

# Chronologisch overzicht Bijlmerramp:

## 1992

04-10-1992 Ramp

06 t/m 08 okt Algemene Beschouwingen uitgesteld

08-10-1992 14.00 uur Briefing op departement van V&W met de VC's van V&W en VROM

12-10-1992 Week van; status vooronderzoeker.

13-10-1992 PvdA (De Jong) vraagt een onafhankelijke vooronderzoeker n.a.v. brief minister (22861, nr.2) en artikel in NRC

14-10-1992 Procedurevergadering V&W

*Waar in de witte keten?*

23-10-1992 Onderzoek ECD naar militaire vracht

04-11-1992 Artikel in Trouw (gebeurt niks mee?!)

24-11-1992 ECD; geen onrechtmatigheden militaire vracht

*→ statische vracht brief ge-  
vonden in 20.*

## 1993

23-01-1993 Artikel in Trouw

25-01-1993 Brief minister V&W aan VC V&W (nr. 9)

PM > Verdere reacties? AO's?

17-09-1993 Artikel Trouw

17-09-1993 nr. 85 vragen Rob van Gijzel aan V&W  
Mogelijke aanwezigheid gevaarlijke stoffen in El-Al Boeing

*dis. directeur*

*13-10-93  
uranium*

20-09-1993 Tip Frits van Castricum > Theo Luiks, Rijks Verkeersinspectie (functie? > Ineke)

6-10-93 Antwoord Maij-Weggen op vragen 858

*Zeg tegen Rob dat hij  
door moet vragen over de  
lading, het klopt  
niet.*

24-09-1993 Overleg Rob met Alders tijdens pauze ministeraad.  
nr. 108 vragen Rob van Gijzel aan VROM  
Aanwezigheid gevaarlijke stoffen in El-Al Boeing

PM > Verarmd Uranium

28-09-1993 Artikel Trouw

30-09-1993 nr. 31/42 vragen Rob van Gijzel aan V&W  
Cockpit-voice-recorder van de El-Al Boeing

04-10-1993 Antwoord Maij-Weggen op vragen 31/42

08-10-1993 Nader antwoord Maij-Weggen op vragen 31/42

14-10-1993 Hoorzitting Raad voor de Luchtvaart  
persberichten?

05-11-1993 Antwoord Alders op vragen 108  
Persbericht brief 22 VROM

? Begrotingsbehandeling 1994, vrijgeven band verkeerstoren

## 1994

24-02-1994 Rapport Raad vd Luchtvaart  
AO pas op 26-04-1995!  
Procedure VC V&W; wachten op brief minister

24-03-1994 Brief Carel Boer door Rob via VC V&W naar minister gestuurd

16-06-1994 Reactie van de minister V&W op de brief van Carel Boer (24-03)

15-07-1994 Voortgangsrapportage van de min. V&W over het rapport RvdL

29-09-1994 Fractiebestuur over Bijlmer (niet gevonden!)

04-10-1994 Artikel Trouw

06-10-1994 nr. 85 vragen Van Gijzel aan V&W  
Onderzoek naar de Bijlmer

13-10-1994 Interview Rob van Gijzel met NOVA, Rob de Lange

18-10-1994 Antwoord Jorritsma op vragen nr. 85

10-11-1994 nr. 257 vragen Rosenmoller en Van Gijzel aan V&W  
Afwezigheid CVR in El-Al Boeing

16-11-1994 16<sup>00</sup> Gesprek Rob van Gijzel met medewerkers van El-Al (Glen P.) en Van  
Zijl n.a.v. uitzending NOVA 13-10 (procesverbaal 12/10/92)

23-11-1994 Gesprek met Wallage over gesprek van 16-11. Hij geeft dit weer  
door aan min. BIZA

24-11-1994 24-11-1994 *gesprek met Rob → G. van El Al*  
12-12-1994 Antwoord Jorritsma op vragen nr. 257

*inrode*

21-12-1994 12<sup>00</sup> Tweede gesprek met P. + brief overhandigt  
daarna nog contact met Wallage gehad

## 1995

19-01-1995 Dhr. Liefers BVD belt voor een gesprek

02-02-1995 14.00 uur Gesprek met Liefers en Harteveld van de BVD



Dulleman 08370-  
23481

PM > Uitzoeken Harteveld, <sup>FP</sup>Lievers en Sonneveld

22-02-1995 Brief min V&W over aanbevelingen RvdL, exact 1 jaar na rapport

09-03-1995 Bijzondere procedurevergadering met Dhr. Bertholet

22-03-1995 Gesprek met Van Dam van de RLD (Veiligheid)

