

CEES VAN DEN AKKER ADVIES

Rapport Risicoanalyse



PRA- Conventionele Explosieven

Crashlocatie Short Stirling Lilbosch

Datum: 15 september 2014

Versie: 1

Nr : CA/PRA/1405

Datum: 15 september 2014	Datum: 13-11-2014
Opgesteld door: Cees van den Akker	Opdrachtgever: Gemeente Echt - Susteren
	

Inhoudsopgave	Pagina
Afkortingen en specificatie	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleemsituatie	4
1.3 Doel	4
1.4 Werkwijze	4
1.5 Verantwoording	5
2 Locatiegebonden informatie	6
2.1 Crashlocatie	6
2.2 Probleeminventarisatie uit VO- CE	7
2.3 Risicokaart CE	10
2.4 Kaart 1953	11
2.5 Situatie rangeerterrein kort na 1945	13
3. Risicoanalyse (gebied)	12
3.1 Beschikbare informatie	12
3.2 Contra indicatie	13
4. Risicoanalyse	15
4.1 Risicowaarde	16
5. Advies	16
6. Bijlage	17
Protocol "Toevalstreffer CE uit Tweede Wereldoorlog".	

Afkortingen en specificaties

PRA- CE	Projectgebonden Risico Analyse CE
CE	Conventioneel Explosief
WSCS- OCE	Werkveld Specifiek Certificatie Schema OCE
OCE	Opsporen Conventionele Explosieven
EODD	Explosieven Opruiming Dienst Defensie
OCE	Opsporen Conventionele Explosieven
UO	Uitvoeringsopdrachten
WO	Werkopdracht

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In de avond van 10 september 1942 vertrekt een luchtvloot van 476 vliegtuigen vanuit Engeland voor een nachtelijke aanval op Düsseldorf. Een van deze vliegtuigen die ingezet wordt is de Short Stirling W7630 MG-M van het 7e Squadron Royal Air Force (RAF), gestationeerd op de vliegbasis Oakingen, Cambridge. De vlucht naar het doel verloopt zonder incidenten, totdat op 15 minuten vanaf het doel de intercom het begeeft. Het vliegtuig heeft van het afweergeschut verschillende treffers geïncasseerd en de bemanning is niet in staat de hierdoor ontstane problemen op te lossen. De piloot kan niet meer communiceren met zijn bemanning, waardoor het bevel tot droppen van de bommen waarschijnlijk niet is gehoord door de bommenrichter en het zeer twijfelachtig is of de bommen daadwerkelijk zijn afgeworpen. Het vliegtuig vervolgt zijn route, verliest snel hoogte en stort uiteindelijk om ongeveer 23.15 uur neer in een weiland nabij Abdij Lilbosch te Echt.

Om inzicht te krijgen in de mogelijke risico's heeft de gemeente Echt-Susteren aan *CEES VAN DEN AKKER ADVIES* verzocht een risicoanalyse uit te voeren met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van de crashlocatie.

1.2 Probleemsituatie

Op verzoek van de gemeente Echt-Susteren is door majoor A.L. Kappert Stafofficier Vliegtuigberging Logistiek Centrum Woensdrecht Commando Luchtstrijdkrachten een "Historisch Onderzoek WO II- vliegtuigwraklocatie", gemeente Echt-Susteren uitgevoerd. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een Rapportage Historisch Onderzoek projectnummer, LCW/SOVB/0313. De conclusie en aanbevelingen zijn vastgelegd onder pag. 4 van het historisch vooronderzoek.

Eventuele berging van het vliegtuigwrak:

Het gemeentebestuur heeft ervoor gekozen geen middelen beschikbaar te stellen voor de berging van de vliegtuigwrakdelen, eventuele stoffelijke resten en mogelijke explosieven.

Mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven:

Indien er zich binnen de crashlocatie één of meerdere niet gesprongen explosieven in de bodem bevinden, is dat een risico in het kader van de Openbare Orde en Veiligheid (OOV). Het is daarom van belang om duidelijkheid te krijgen over de omvang van het probleem ten einde de veiligheid voor personen en omgeving, tengevolge van het gebruik van het terrein als landbouwgrond te kunnen garanderen.

