

Going MAD with ASG

Anti Skid Groep seminar

Tekst en foto's: Pim Lamers

Problematisch middelengebruik (Medicijnen, Alcohol en Drugs = MAD) bij vliegers heeft uiteraard altijd al aandacht binnen de luchtvaartwereld, maar met de komst van de Anti Skid Groep (ASG) is een belangrijke stap gezet naar een betere aanpak van deze problemen. Voor het eerst werken de VNV, KLM en OVB (Onafhankelijk Vertrouwensteam Burgerluchtvaart) hierin samen, daarbij gesteund door de overheid.



Jaren van voorbereiding gingen vooraf aan de historische dag van de oprichting van Stichting ASG per 1 juli en de daadwerkelijke start van de ASG deze maand oktober. Een maand voor het 'live' gaan was de VNV het decor van een tweedaags seminar over het onderwerp ASG voor alle betrokkenen. Hier werd toegelicht wat de ASG gaat doen en hoe zij de problemen gaat aanpakken.

24 uur per dag staat een ASG-teamlid paraat.

Als voorzitter van de stichting legt Ruud Hijmans uit waarom de ASG zo welkom is. Tot nu toe kwamen meldingen op veel verschillende plekken binnen waardoor hulp aan vliegers niet op gang kwam of ongecoördineerd plaatsvond. ASG gaat dit efficiënter en proactiever uitvoeren. Hij voegt toe dat zijn vader meer dan dertig jaar geleden met het vertrouwensteam probeerde dit probleem aan te pakken, en dat nu eindelijk een grote sprong wordt gemaakt.

Noodzaak

Uit onderzoek blijkt dat 7,8% van de Nederlandse beroepsbevolking op problematisch wijze alcohol of drugs gebruikt. Natuurlijk is de vraag of vliegers op dit vlak met de beroepsbevolking te vergelijken zijn. In de Verenigde Staten blijkt het percentage vliegers met PMG ongeveer de helft te zijn van andere beroepsgroepen. En hoewel het in de meeste gevallen problemen met alcohol betreft, gaat het hier uitdrukkelijk ook om andere problematische middelen. Vertaald naar een Nederlandse populatie van 3.000 vliegers, zou dit betekenen dat er potentieel 120 vliegers met een verslavingsprobleem zouden kunnen zijn. Werk aan de winkel dus voor de teamleden van de ASG.

Voorop staat dat een potentiële kandidaat van de ASG vroegtijdig gesignaleerd wordt. Niet alleen

voor zijn of haar eigen welzijn, maar natuurlijk ook omdat de vliegveiligheid op het spel staat! Hiervoor staat 24 uur per dag een ASG-teamlid paraat, soms zelf een ervaringsdeskundige die er weer bovenop is gekomen. Meldingen kunnen eenvoudig via internet (www.antiskid.nl) worden doorgegeven. Dit kan vanuit alle richtingen komen, maar meldingen van collega's en familie zijn het meest te verwachten en het betrouwbaarst. Een melding wordt zorgvuldig onderzocht op geloofwaardigheid en ernst. Uit verschillende bronnen wordt meer informatie ingewonnen, omdat valse meldingen moeten worden uitgesloten.

Behandeltraject

Pas als een melding daadwerkelijk serieus lijkt, wordt de betreffende vlieger persoonlijk geconfronteerd met deze verdenkingen. Hij of zij wordt uitgenodigd voor een gesprek, met als doel een medisch onderzoek te laten plaatsvinden. Alleen met dit medische onderzoek door een hiervoor gekwalificeerde arts kan daadwerkelijk de diagnose worden gesteld van problematisch middelengebruik. Alleen in een extreem geval van acute dreiging kan iemand meteen aan de grond worden gezet.

24 uur per dag staat een ASG-teamlid paraat.

Nadat de diagnose is gesteld wordt zo snel mogelijk een behandeltraject ingesteld en de vlieger wordt ziekgemeld. Behandeling gebeurt bij voorkeur intern in een kliniek. Na succesvolle behandeling zal de vlieger weer terug aan het werk kunnen. Meestentijds zal dit na minimaal een maand of twee revalidatie weer mogelijk zijn. Omdat de kans op een terugval groot is vlak na de behandeling, gaat dit in het begin onder strenge voorwaarden. De eerste twee jaar wordt de vlieger intensief gecontroleerd op problematische middelen en mag hij of zij niet

samen vliegen met lotgenoten. Het onder strikte voorwaarden weer uitgegeven medisch brevet krijgt deze aantekening mee. Ook zal de vlieger preventief naar bijvoorbeeld bijeenkomsten van de Anonieme Alcoholisten moeten. Na het probleemloos doorlopen van deze twee jaar begint een periode van drie jaar waarin de vlieger onder een lager niveau van controle staat. Ook mag hij dan weer met lotgenoten samen vliegen.