15-04-1995 Interview Rob van Gijzel met HN Magazine

21-04-1995 Brief V&W over rapport Bertholet en Latour, scheefstand motor 3

26-04-1995 AO met V&W 22861 nr.11 over eindrapport Raad voor de Luchtvaart (24-02-1994)  
Rob van Gijzel; onacceptabele risico's genomen, lading onduidelijk  
gaarne compleet overzicht, scheefstand motoren,  
verantwoordelijkheden tijdens onderzoek onduidelijk.

02-05-1995 Gesprek tussen Jorritsma en Rob van Gijzel loopt fout

17-05-1995 Jorritsma wordt door Rob van Gijzel geïnformeerd over de El-Al werknemers

14-06-1995 gesprek tussen Rob van Gijzel en Jorritsma

22-06-1995 AO met Jorritsma 22861 nr. 12,  
Vraag om opheldering vrachtdocumentatie: alles is aanwezig en klopt; Rob van Gijzel vraagt om inzage en krijgt toestemming.

19-10-1995 Wederom gesprek met P. *Breek arbeidsomstandigheden bij El-Al → doorga-  
stuur naar Mediant.*

november 1995 Verzoek tot inzage vrachtdocumenten

1996

19-01-1996

Schriftelijke toestemming tot inzage vrachtdocumenten  
Brief (51) aan Lieben (V&W); opvragen stukken  
Brief (52) aan min. V&W over inzage documenten El-Al ongeval

22-01-1996 Bezoek Rob van Gijzel aan BVOI, bureau vooronderzoek  
ongevallen en incidenten; niets gevonden.

05-02-1996 Tweede bezoek Rob van Gijzel aan BVOI

06-02-1996 Brief van Rob van Gijzel en Van 't Riet aan VC V&W (96-77)  
Verzoek om informatie van de minister over onafhankelijke  
vooronderzoeker en wijze van onderzoek (zie Volkskrant 27/01)

21-03-1996 Brief Rob van Gijzel (55a) aan V&W  
N.a.v. bezoek aan BVOI; verzoek tot inzage van de  
vrachtdocumenten NY-TAV en NOTOC.

06-05-1996 -Brief Rob van Gijzel (56) aan V&W

*antwoord op 21-3*

Documenten lading

07-05-1996 Uitzending Nova over Plettenberg

08-05-1996 Rob van Gijzel en Van Rooij (nr.13) stellen vragen tijdens  
Regeling van Werkzaamheden n.a.v. uitzending NOVA (Plettenberg)  
over de lading van het El-Al toestel

09-05-1996 Brief van de Raad vd Luchtvaart, Bodewes, n.a.v. vragen 08-05

13-05-1996 Antwoord van Jorritsma 22861 nr.13 op vragen van 08-05

14-05-1996 Spoeddebat aangevraagd door Rob van Gijzel  
(HTK 95-96, 5529-5544)  
Behandeling brief met antwoorden min. V&W (nr.13), o.a. ontbreken  
handtekening op NOTOC.  
Jorritsma zegt toe de vrachtdocumenten op te vragen in Israël  
en stelt dat Plattenberg geen aangifte heeft gedaan.

juni 1996 werkgroep lading

04-07-1996 Brief Rob van Gijzel aan min. Justitie  
Aangifte door Plettenberg

12-09-1996 NOVA; verschil in vrachtdocumenten tussen degene die Jorritsma  
naar de Kamer stuurde en die de advocaat slachtoffers (v.d. Goen)  
heeft ontvangen.

08-10-1997 Interpellatie Rob van Gijzel tijdens debat met min. V&W  
(HTK 97-98, 753-756)  
Onderzoek Bijlmerramp; House Airway Bills en heropening justitieel  
onderzoek

23-10-1997 nr. 178 vragen Rob van Gijzel aan VROM  
Gezondheidsklachten in Zuid-Oost als gevolg van uranium

24-10-1997 nr. 191 vragen Rob van Gijzel aan V&W  
Aanpassingen aan Boeings 747

09-12-1997 Instellen Cie. Luchtrachtdocumentatie (Hoekstra)

31-03-1998 Ordedebat; Van Gijzel stelt vragen over gezondheidsklachten,  
aanvraag voor spoeddebat