1.3 Doel

Het doel van de risicoanalyse, is het gegrond uitbrengen van een advies aan het bevoegd gezag voor de te nemen maatregelen met betrekking tot de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven in relatie met het gebruik van het gebied "crashlocatie Short Stirling" als landbouwgrond.

1.4 Werkwijze

Voor het uitvoeren van de risicoanalyse en het formuleren van een advies is gebruik gemaakt van de navolgende bronnen:

- Rapport Historisch Onderzoek WO-II - vliegtuigwraklocatie, gemeente Echt-Susteren LCW/SOVB/0313, opgesteld door majoor A.L. Kappert (LCW)
- Rapport Historisch overzicht en advies Berging van de Short Stirling Bommenwerper Mk I W 7630 MG-M door Marleen Jennissen januari 2013

1.5 Verantwoording

De risico- inventarisatie is uitgevoerd door de C. J. E. M. van den Akker (senior adviseur OCE).
De definitieve beslissing t.a.v. de aanvaardbare veiligheidsrisico's voor het verdachte gebied behoort te worden genomen door het bevoegd gezag (gemeente Echt- Susteren).

2. LOCATIEGEBONDEN INFORMATIE.

2.1



In blauw aangegeven het gebied waarbinnen de Short Stirling is neergekomen

2.2 Probleeminventarisatie uit vooronderzoek CE

2.2.1 (Bron: Historisch vooronderzoek WOII- vliegtuigwrak LCW/SOVB/0313)

Algemeen:

Middels de voorhanden zijnde informatie moet worden vastgesteld of op de verdachte locatie een vliegtuig uit de Tweede wereldoorlog is neergestort. Daar waar mogelijk zal worden vastgesteld of er sprake is van conventionele explosieven (CE), stoffelijke resten vermiste bemanningsleden en of een vervolgonderzoek noodzakelijk wordt geacht.

Voorlopige conclusie inventarisatie:

Uit de verzamelde informatie kan worden vastgesteld dat in het onderzoeksgebied zich de wrakdelen van een Engelse bommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog bevinden.

2.2.2 Conclusie uit Vooronderzoek CE (Bron: Historisch vooronderzoek WOII-vliegtuigwrak LCW/SOVB/0313)

Historisch vooronderzoek WOII-vliegtuigwrak
Gemeente Echt-Susteren

Classificatie: intern gebruik gemeente

4. CONCLUSIES en AANBEVELINGEN

4.1. Conclusies

a. Vliegtuigwrak

Uit bureauonderzoek is vastgesteld dat in het weiland nabij Abdij Lilbosch zich hoogst waarschijnlijk de restanten bevinden van een viermotorige Engelse bommenwerper van het type Short Stirling (zie foto voorblad).

Volgens de informatie van de AHB is een toestel van dit type op 10 september 1942 in het verdachte onderzoeksgebied neergestort (bijlage 6).

Aan de hand van historische gegevens, missiegegevens van de bommenwerper en getuigenverklaringen is het vliegtuigserienummer - onder voorbehoud - vastgesteld. Hierbij wordt expliciet aangegeven dat het de-meest-aannemelijke-keuze betreft.

De bewuste bommenwerper vertrok op 10 september 1942 om 20.30 uur van zijn thuisbasis Oakington in Engeland voor een bombardementsmissie op Düsseldorf (Duitsland). Na een turbulente vlucht met veel tegenslagen werd het vliegtuig op de terugweg dusdanig geraakt door een Duitse nachtjager, dat het brandend is neergekomen in het weiland nabij Abdij Lilbosch op 10 september 1942 omstreeks 23.15 uur.

b. Conventionele Explosieven

Door de Air Historical Branche is de bommenlast van het toestel bekend gesteld. Zie hiervoor tabel 3.2. Het vliegtuig was, nadat het boven Düsseldorf is geweest, op de terugweg naar Engeland (zie bijlage 5. Crashplaats t.o.v. vliegroute), uit de verklaring van P/O P.G. Freberg blijkt dat de bommenlast hoogst waarschijnlijk door een communicatiestoring niet is afgeworpen. De verklaring van P/O Freberg wordt ondersteund door de verklaring van veldwachter van Halbeek die bij aankomst op de crashlocatie een brandend vliegtuigwrak aantreft met in de directe omgeving drie grote bomkraters. Het is aannemelijk dat het overig deel van de bommenlast zich in de bodem van de crashlocatie bevindt.