In de VS doorloopt 90% van de betrokken vliegers het programma succesvol.

Als niet aan de strikte voorwaarden wordt voldaan, dan kan de vlieger weer teruggeplaatst worden voor een nieuwe behandeling. De strenge nacontrole is er natuurlijk voor de vliegveiligheid, maar ook omdat bewezen is dat verslaafden makkelijk terug kunnen vallen in het gebruik van problematische middelen.

Zeer goede nazorg

Bij het soortgelijke Human Intervention Motivation Study (HIMS)-programma in de Verenigde Staten, dat al sinds 1974 bestaat, doorloopt 90% van de betrokken vliegers het programma succesvol en komt af van zijn of haar verslaving. In vergelijking met andere programma's in de VS voor verslaafden is dit slagingspercentage extreem hoog. De zeer goede nazorg is hier van doorslaggevend belang. Ook blijken vliegers door hun beroepsmatige gedisciplineerde en gemotiveerde instelling goed in het overwinnen van verslavingsproblemen.

Dana Archibald, onder andere oud-voorzitter van het Amerikaanse HIMS-programma en wereldwijd adviseur op dit gebied, is tevens ervarings-

deskundige en vertelt over zijn jarenlange strijd tegen alcohol en cocaïne. In 1998 besefte hij na een zuip- en snuifvierdaagse in een crackpand dat hij misschien toch wel een probleem had. Jaren vond hij het zelf eigenlijk allemaal wel meevallen, iets wat kenmerkend is voor een verslaafde. Hij besloot om naar bijeenkomsten van de Anonieme Alcoholisten (AA) te gaan, wat hem hielp zijn verslaving onder ogen te zien. Hij wilde er graag mee stoppen.

Echter, omdat hij niet op zijn werk verscheen wilde zijn werkgever, American Eagle, hem ontslaan. Terwijl Archibald zijn ontslag eigenlijk al had geaccepteerd, biechtte hij zijn problemen op aan zijn chef, samen met zijn intentie om van zijn verslaving af te komen. Verrassend genoeg was zijn chef zo onder de indruk dat zijn ontslagbrief werd omgezet in een contract waarin Archibald weer terug mocht komen als hij zijn verslaving had overwonnen.

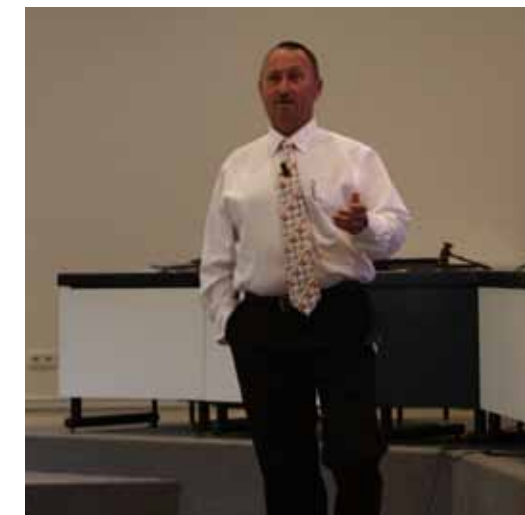
Europese HIMS

In de VS nemen veertig luchtvaartmaatschappijen deel aan het HIMS-programma, samen met de federale luchtvaartdienst FAA en vliegervereniging US ALPA. Deze samenwerking is ongevoelbaar belangrijk. Elk jaar worden gemiddeld 150 van de 100.000 verkeersvliegers in de VS behandeld. De luchtvaartmaatschappijen hebben buiten het belang van hun personeel ook grote voordelen van HIMS. Imago schade door vliegers die onder invloed melden wordt tegengegaan en er wordt bespaard op het kostbare verlies van ervaren personeel vanwege ontslag. De relatief lage kosten van HIMS worden dubbel en dwars terugverdiend, dus ook commercieel is dit programma de moeite waard.

Archibald is zeer gelukkig met het initiatief van de ASG om als eerste in Europa een vergelijk-



Het ASG-team bestaat uit negen vliegers en een gespecialiseerde arts. Deze collega's zijn lid geworden van het team uit betrokkenheid en zijn getraind in de opvang en begeleiding van vliegers met PMG. Het ASG-team is dus: 'voor vliegers, door vliegers'.



Dana Archibald is wereldwijd adviseur en oud-voorzitter van het HIMS-programma.



Arts David Bryman heeft veel ervaring met problematisch middelengebruik onder vliegers en niet-vliegers.

baar hulpprogramma op te zetten. Het ASG-programma is grotendeels gelijk aan dat van HIMS, maar er zijn zeker wel verschillen. Zo krijgt de FAA informatie over aanhoudingen wegens rijden onder invloed door vliegers in de VS, iets wat in Nederland (nog) niet gebeurt. Bij een aanhouding wegens rijden met meer dan 1,4 promille alcohol in het bloed volgt automatisch verder onderzoek door de keuringsarts.