02-04-1998 Motie Rob van Gijzel (nr.21)  
Medisch onderzoeksprogramma en centraal meldpunt

07-04-1998 Brief Rob van Gijzel aan voorzitter VC V&W  
Argumentatie voor parlementair onderzoek

09-04-1998 Plenair debat met V&W over gezondheidsklachten

23-06-1998 AO over gevolgen Bijlmerramp



Beklaagdenbank Bijlmer

## Verontrusting en verwarring in parlementaire enquête

Joost Oranje

De parlementaire enquête naar de Bijlmerramp zette het land de afgelopen weken op de kop. Was het een ordinaire mediahype? Overspannen reacties op halve feiten? Of leggen de puzzelaars van de commissie langzaam maar zeker een verontrustend plaatje van ambtelijk en bestuurlijk Nederland? Een tussenbalans na het eerste deel van de verhoren.

Het gebeurde bijna op kousenvoeten.

Lees bijvoorbeeld nog eens de voorzichtige formulering na die Theo Meijer, destijds onbekend Kamerlid voor het CDA, op 17 september 1998 gebruikte: „Er moet de mogelijkheid zijn om mensen onder ede te kunnen horen”.

Hij benadrukte het nog maar eens: „Waar nodig“.

Hij benadrukte het nog maar eens: „vraag nodig.“  
Het was een donderdagavond in de dr. J.M. den Uylzaal van het Tweede Kamergebouw. De 'Werkgroep Vliegkamp Bijlmermeer' gaf een bescheiden persconferentie waar ze haar advies toelichtte aan de collega-parlementarissen. Er moest een 'uitgebreid feitenonderzoek' komen naar de Bijlmerramp en de oplossing, wellicht met een paar verhooren onder ede.

„Waar nodig.“

En zo gebeurde het. In oktober 1998 werd de parlementaire commissie officieel ingesteld. Onder voorzitterschap van diezelfde Theo Meijer begonnen vijf kamerleden, bijna allemaal een onbescreven blad in het Bijlmerrampdossier, met het verzamelen van de puzzelstukjes. De verwachtingen waren niet al te hoog. Het moest een kort en snel onderzoek worden van wat in de wandelgangen schertsend de 'traumacommissie' werd genoemd: ze was nodig om de Bijlmerramp te verwerken, om eindelijk eens een eind te maken aan de vele complottheorieën. Eigenlijk was het een 'enquête voor de slachtoffers' en niet zozeer voor de politiek zelf. Minister Jorritsma (Economische Zaken, maar in het vorige kabinet Verkeer en Waterstaat) had zelfs publiekelijk laten weten dat ze er niet veel van verwachtte. En eerder al had premier Kok een eigen onderzoek van de Kamer naar de Bijlmerramp 'verbodig' genoemd. "Eerst moet aannemelijk zijn dat het kabinet te weinig gedaan heeft om informatie te achterhalen", zei hij toen. Vijf maanden later heeft het 'uitgebreid feitenonderzoek' zich op diezelfde kousenvoeten ontwikkeld tot een full swing parlementaire enquête in de spotlights van de media. De personen die 'waar nodig' onder ede gehoord zouden moeten worden, zijn er vele tientallen geworden. En de openbare verhoren hebben al een geveugelde uitdrukking opgeleverd: onder de pet houden. De enquêtecommissie beheerste de afslagen weken het nieuws. Maar werden we er ook wiizer van?

afgelopen weken het nieuws. Maar werden we er ook wijzer van? De bom barstte op 3 februari, toen de enquêtecommissie details uit een telefoongesprek openbaarde waarin een El Al-medewerker bij de luchtverkeersleiding op Schiphol gewag maakte van gevaarlijke stoffen aan boord van het ramptoestel. Hij droomde aan dat feit niet wereldkundig te maken waarna hij als geruststellend antwoord kreeg dat „ze het van ons niet zullen horen". Het was nieuws dat premier Kok "razend", minister Jorritsma "verbijsterd" en oud-minister Maij-Weggen "ontgoocheld" maakte. Ambtenaren werden in een sfeer van collectieve verontwaardiging geschorst. Maar afgelopen woensdag werd de rel gerelativeerd. De betrokken El Al-medewerker moest toegeven dat hij de verkeerde lijst met gevaarlijke stoffen had voorgelezen.