Een deel van de boordmunitie is tijdens gevechtshandelingen verschoten, er moet echter wel rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van boordmunitie in de bodem van de crashlocatie.

Het uitgevoerde onderzoek ter plaatse heeft een aantal verdachte objecten opgeleverd (bijlage 8.). Door benadering en identificatie kan worden vastgesteld of deze objecten CE of delen van het vliegtuigwrak zijn. Ook kan het niet worden uitgesloten dat buiten het initieel vastgestelde onderzoeksgebied nog mogelijk vliegtuigwrakdelen en/of CE, of delen hiervan, kunnen worden aangetroffen.

c. Vliegtuigbemanning

Van de achtkoppige bemanning van de Short Stirling Mk I W7630 hebben er zes de crash niet overleefd. Twee bemanningsleden, Flt/Lt. R. Barr en P/O E.R.M. Runnacles liggen begraven op begraafplaats "Jonkerbos" te Nijmegen. Eén bemanningslid, P/O E.H. Cook, is na de crash krijgsgevangen gemaakt en één bemanningslid, P/O P.G. Freberg, is na de crash ontsnapt en met hulp van het verzet later teruggekeerd naar Engeland. De overige vier bemanningsleden, P/O I.D. Fountain, Sgt. M.S. Pepper, Sgt. P.B. Price en Sgt. J. Greenwood zijn tot op heden nog vermist. Door de verklaringen, van zowel de heer van der Poort en de gebroeders van Ophoven, dat na de oorlog bij bergingspogingen stoffelijke resten zijn gevonden, is het niet uit te sluiten dat de stoffelijke resten van de vier vermiste bemanningsleden nog op de crashlocatie aanwezig zijn.

