

Een vliegtuig besturen met

insuline

wel of niet?



Wat doet VNV?

De VNV (Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers) ziet het liefst dat Nederland zich aansluit bij de proef van Engeland en Ierland. Eric Broekhuizen: "Het ministerie wil dat echter alleen onder extra voorwaarden: de vlieger met insuline mag niet starten en landen en uitsluitend als derde vlieger mee. Onwerkbaar eisen. Maar we zijn nog steeds in gesprek en blijven het proberen."

Arts Ries Simons is verbolgen over de aanvullende eisen. "Het is een sprookje dat opstijgen en landen een hypo zou kunnen triggeren omdat vliegers dan heel ingespannen bezig zijn. Hun hartslag gaat bijvoorbeeld naar 120 tijdens een landing. Dat moet ook, want ze dienen heel alert te zijn. Maar als je goed bent ingesteld, je netjes je insuline gebruikt en je op tijd eet, dan krijg je niet zomaar een hypo. Verkeersvliegers zijn er juist op getraind om alles op tijd en volgens procedures te doen. Zo gaan ze ook om met hun diabetes."

Verkeersvliegers (piloten in de burgerluchtvaart) die insuline gebruiken, mogen in Nederland hun beroep niet uitoefenen. In Engeland, Ierland en Canada kan dit wél, onder strikte voorwaarden. Hoe zit dat precies?

En hoe gaan Nederlandse vliegers hiermee om?

TEKST **TOINE DE GRAAF** ILLUSTRATIE **WELMOET DE GRAAF**

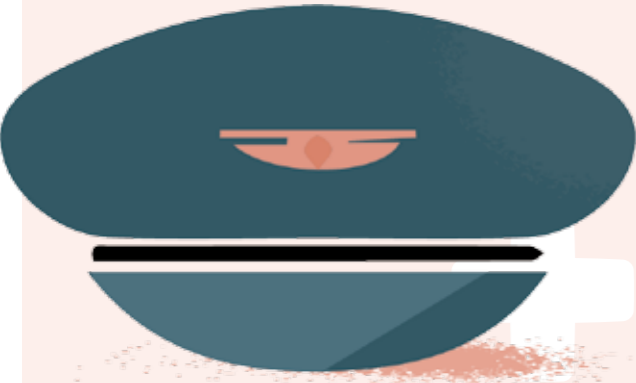
Wanneer een verkeersvlieger met diabetes insuline nodig heeft, wordt hij afgekeurd. Dit is de gangbare praktijk in de meeste EU-landen. De Europese regelgeving staat echter het testen van nieuwe, medische ontwikkelingen toe in de luchtvaart. "En dat is waar Engeland en Ierland mee bezig zijn", zegt Eric Broekhuizen, voorzitter van de Aeromedische

commissie van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). "Het gaat om een proef met een aantal vliegers op insuline. De proef is gestart in 2012 en het is onbekend hoe lang deze gaat duren. De volgende stap is het aanpassen van de Europese regelgeving. Dat gaat om een traject van jaren."

Arts Luchtvaartgeneeskunde dr. Ries Simons, voorzitter van de wetenschappelijke adviesraad van de European Society of Aerospace Medicine, juicht de proef toe. "De geschiktheid van de vlieger wordt daarbij individueel beoordeeld, op basis van een strikt protocol naar Canadees voorbeeld. In Canada mag je namelijk ook vliegen met insuline."

Simons zou graag zien dat Nederland zich aansloot bij de proef. Maar die kans lijkt klein. "De Engelsen kijken veel meer naar de moderne behandeling van diabetes, met lessen in zelfmanagement en lang- en kortwerkende insulines die veel minder kans geven op hypo's. Je kunt nu ook continu je bloedglucosewaarde meten. Dat zijn >

'In Canada wordt elke vlieger individueel beoordeeld'



ontwikkelingen waardoor zij vinden dat sommige piloten met insuline wél veilig kunnen vliegen. Bij het Engelse ministerie hebben ze ook een uitgebreide staf met artsen, onder wie diabetologen, die dat begeleiden.”

Bang voor hypo's

In Nederland daarentegen zit op het ministerie van Infrastructuur één arts. Simons: “En die is geen expert op het gebied van diabetes. Daarnaast werken er juristen, en die zijn bang voor hypo's. Zij hebben het idee dat je die met diabetes zomaar kunt krijgen. Dat kan ook, als je slecht bent ingesteld. Daarom mogen in Engeland en Canada alleen heel stabiel ingestelde vliegers de lucht in. Dat bepalen ze daar van tevoren,

met een uitgebreide keuring. Zo mag 80 procent van je bloedglucosewaarden in de drie maanden vóór toelating niet lager zijn geweest dan 5 mmol/l en niet hoger dan 15 mmol/l. Ook mag je bijvoorbeeld geen ernstige hypoglykemie (een vorm waarbij je hulp nodig hebt om uit de hypo te komen – red.) hebben gehad in het voorgaande jaar. De regels zijn streng.”