Hoewel het principiële punt overeind blijft dat de luchtverkeersleiding wel erg gemakkelijk geheimhouding toezegt, wierp de zaak toch een smet op de commissie. Twee andere getuigen hadden al snel na het nieuws in hun openbare verhoor verteld dat per abuis de verkeerde lijst was voorgelezen. Door zo lang te wachten met het oproepen van de bewuste EI Al-medewerker bleef dagenlang het beeld bestaan van een onthulling die geen onthulling bleek.

Het leverde de commissie veel kritiek op, maar dat neemt niet weg dat er in de afgelopen weken een opmerkelijk patroon zichtbaar is geworden. Overheidsdiensten die al ruim zes jaar met de Bijlmerramp bezig zijn, werden geconfronteerd met een enquêtecommissie van parlementariërs die ineens diepgaande interesse voor het dossier toonde. De spanning tussen enerzijds deze plotselinge politieke nieuwsgierigheid en anderzijds het ambtelijk handelen uit het verleden, zorgde regelmatig voor een

confronterende sfeer in de zaal van de Eerste Kamer waar de openbare verhoren plaatsvinden. De commissie slaagde erin om bloot te leggen hoe een aantal overheidsdiensten sinds oktober 1992 met de Bijlmerramp is omgegaan. Zo kreeg ze, na jaren van vermoedens, gedocumenteerd boven water dat de Rijksluchtvaartdienst (RLD) vanaf het allereerste moment op de hoogte had kunnen zijn van de aanwezigheid van verarmd uranium als contragewicht in het staartstuk van de EI Al-Boeing. Op de risico's van de stof, zowel bij de berging als bij het eventuele verbranden van het verarmd uranium, was men in oktober 1992 zelfs geattendeerd. In de KLM-hangar, destijds in gebruik genomen door de RLD, werden uitgebreide veiligheidsinstructies opgehangen, maar de mensen op de rampplek in de Bijlmer en de vuilstortplaatsen waar het puin verwerkt werd hoorden niets.

De handwijze van ambtenaren werd door de commissie ook aan de kaak gesteld in de verhoren over de gedegenheid waarmee de RLD na de crash het technisch onderzoek naar het rampvliegtuig had verricht. Daarnaast slaagde de commissie erin twee onderhoudsmonteurs van EI Al onder ede te laten verklaren dat toestellen van de Israelische luchtvaartmaatschappij wel eens de lucht ingaan terwijl zij daar technische twijfels over hebben.

Afgelopen donderdag maakte de commissie bekend aanvullende vrachtdocumenten los te hebben gekregen van de Israëlische autoriteiten over de nog ontbrekende twintig ton lading. En dat terwijl minister Jorritsma in de Tweede Kamer steeds heeft volgehouden dat haar RLD-ambtenaren er alles aan hebben gedaan om de papieren boven water te krijgen. Diezelfde verhoord vertelden ambtenaren van de Economische Controle Dienst (ECD) dat hun organisatie de afgelopen jaren tot twee keer toe had aangeboden verdere stappen te nemen in het onderzoek naar de lading, maar dat het door de RLD niet nodig was geacht.

De dag daarvoor bleek dat weer een andere overheidsdienst, de toenmalige Rijkspolitie Dienst Luchtvaart op Schiphol, niet bepaalde de schoonheidsprijs verdient als het gaat om het inzamelen van alle relevante vrachtdocumentatie van de rampvolgvloer. Voorzitter Meijer vroeg de toenmalige Rijkspolitiechef tijdens zijn verhoor velen of hij zelf vond dat zijn dienst goed gefunctioneerd had. Ook commissiël Singh Varma („t is misschien een vervelende vraag voor u“) hield een van de rijksdiensten van de ECD voor of hij vond dat zijn dienst wel genoeg initiatief had getoond als het ging om naspeuringen. Natuurlijk probeerden de ambtenaren uit de helikopter de ECD te helpen.

Natuurlijk probeerden de ambtenaren uit de bekende  
degelijk goed gewerkt, vond de Rijkspolitie  
luchtverkeersleiding. Ik wil het niet  
geen gelegenheid  
brief na zijn openba  
Maar de puzzelaars  
overheidsdiensten o  
kunt u korte antwo  
zegt") en er waren s  
Hoogtepunt in dat ve  
van een aantal vrach  
voorzitter Meijer zich  
Het leek allemaal een  
dr. J.M. den Uyl zaal:  
te lang gereageerd op  
Maar de enquêtecom  
Nederland, het primair  
ambtenarenapparaat is  
aan de werkelijkheid d  
dat veel nieuwe inzichte  
Er is dan wel slordig om  
van de oorzaken is van  
spectaculair, maar het s  
andere maatschappijen.  
gekund, maar of dat ook  
ophangbouden van een v  
Ook in het dossier over d  
wonderbaarlijke bekend  
vracht. De ladingdocumen  
gebleken dat er van de v  
circuleren er bij een van d  
documenten. En hoe zit he



staatsveiligheid' verhinderen daar nadere informatie over te geven? Is de papieren werkelijkheid over de vracht wel de echte werkelijkheid?