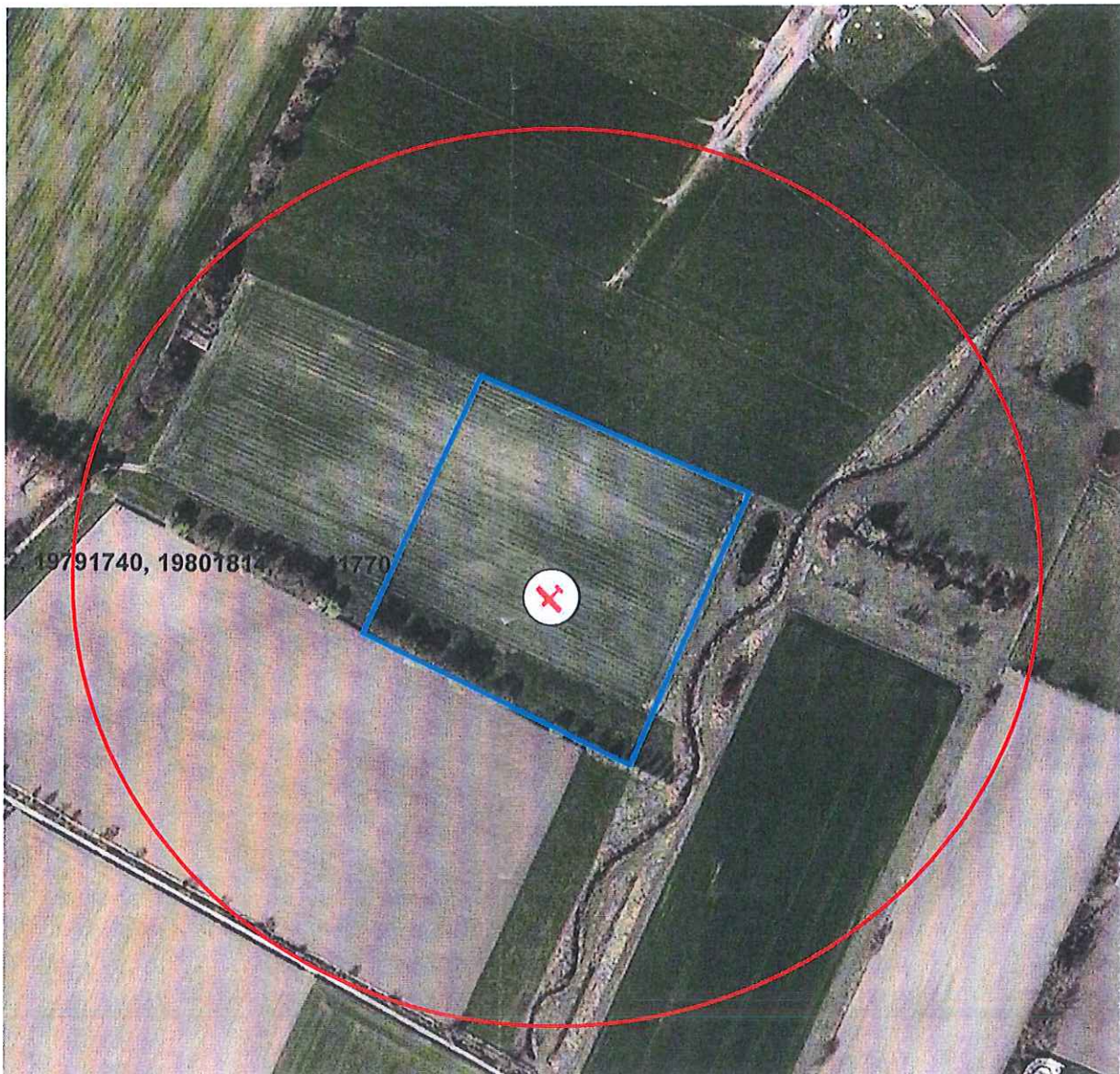
d. **Milieutechnisch**

Het kan niet worden uitgesloten dat in het onderzoeksgebied mogelijk nog een beperkte, doch onbekende, hoeveelheid (milieu)gevaarlijke stoffen kan worden aangetroffen: resten van olie, asbest en mogelijk een kleine hoeveelheid licht radioactief materiaal. Deze stoffen kunnen een bedreiging vormen voor de gezondheid en het milieu (zie tabel 3.3).