Symptomen

Zo'n arts is David Bryman, die veel ervaring heeft met problematisch middelengebruik onder vliegers en niet-vliegers. Het politierapport kan bij rijden onder invloed van belang zijn. Hij geeft aan dat iemand die met 2,0 promille is gepakt terwijl hij over de weg zwakte en stomdronken is bij aanhouding waarschijnlijk een eenmalig geval is en geen alcoholist. Als iemand met dezelfde 2,0 promille in zijn bloed echter nog netjes autorijdt en redelijk normaal overkomt, dan gaan bij hem de alarmbellen af. Dit zijn de symptomen van tolerantie tegen alcohol die een alcoholist heeft en reden om het verdere onderzoek in werking te stellen om deze persoon uiteindelijk te kunnen behandelen. Als blijkt dat er een verslavingsprobleem is, kan naar HIMS worden doorverwezen. Ook geven sommige Amerikaanse maatschappijen zelfs vliegers die op het werk tegen de lamp lopen omdat ze onder invloed zijn nog een kans via het HIMS-traject om terug te komen. Bij KLM is dit vooralsnog alleen het geval als het ontdekt wordt buiten de werkperiode.

Chronische hersenziekte

Na het indrukwekkende betoog van Archibald volgt een medische presentatie over verslaving door Lynn Hankes, een gerenommeerd arts en al meer dan dertig jaar pionier op verslavingsgebied. De wat oudere Hankes blijkt een zeer motiverende en getalenteerde spreker. Hij betoogt dat alcoholisme een chronische hersenziekte is en niet een teken van zwakheid of iets voor immorele mensen. En hoewel het vaak wordt geassocieerd met lagere sociale klassen kan het iedereen overkomen, zoals hij het formuleert: 'from Yale to jail'. Als arts wil Hankes de zieken graag behandelen, maar het vervelende is dat alcoholisten niet behandeld willen worden. Het zijn patiënten die zichzelf niet ziek vinden.

Het is erg moeilijk een alcoholist van zijn verslaving te overtuigen.

Ook binnen de vliegerwereld komt dit voor. Juist de omstandigheid dat we iedere keer met andere collega's werken en onszelf altijd 'in control' achten maakt het moeilijk om alcoholisme te onderkennen. Vaak nemen we met onze collega's

nog even een sociaal biertje, dus een patroon van teveel drinken valt niet meteen op. Daarnaast hebben alcoholisten de neiging om zichzelf met andere alcoholisten te vergelijken. Op deze manier vinden ze altijd wel iemand die meer drinkt dan zij, dus lijkt het allemaal wel mee te vallen. Het is dan ook erg moeilijk om een alcoholist van zijn verslaving te overtuigen, bijna altijd zal hij of zij vinden dat het allemaal wel meevalt.

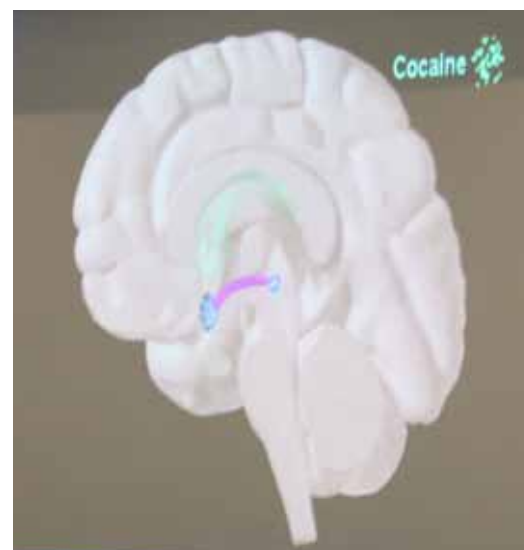
Hankes benadrukt overigens dat de ziekte alcoholisme of een andere verslavingsziekte geen excuus is om de consequenties van bijbehorend gedrag af te schuiven!

Nooit meer drinken

In de helft van de gevallen kent alcoholisme ook een erfelijke oorzaak, het komt in de familie vaker voor. Ook andere drugs zullen veel meer aanslaan bij alcoholisten omdat dit dezelfde delen van de hersenen activeert. De hersenen van verslaafde mensen zijn simpelweg veranderd, alcohol en de meeste andere drugs activeren hetzelfde gebied in de hersenen.

Alcoholisten gaan altijd door met drinken, wat de consequenties ook zijn.