Moeilijk te verteren

Bij de VNV zijn ongeveer 3500 verkeersvliegers aangesloten. Voorzitter van de Aeromedische commissie Eric Broekhuizen weet van dertien leden dat ze insuline gebruiken. “Die kunnen niet bij een Nederlandse maatschappij vliegen. Op dit moment weet ik dat twee van hen een baan als vlieger hebben bij een buitenlandse maatschappij. De andere elf zijn al lange tijd niet meer actief als vlieger. Wat ze daarvan vinden? De meeste vliegers zijn nogal gek op hun vak. En dan mag je opeens om medische redenen niet meer vliegen. Dat vinden ze onrechtvaardig. Daarbij hebben

kunnen blijven uitoefenen. Terwijl dit met type 1 niet toegestaan is. Ook een functie als luchtverkeersleider, treinmachinist of bij de actieve krijgsmacht gaat niet samen met insulinegebruik en is daarom niet mogelijk voor mensen met type 1. Werken op de ‘grote vaart’ evenmin. In de praktijk ligt de situatie soms genuanceerd, zoals blijkt uit de wettelijke regeling voor spoorwegpersoneel. Een rangeerder of machinist met type 1 die insuline gebruikt, wordt afgekeurd. Maar heeft diezelfde functionaris type 2 en gebruikt hij insuline, dan kan hij onder strikte voorwaarden toch zijn werk blijven uitoefenen.

Andere beroepen?

Met diabetes kun je in principe het beroep uitoefenen waarvoor je bent opgeleid. Wel gelden er soms aanvullende gezondheidseisen en moet je extra worden gekeurd, zoals bij vrachtwagenchauffeurs of binnenvaartschippers. Diabetes type 1 vormt vaker een obstakel voor bepaald werk dan type 2. Zo geeft type 1 in het algemeen meer kans op een hypo. Ook krijgen veel mensen type 2 als ze al jaren een baan hebben en gaan ze pas in een later stadium van de ziekte over op insulinegebruik. Dit geleidelijke proces leidt minder vaak tot vragen over hun gezondheid. Zo zijn er buschauffeurs en politiemensen die al jarenlang diabetes type 2 hebben, maar gewoon hun beroep

Wat doet DVN?

Olof King, directeur van Diabetesvereniging Nederland: “Het verhaal van verkeersvlieger Richard laat zien dat het heel belangrijk is om elke situatie individueel te bekijken, want mensen met diabetes kennen hun eigen lichaam het beste. Wij staan volledig achter het standpunt van de VNV. We gaan er vanuit dat ook Nederland zich zal aansluiten bij de proef van Engeland en Ierland, zonder extra voorwaarden. We hebben hierover inmiddels intensief contact met de VNV en zijn bereid om aan de gesprekken met het ministerie van Infrastructuur deel te nemen.”

DVN wil dat mensen met diabetes voluit kunnen leven, óók op de werkvloer. Omdat dit niet altijd vanzelf gaat, heeft DVN de adviesdesk DiabetesWerkwijzer opgericht. Lees hierover meer op pagina 8 en 9.

ze stuk voor stuk de zekerheid dat er prima mee te werken is. En zij zien óók dat het in andere landen wel kan. De Engelse vliegers met diabetes die deelnemen aan de proef vliegen ook gewoon door het Nederlandse luchtruim en landen in Amsterdam. Dat is moeilijk te verteren.”

Heel stabiel

Richard (43) was in dienst bij een Nederlandse maatschappij toen hij in 2011 diabetes type LADA kreeg. Sinds 2012 werkt hij bij een Engelse maatschappij en doet hij mee aan de proef. “Tijdens het vliegen moet ik volgens protocol één keer per uur mijn bloedglucose meten. Dat doe ik ook een half uur voor de start en voor de landing. Hoewel het protocol dit niet voorschrijft, draag ik daarnaast een continue bloedglucosemeter, als extra maatregel.”

‘Ik ben juist heel erg stabiel tijdens een vlucht’

Zijn werkdagen wijken nauwelijks af van andere dagen. “Al stel ik me op een werkdag wel iets hoger in dan ik thuis zou doen, omdat het protocol dat voorschrijft. Mijn bloedglucosewaarde moet tussen 5 en 15 mmol/l blijven. Als ik daaronder kom, moet ik direct druivensuiker innemen en mijn collega-vlieger informeren. Als ik onder de 4 mmol/l zou komen, wat bijna niet mogelijk is omdat je jezelf zo vaak controleert, moet ik de controle van het vliegtuig overgeven aan mijn collega. Dit is overigens een normale procedure, waar elke vlieger op getraind wordt, en niet specifiek iets voor diabetes. Maar het is mij nog nooit gebeurd in al die jaren. Intussen ben ik zo'n beetje de meest gecontroleerde Nederlandse vlieger. Ik stuur bijvoorbeeld elke drie maanden al mijn vliegreun op, met al mijn bloedsuikerwaarden. Ook de waardes uit mijn vrije tijd.” Het vliegen met insuline gaat prima. “Sterker: mijn lichaam vindt het prettig om in de lucht te zijn. Ik ben zó intensief bezig met vliegen én diabetes, dat ik juist heel erg stabiel ben tijdens een vlucht.” ◀