4.2. **Aanbevelingen**

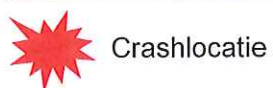
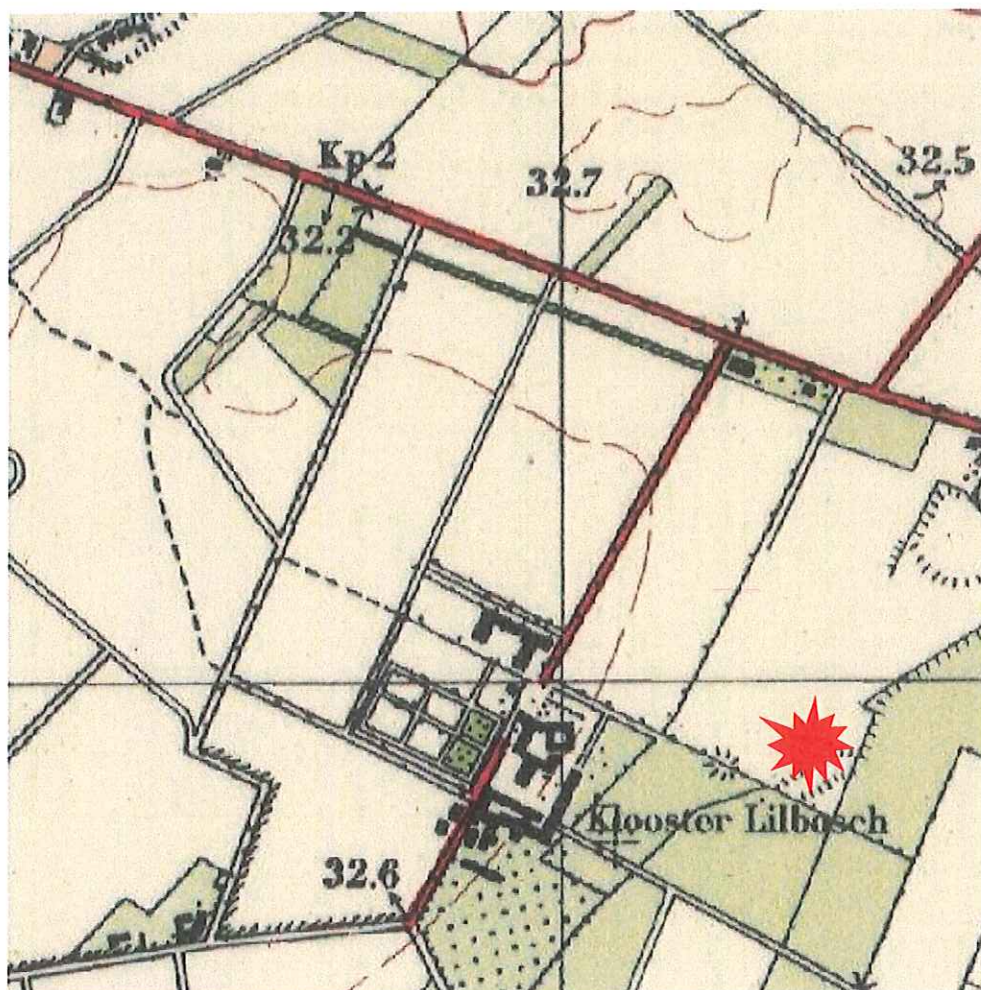
- a. Mogelijk bevindt zich op de crashlocatie nog een deel van de afwerpmunitie. Ook wordt het niet uitgesloten dat er op de locatie nog stoffelijke resten aanwezig zijn van de, tot op heden nog steeds, vermiste bemanningsleden. Gezien deze twee feiten wordt er voor de locatie een positief bergingsadvies afgegeven.
- b. De gemeente wordt geadviseerd om op de locatie een milieukundig- en afbakeningsonderzoek te laten uitvoeren door een gecertificeerd WSCS-OCE bedrijf. Dit onderzoek kan een bruikbaar middel zijn om de uiteindelijke bergingskosten inzichtelijk te maken.
- c. De bergingsdiensten van het ministerie van Defensie worden bij de berging van het vliegtuigwrak, door civieltechnische bedrijven ondersteund. De civiele bedrijven die hiervoor gecertificeerd zijn voldoen aan de Werkspecifiek Certificeringschema Opsporing Conventionele Explosieven (WSCS-OCE), referentie D. Voor meer informatie zie de website van de Vereniging voor Explosieven Opsporing (VEO): <http://www.explosievenopsporing.nl/>.
- d. Wanneer de gemeente besluit om over te gaan tot berging van het vliegtuigwrak kan zij wellicht in aanmerking komen voor een bijdrageregeling, referentie B. Deze dient voorafgaand aan de werkzaamheden via het gemeentefonds te worden aangevraagd. De criteria voor het al dan niet bergen van een WOII-vliegtuigwrak zijn nader uiteengezet in referentie A.

2.3 CE- Risicokaart.



In rood aangegeven het gebied met een verhoogd risico op de aanwezigheid van CE.

2.4 Kadastraal overzicht Lilbosch 1953. Bron: www.watwaswaar



Crashlocatie

3. Risicoanalyse (gebied)

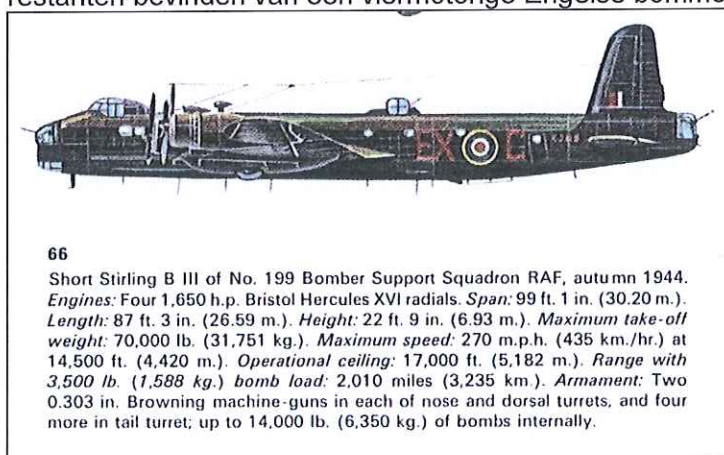
Voor de crashlocatie met directe omgeving is een risicoanalyse uitgevoerd.
(kaart pag. 10)