Duidelijk is wel dat de Nederlandse onderzoeksautoriteiten hebben verzuimd om in oktober 1992 de complete vrachtdocumentatie snel in te zamelen. Het grootste gedeelte van de airwaybills die betrekking hadden op de lading uit New York kwam zelfs pas in 1996 boven water. Maar nog steeds is het een raadsel wie op welk moment de vrachtbrieven heeft opgehaald.

Zo leidt het soms verrassende werk van de commissie-Meijer naar nieuwe vragen, die kunnen worden gevoegd bij de onduidelijkheden die er al waren. Zijn de tientallen verklaringen over de mannen in witte pakken niet meer dan een complottheorie? Wat was de rol van de Israëlische veiligheidsdiensten op en rond de datum van 4 oktober? Zal de cockpitvoice-recorder ooit nog boven water komen?

De Tweede Kamer zelf mag de afgelopen jaren, in de woorden van Theo Meijer, achter incidenten aangelopen hebben, zij krijgt daar ook de rekening voor gepresenteerd. Na „meer dan 76 maanden" (politiechef Bloemen in zijn verhoor) blijkt het op sommige punten simpelweg niet meer mogelijk de waarheid te achterhalen. Tegenstrijdige verklaringen, vervaagde herinneringen en niet-uitgevoerde onderzoeken zijn het gevolg. Wat was er gebeurd als ook de politiek zelf sneller actie had ondernomen om het Bijlmerdossier te sluiten? „Een gemiste kans", constateerde een ECD-rechercheur donderdag, toen duidelijk werd dat er door zijn dienst al veel eerder aanvullende naspeuringen hadden kunnen worden uitgevoerd naar de lading. „Dan was deze enquête misschien niet nodig geweest", verzuchtte commissielid en parlementarier Singh Varma.

De commissie-Hoekstra, die in 1998 de gang van zaken rond de vrachtbrieven onderzocht, constateerde al dat de verschillende overheidsdiensten langs elkaar heen en 'inconsistent' hadden gewerkt. De enquêtecommissie zal deze conclusie ongetwijfeld onderschrijven en verbreden. Maar spannend zal het vooral worden als de blik wordt gericht op de politiek verantwoordelijken. Zij maken in de laatste week van de openbare verhoren de gang naar de Eerste Kamer. De 'traumacommissie' krijgt dan een zware politieke lading. Waar lag de verantwoordelijkheid van het ambtelijk handelen? Wie wist wat? Waarom nam de politiek niet eerder het initiatief? En zal de Zwarte Piet alleen bij de ambtenaren terecht komen? Minister Jorritsma vond het blijkbaar nodig om begin deze week publiekelijk te verkondigen dat ze af zou treden als zou blijken dat haar iets te verwijten viel in het Bijlmerdossier. Waarmee maar weer duidelijk werd dat de 'enquête voor de slachtoffers' toch ook een enquête voor de politiek is geworden. De puzzel zal altijd ontbrekende stukjes tellen. Maar de puzzelaars op kousenvoeten zouden best wel eens politieke reuzendoders kunnen blijken te zijn. En dat had niemand in de dr. J.M. den Uylzaal, op die donderdagavond 17 september, kunnen vermoeden.