Hersenscans tonen dat dit gebied lang na het beëindigen van een verslaving geactiveerd blijft worden bij de gedachte aan de verslavende stof. De enige genezing van alcoholisme klinkt simpel: nooit meer drinken! En nooit andere drugs nemen! Uiteraard klinkt dit simpeler dan het is en blijft terugval een risico. Slechts één biertje beschouwt Hankes al als een terugval, want de



Hersenscans tonen dat dit gebied lang na het beëindigen van een verslaving geactiveerd blijft worden bij de gedachte aan de verslavende stof.

nog altijd verslaafde hersenen doen alcoholisten snel wegglijden in hun oude patroon. Daarom ook is in het HIMS-programma eenmalig gerapporteerd worden met drank genoeg reden om weer opnieuw het programma in te gaan. Passende barrières tegen het eerste drankje moeten worden gevonden.

Sociale drinkers

Hankes stelt dat er vooral geen heksenjacht op drinkers moet ontstaan bij het opsporen van alcoholisten. Zo'n heksenjacht is zeer slecht voor de sfeer van vertrouwen die nodig is om alcoholisten over te halen om hulp te zoeken. Niet iedereen die drinkt is immers een alcoholist. Sociale drinkers zijn wijdverspreid in onze samenleving, dus ook in het vliegerkorps. Onder sociale drinkers zijn ook mensen die soms veel drinken, maar ze kunnen stoppen met drinken zodra ze dat zelf willen. Daarnaast zijn er de alcoholmisbrukende drinkers. Deze mensen drinken veel en hebben daar minder controle over. Maar als ze gewezen worden op de consequenties van hun gedrag en er sancties daarop staan, dan zijn ze wel in staat te stoppen met drinken.

Alcoholisten gaan daarentegen altijd door met drinken, wat de consequenties ook zijn. Ze zijn niet meer in staat uit vrije wil te stoppen. Ook al gaat alles wat ze dierbaar is daaraan ten onder, inclusief hun gezin. Vreemd genoeg is daarop een uitzondering: hun baan! Maar dit is omdat verlies van hun baan ze de inkomsten ontnemt om drank te kopen...

Hersenschade

Alcohol is met 85% van de verslavingsgevallen onder vliegers veruit de grootste boosdoener, gevolgd door cocaïne met zo'n 7,5% van de gevallen en de overige 7,5% is verslaafd aan andere drugs. En ook bij drugs horen veel problemen. Doorgaand gebruik tast de hersenen aan en zelfs de motoriek van verslaafden kan op den duur definitief beschadigd raken. Soms is er na jaren wat herstel, maar het wordt nooit meer zoals het was.

Met name onder jonge vrouwen in de luchtvaart is 'meth' in opkomst.

Volgens Bryman is xtc een zeer gevaarlijke drug; uit onderzoek blijkt dat de hersenen al bij weinig gebruik definitief beschadigd raken, en al bij eenmalig gebruik is een dodelijke afloop niet uitzonderlijk. Ook cocaïne ziet Bryman als zeer problematisch. In tegenstelling tot het imago is dit de meest verslavende drug die er bestaat. Maar ook de opkomst van methamfetamine, ofwel 'meth', met name in de VS, baart hem



Pionier op verslavingsgebied is de wat oudere Lynn Hankes, een gerenommeerd arts en een zeer motiverende en getalenteerde spreker.

grote zorgen. Met name onder jonge vrouwen in de luchtvaartwereld is 'meth' in opkomst, mede omdat het als afslankmiddel zou helpen. Ook 'meth' beschadigt al snel blijvend de hersenen. Daarnaast schijnt heroïne in de VS, zoals veel dingen uit de jaren 60 en 70, weer een ware 'comeback' te maken.

Meewerken aan onderzoek

De manier waarop men problematische gevallen te weten komt in de VS is in grote lijnen hetzelfde als bij de ASG. Het belangrijkste is dat alles vertrouwelijk is, zodat mensen over de brug durven te komen met problemen. Ook collega's voelen een barrière om mensen aan te melden. Daarom ook moet vervolgonderzoek na een melding serieus en uitvoerig gedaan worden. Zomaar een niet concrete melding is niet genoeg. Het grote doel is de betrokken vlieger mee te laten werken aan het onderzoek. Hiervoor moet hij of zij overtuigd worden, waarbij betrokkenheid van directe familie een belangrijke rol speelt. Feitelijke informatie zal vaak de doorslag geven om iemand mee te laten werken.

Andere Europese landen hebben interesse voor het concept.

Duidelijk is dat met de ASG een grote stap voorwaarts is gezet waarbij iedereen is gebaat. ASG is er nu alleen nog voor vliegers werkzaam bij KLM en KLC, maar hopelijk wordt dit snel uitgebreid naar de andere luchtvaartmaatschappijen in ons land plus het cabinepersoneel. Ook hebben andere Europese landen al interesse getoond voor dit concept en ook andere sectoren, zoals de landelijke artsenvereniging en de vereniging van IC-verpleegkundigen, zijn zeer geïnteresseerd in deze aanpak.