3.1 Beschikbare informatie.

De bewuste bommenwerper vertrok op 10 september 1942 om 20.30 uur van zijn thuisbasis Oakington in Engeland voor een bombardementsmissie op Düsseldorf (Duitsland). Na een turbulente vlucht met veel tegenslagen werd het vliegtuig op de terugweg dusdanig geraakt door een Duitse nachtjager, dat het brandend is neergekomen in het weiland nabij Abdij Lilbosch op 10 september omstreeks 23.15 uur.

Vliegtuigwrak:

Uit bureauonderzoek is vastgesteld dat in het weiland nabij Lilbosch zich hoogst waarschijnlijk de restanten bevinden van een viermotorige Engelse bommenwerper van het type Short Stirling.



Volgens de informatie van de AHB is een toestel van dit type op 10 september 1942 in het verdachte onderzoeksgebied neergestort.

Conventionele Explosieven:

Door de Air Historical Branche is de bommenlast van het toestel bekend gesteld. Het vliegtuig was, nadat het boven Düsseldorf is geweest, op de terugweg naar Engeland, uit de verklaring van P/O P.G. Freberg blijkt dat de bommenlast hoogst waarschijnlijk door een communicatiestoring niet is afgeworpen. de verklaring van P/O Freberg wordt ondersteund door de verklaring van veldwachter van Halbeek die bij aankomst op de crashlocatie een brandend vliegtuigwrak aantreft met in de directe omgeving drie grote bomkraters. het aannemelijk dat het overgrote deel van de bommenlast zich in de bodem van de crashlocatie bevindt.

Vliegtuigbemanning

Van de achtkoppige bemanning van de Short Stirling hebben er zes de crash niet overleefd. twee bemanningsleden liggen begraven op begraafplaats "Jonkerbos" te Nijmegen. Eén bemanningslid is krijgsgevangene gemaakt en één bemanningslid is na de crash ontsnapt en met behulp van het verzet teruggekeerd naar Engeland. De overige vier bemanningleden zijn tot op heden nog vermist. Door de verklaringen, van zowel de heer van der Poort en de gebroeders van Ophoven, dat na de oorlog bij bergingspogingen stoffelijke resten zijn gevonden, is het niet uit te sluiten dat stoffelijke resten van de vier vermiste bemanningsleden nog op de crashlocatie aanwezig zijn. Diverse literatuur en archiefbronnen beschrijven bombardementen en beschietingen op het station en rangeerterrein.

3.2 Contra-indicatie

Het perceel van de crashlocatie is in gebruik als bouwland. Aangenomen mag worden dat door het gebruik en bewerken van het akkerland in de periode 1945 tot heden waargenomen wrakdelen, stoffelijke resten en explosieven in de bovenlaag zijn opgemerkt en geruimd c.q. geborgen.

3.2.1

Wijzigen in de situatie van de crashlocatie in de periode 1945 tot heden.

(Bron: Historisch overzicht en advies berging Short Stirling MK. W7630 MG-M)

Donderdag 10 september 1942

In de late avond stortte een gigantische, viermotorige bommenwerper neer in een moerassig weiland tussen het vee, naast Abdij Lilbosch in de gemeente Echt (toenmalige naam). De bommenwerper was door een Duitse nachtjager aangeschoten en stortte brandend neer. Tijdens de crash explodeerde een gedeelte van de bommenlading, waardoor er 3 grote kraters ontstonden.

Door de enorme luchtdruk werd de kapel van Abdij Lilbosch flink beschadigd. Ook de bijbehorende boerderij, het machinegebouw en het knechtenhuis, de Abdij zelf, het Bernarduscollege, het hotel en de woonhuizen van de onderwijzer en bedrijfsleider werden beschadigd.

