

## **Tijdlijn – Communicatie, onderzoek en beeldvorming (oktober – december 1992)**

### **4 oktober 1992 (avond)**

- Op basis van informatie van de luchtverkeersbeveiliging wordt duidelijk dat het vliegtuig twee motoren heeft verloren.
- De eerste feitelijke inzichten ontstaan, terwijl de chaos op de rampplek nog groot is.

### **5 oktober 1992 (ochtend)**

- Opdracht tot begeleiding van de berging van de motoren, met als doel verdere beschadiging te voorkomen.
- Vrijgave van de eerste routekaart van het vliegtuig.

### **5 oktober 1992 (perscommunicatie)**

- De minister van Verkeer en Waterstaat verklaart dat er één motor is afgevallen (bron: rapportage log beleidscentrum).
- Eerste zichtbare discrepantie tussen feitelijke informatie en publieke communicatie.

### **Eerste dagen na het ongeval**

- Geen eigen woordvoerder bij de RLD Luchtvaartinspectie.
- Ontstaan van een *Chef-Sache*: de minister voert zelf het woord richting de pers.
- Uitspraak dat de luchtverkeersleiding adequaat en professioneel heeft gehandeld, terwijl het onderzoek nog moet beginnen.
- Eerste vragen over onafhankelijkheid van het onderzoek, gezien de ministeriële verantwoordelijkheid voor LVB en DLI.
- Benoeming van Wolleswinkel (ministerieel ressorterend) als vooronderzoeker / IIC.

### **Context (najaar 1992)**

- Groeiambities van Schiphol en KLM, mede door het Open Skies-verdrag met de Verenigde Staten (september 1992).
- Ontstaan van kritische vragen in de media over de positionering en onafhankelijkheid van het onderzoek.
- Basis gelegd voor professionele achterdocht.

### **5 – 18 oktober 1992**

- Dagelijkse informatievoorziening aan de Tweede Kamer.
- Hoge frequentie van communicatie richting politiek en betrokken partijen.

### **12 oktober 1992**

- Eerste uitdraai van de Digital Flight Data Recorder (DFDR) beschikbaar.
- Verdere onderbouwing van feitelijke reconstructie.

### **Oktober – november 1992**

- In totaal 11 voortgangsrapportages tussen 4 oktober en eind december.
- Ongebruikelijk hoge informatiestroom voor een ICAO Annex 13-onderzoek.
- Tegelijkertijd: kritische en soms negatieve berichtgeving in delen van de kwaliteitsmedia.
  - Voorbeelden van koppen:
    - “Blamerende balans van RLD-onderzoek”
    - “Onderzoek zonder pottenkijkers”
    - “Verkeersleiders hadden de motoren van het vliegtuig zien vallen”
    - “Verwarring over extra rondje”
- Onderwerpen als het vermeende “extra rondje” zorgen voor aanhoudende verwarring, ondanks dat al sinds 5 oktober duidelijk is dat dit niet gevlogen kan zijn.

### **November 1992**

- Pogingen van het ministerie, de vooronderzoeker en de Israëlische ambassadeur om via de media (o.a. Trouw) onjuistheden te corrigeren.
- Effect: toename van wantrouwen in plaats van afname.

### **Begin december 1992**

- Afgelasting van een geplande persconferentie door de minister, zonder opgave van redenen.
- Doel van de conferentie: rechtzetten van misverstanden.
- Effect: versterking van de indruk van politieke beïnvloeding van het onderzoek.

### **7 december 1992**

- Krachtige reactie van de vooronderzoeker Wolleswinkel, inclusief dreiging tot aftreden als IIC  
(PIN 19921207: Brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat).

### **December 1992**

- Besluit om niet actief alle mediaberichten en speculaties te bestrijden, mede vanwege het intensieve onderzoeksproces en het gepolariseerde mediaklimaat.
- Verwachting dat de feiten uiteindelijk voor zich zouden spreken.

### **Eind 1992 – conclusie eerste fase**

- De communicatieslag met de media is feitelijk binnen één maand verloren.
- Tegelijkertijd blijft de formele informatievoorziening richting politiek en betrokken partijen intensief en gestructureerd.

- Wantrouwen zet zich vast als blijvende factor in het verdere verloop.

### **1992 – 1999 (nasleep)**

- Aanhoudende mediaberichtgeving en maatschappelijke onrust.
- Uiteindelijk leidend tot de parlementaire enquête in 1999.

### **2022 (reflectie in Rampvlucht)**

- Stelling dat de parlementaire enquête mogelijk niet nodig was geweest indien de feiten eerder centraal hadden gestaan.