~~Poul-Bladwijzer niet gedefinieerd naar overzicht.~~



20/2/99

## Belangrijkste uitkomsten tot nu toe:

- Onderliggende vrachtdocumenten over ontbrekende twintig ton lading zijn beschikbaar gekomen
- Vrachtbrieven (master airwaybills) werden niet vlak na het ongeval opgehaald
- Gevaarlijke-stoffenlijst werd gecheckt zonder complete vrachtdocumentatie
- Gevaarlijke-stoffenlijst werd niet bekeken op gevolgen voor de volksgezondheid
- RLD was schriftelijk door Amerikaanse FAA gewaarschuwd voor risico's verarmd uranium in staartstuk van het toestel
- RLD is uiterlijk 7 oktober 1992 geattendeerd op dit risico.
- Veiligheidsvoorschriften zijn niet doorgegeven naar de rampplek en vuilstortplaatsen.
- Tweede Kamer werd pas in september 1993 geïnformeerd over het verarmd uranium.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volksgezondheid hadden jarenlang geen contact over de gezondheidsklachten.
- RLD deed op eigen initiatief weinig intensief detailonderzoek naar de vrachtdocumentatie. Vaststelling technische oorzaak crash werd belangrijker geacht dan lading.
- RLD ging niet in op aanbod ECD voor nader onderzoek vrachtdocumentatie
- Onderzoek naar technische staat ramptoestel na de crash verliep oppervlakkig
- Luchtverkeersleiding getuigt over speciale instructies m.b.t. EI Al op Schiphol
- EI Al-onderhoudsmonteurs getuigen kritisch over technisch onderhoud EI Al
- In 1992 spanningen bij Rijkspolitie Dienst luchtvaart. Dienst evalueerde Bijlmerramp niet
- Ondanks Israelische toezeggingen, op het hoogste niveau, om alles te doen aan het achterhalen van details over de vracht, kwam deze informatie pas deze week boven water.

## Belangrijkste nog openstaande vragen:

Slaagt de commissie erin de vele tegenstrijdige verklaringen te ontzenuwen?

- Wat zijn de oorzaken van de vele gezondheidsklachten? Waarom is door de overheid zo traag op die klachten gereageerd?
- Is de papieren lading ook de werkelijke lading? Komen er bijvoorbeeld meer gegevens over de militaire vracht?
- waarom werkte Israel ruim zes jaar lang tot op het hoogste niveau niet mee aan het verstrekken van detailinformatie over de vracht?
- waarom vloog er, kort na de ramp, een ingehuurd, officieel leeg, vrachtvliegtuig naar Tel Aviv?
- Wie haalde op welk moment de vrachtbrieven op in de vrachtlods van EI Al?
- Kan het oppervlakkige technische onderzoek naar het ramptoestel tot gevolg hebben gehad dat er andere oorzaken zijn voor het ongeval dan nu bekend?
- Wie waren de 'mannen in witte pakken'?
- Welke rol speelde de 'EI Al-security-dienst' en/of Israeliërs met diplomatieke paspoorten op de rampplek?
- Waar is de cockpitvoicerecorder?
- Waarom verklaart brandweercommandant Ernst dat hij naar de Commissie van Overleg op Schiphol heeft gebeld terwijl betrokkenen dat ontkennen?
- Heeft EI Al, buiten het beveiligingsaspect, een speciale positie op Schiphol?
- Is het onderhoud bij EI Al significant slechter dan bij andere maatschappijen?
- Welke verantwoordelijke politici waren op de hoogte van diverse aspecten?
- Waarom werd door die politici niet meer druk uitgeoefend op het ambtenarenapparaat om veel sneller gegevens over met name de vracht en de gezondheidsklachten te verkrijgen?



- Vragen 85 Van Gijzel 6-10-'94 aan Doritsma over onderzoek Býluerramp
- RTL 4 5-10-94 docu Býluerramp
- Nova 13-10-94
- Inbreng AO 26-4-95 opnemen in publicatie?
- ~~Rob~~: interview met ~~HA~~ ~~Magarije~~ 15-4-95 → Doritsma zegt dat Mag de Kamer origineel heeft geïnformeerd over controle ECD vooraf
- Volkekrant 27-01-1996 <sup>onderzoek</sup> ~~over de ramp~~ El Al ramp
- Nova 07-05-1996 Plettenberg.
- regeling werkzaamheden 08-05-1996 (~~Handlitz~~ ~~H. m. 29 1995-1996~~) Vragen Rob + Van Rooij aan V+W.
- 28-10-1994 ~~28~~ ~~ECD~~ mededeling ECD heeft brief min. V+W met vooraf lading gecontroleerd!   
 ~~!~~ Waar komt dit in voor, wie zegt dit?
- Brief Rob aan min. Justitie → aangifte Plettenberg 04/97
- 09-12-1997 Trouw over Cie. Hoekstra
- Vertrouwelijk Rapport ECD 12-03-1996 aan VC Justitie
- AO 09-04-1998 Helicopter <sup>Witte Palke</sup> vlucht Býluerramp
- Trouw 15-04-1998 Witte Palke