De veldwachter heeft om 23.15 uur een proces-verbaal gemaakt; hij zag brandende restanten van een Engelse bommenwerper. Onder en in de onmiddellijke nabijheid van het vliegtuig constateerde hij 3 grote bomtrechters. Hij trekt de conclusie hieruit dat deze waarschijnlijk veroorzaakt zijn door 3 brisantbommen van zwaar kaliber, die geëxplodeerd zijn onmiddellijk voordat het vliegtuig met de grond in aanraking kwam. Hij trof 2 verkoolde lichamen aan. Wat er met de overige bemanningsleden was gebeurd, was niet duidelijk op dat moment.

Joep Jennissen, werkzaam als boerenknecht op de Abdij, moest de volgende ochtend het resterende gewonde vee, koeien en paarden, uit het weiland halen. Hij vertelde dat er sprake was een groot gat van wel 20 meter doorsnede dat gevuld was met vloeistof, die naar benzine rook. Hij heeft geen vliegtuig en/ of delen ervan gezien. Dat er geen vliegtuig te zien was, werd ook door een andere getuige bevestigd, die de dag na de crash op de crashplaats is geweest. Duitse soldaten, die de crashplaats bewaakten, waren van mening dat de vliegeniers verdrongen waren.

Het gat bleef nog jarenlang een plas, waarop s' winters door de kinderen uit het dorp werd geschaatst. Eind zestiger jaren van de vorige eeuw is dit gat opgevuld met grond, afkomstig van het bouwterrein van de Pepijnklinieken (momenteel Pergamijn) een 24 uren woon- en zorgvoorziening voor 240 verstandelijk gehandicapten, die zich bevindt naast de Abdij.

Tijdens pogingen tot bergen van de Short Stirling in 1946 en 1949/1950 heeft men op de crashplaats stoffelijke resten gevonden.

Bodemgesteldheid crashplaats en omgeving

In 1942, ten tijde van de crash, was de grond moerassig weiland waar paarden en koeien graasden. Dit gebied staat bekend als het Haeselaarsbroek, een 20 ha. groot natuurgebied, waarin zich het brongebied van de Pepinusbeek bevindt. Getuigen spreken in die tijd over drijfzand, vrij dicht aan de oppervlakte. De grond, waar het vliegtuig is neergestort, was toen alleen geschikt als weiland. De crashplaats bleef lange tijd herkenbaar als een grote waterplas. Tijdens het ploegen rond de waterplas werden nog jarenlang stukjes aluminium en mica gevonden.

In 1946 en 1949/1950 is er zeker 2x met vergunning gegraven naar dit vliegtuig in een poging het te bergen. Dit was echter een zeer zware en naar later bleek, een onmogelijke klus, gezien het drijfzand en de beperkte middelen die men destijds had. Het is dan ook niet gelukt om het vliegtuig te bergen. Wel heeft men, naast de eerder genoemde stoffelijke rest, ook een deel van een propeller, een gave parachute, een vliegtuigwiel en stukken aluminium geborgen uit de moerassige grond.

Het gebied van en rond de crashplaats is opgehoogd eind zestiger jaren van de vorige eeuw en aangevuld met grond die afkomstig was van het bouwterrein van Pergamijn.

In de negentiger jaren van de vorige eeuw is dit natuurgebied heringericht. Ontwateringsgreppels zijn o.a. gedempt, er zijn meerdere poelen aangelegd en het kwelwater wordt afgevoerd door een nieuw gegraven (meanderende) bronloop. Deze bronloop vormt de oorsprong van de Pepinusbeek. Anno 2013 is de grond waarin het vliegtuig ligt, niet meer zo nat en wordt daarom gebruikt als akkerland. De grond is nog steeds eigendom van de Abdij en wordt elk jaar omgeploegd en ingezaaid. Het betreffende akkerland is visueel in 2 delen te scheiden en op ongeveer 2/3- 1/3 hiervan staat een bomenrij. Er bevinden zich mogelijk nog drainagepijpen in de grond bij de crashplaats. Dit was destijds voordat de herinrichting van het natuurgebied plaatsvond, noodzakelijk aangezien dat toenmalige weiland gedeeltelijk niet te betreden was zonder drainage. Ook bevinden zich op enkele plaatsen puinresten van het Bernarduscollege, dat in 1965 deels is afgebrand en werd afgebroken in de negentiger jaren van de vorige eeuw.

