ik voor mezelf een beslissing genomen. Dit nooit meer.”

Fume event?

Doe niet zo gek; jij hebt een burn-out

Je moest eens weten hoeveel vliegtuigpersoneel op deze manier naar huis wordt gestuurd. Overprikkeld, chronisch vermoeid, gekmakende hoofdpijn... het zijn maar een paar van de klachten die deze groep vertoont.

Opvallend vaak ontstaan deze klachten na een intensieve periode van veel korte Europa-vluchten, na een duidelijk fume event of nadat het vliegtuig bijvoorbeeld een half uur lang in de file op de startbaan heeft gestaan – achter nog eens tien vliegtuigen die hun kerosinedampen uitstoten.

Maar dááaraan kan het echt niet liggen, aldus de bedrijfsarts.

Heb jij dit wel eens meegemaakt? Of ken je iemand die zo van het kluitje in het riet is gestuurd? Dan komen we graag met je in contact. Anoniem uiteraard, want we weten hoe gevoelig deze informatie ligt.

Meer lezen? Volg ons op LinkedIn!



Giftige stoffen zijn overal om ons heen

Het Aerotoxic Syndroom wordt veroorzaakt door langdurige blootstelling aan giftige stoffen in de ademlucht in vliegtuigen. Maar wat veel mensen niet weten, is dat dezelfde schadelijke stoffen, zoals organofosfaten, ook in ons dagelijks leven aanwezig zijn. Van pesticiden op ons voedsel tot de chemicaliën die op luchthavens en in vliegtuigen worden gebruikt: de impact op onze gezondheid is groter dan we vaak denken.

Wat gebeurt er in vliegtuigen?

In vliegtuigen komen organofosfaten op verschillende manieren voor. Ze zitten bijvoorbeeld in hydraulische oliën die gebruikt worden om vliegtuigen te onderhouden. Bij het schoonmaken van vliegtuigen worden chemicaliën gebruikt zonder goede ventilatie, waardoor giftige dampen in de cabine blijven hangen. En ook de trolleys waarmee voedsel in het vliegtuig wordt gebracht, bevatten organofosfaten. Deze worden schoongemaakt met hogedruksputten, maar het residu blijft achter. Vooral in de winter wordt het nog problematischer: de vleugels van vliegtuigen worden dan ontdaan van ijs (de-icing) met chemische middelen die organofosfaten bevatten. Deze stoffen blijven hangen rondom de motoren, en de lucht die de cabine binnenkomt, wordt vaak rechtstreeks van deze motoren gehaald. Dit betekent dat passagiers en bemanning deze dampen bij de minste lekkage al onbewust inademen.

Het gevaar van pesticiden in het dagelijks leven

Organofosfaten komen niet alleen in vliegtuigen voor. Ze worden veel gebruikt in de landbouw, bijvoorbeeld in bestrijdingsmiddelen tegen onkruid en insecten. Deze pesticiden kunnen via lucht, water en bodem verspreid raken. Mensen die in de buurt van landbouwgebieden wonen of werken, lopen een verhoogd risico door directe blootstelling via ademhaling of huidcontact.

Maar zelfs als u niet in een landbouwgebied woont, kunt u pesticiden binnenkrijgen. Via voedsel dat is behandeld met pesticiden komen de schadelijke stoffen in ons lichaam terecht. Sommige groenten en fruit, zoals bessen, citrusvruchten en druiven, worden vaak zwaar bespoten. Hoewel ons lichaam een deel van de gifstoffen kan afbreken, kan langdurige blootstelling leiden tot gezondheidsproblemen zoals ademhalingsproblemen, huidirritaties en zelfs neurologische aandoeningen zoals Alzheimer.

Wat kun je doen?

Bewustwording is de eerste stap. Als u regelmatig vliegt, probeer dan blootstelling aan giftige stoffen te minimaliseren door bijvoorbeeld te kiezen voor kortere vluchten of luchtvaartmaatschappijen die schonere technologieën gebruiken.

Thuis kunt u blootstelling aan pesticiden verminderen door groenten en fruit goed te wassen of, waar mogelijk, biologische producten te kopen. Daarnaast is het belangrijk om uw omgeving schoon en goed geventileerd te houden.