4. Risicoanalyse

De risicoanalyse is een conclusie volgend uit verkregen informatie van het "Vooronder CE" in relatie met de uit te voeren werkzaamheden en grondgebruik.

De risicoanalyse is gebaseerd op, het inschalen van de kans op de aanwezigheid van CE in het werkgebied (K), de kans dat men in aanraking komt met CE bij werkzaamheden en/of gebruik van de grond (B) en het effect van en eventueel ongeval (E).

Aan de hand hiervan kan een waarde met betrekking tot risico worden bepaald.

Formule risicowaarde: Kans op aanwezigheid (K) x kans dat men in aanraking komt met explosief (B) x effect (E) = Risico waarde.

K - waarde	Kans op aanwezigheid conventioneel explosief
7 - 10	Redelijk tot groot (70 – 100 %)
3 - 7	Mogelijk tot redelijk (30 - 70 %)
0,5< - 3	Niet waarschijnlijk tot mogelijk (0,5 – 30 %)
B - waarde	Kans op contact bij werkzaamheden en gebruik
10	Voortdurend
3 - 9	Soms tot regelmatig
0 - 3	Niet tot soms
E - waarde	Grootte van letsel/schade
10	Dodelijk / zeer groot
3 - 9	Gering tot ernstig letsel / geringe tot grote schade
0 - 3	Geen tot gering letsel / geen tot geringe schade
Risico - waarde	Risico
>190	Mogelijk tot zeer groot risico
27 - 190	Minimaal tot mogelijk risico
0 - 27	Geen tot minimaal risico

4.1 Risicowaarde

Risicowaarde bij gebruik van het terrein t.p.v. de crashlocatie als bouwland.

De risicowaarde is bepaald op basis van uit te voeren grondroerende werkzaamheden welke noodzakelijk zijn voor de normale bedrijfsvoering van bouw of weiland. Voorwaarde is dat grondbewerkingen zullen worden uitgevoerd tot een diepte van max. 0,50 min. huidige maaiveld.

Risico waarde voor verdacht CE gebied aangegeven op pag. 10.

- Kans op aanwezigheid CE (K) is bepaald op 1.
- De kans dat men in aanraking komt met CE tijdens de uitvoering van reguliere werkzaamheden is bepaald op 0,5.
- Het effect van een ongeval (E) is bepaald op 9.
- Risicowaarde is $1 \times 0,5 \times 9 = 4,5$

Op grond van de risicowaarde geldt voor regulier gebruik als bouwland geen tot minimaal risico met betrekking tot de aanwezigheid van CE.

5. Advies

Werkzaamheden t.b.v. regulier gebruik van de grond als bouwland levert geen extra risico met betrekking tot mogelijk aanwezige aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven, onder voorwaarde dat de grondbewerkingen zich beperken tot max. 0,50 m1 min huidige maaiveld.

Protocol "Toevalstreffer CE uit "Tweede Wereldoorlog".

Wat te doen bij het aantreffen van een conventioneel explosief uit de 2e WO:

- Verdacht object gevonden (werknemers informeren);
- Aannemer legt het werk stil;
- Aannemer belt met de politie;
- Aannemer meldt aan directie/opdrachtgever;

De politie geeft een melding door aan het EODD

- De ruimploeg van de EODD komt vervolgens om het conventioneel explosief onschadelijk te maken
- Indien een conventioneel explosief onschadelijk moet worden gemaakt informeert de politie of de Ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid de burgemeester.

Indien voor de ruiming van een conventioneel explosief een woongebied moet worden ont-ruimd dan zal de burgemeester de nodige (nood)maatregelen treffen.

Indien de grondroerende werkzaamheden door een WSCS-CE gecertificeerde aannemer worden uitgevoerd zal de senior- OCE van de aannemer bij aanwezigheid van een conventioneel explosief de politie en de toezichthouder voor het project alarmeren. Indien er daadwerkelijk een conventioneel explosief onschadelijk moet worden gemaakt wordt de burgemeester en de ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid geïnformeerd.

De vertaling van dit algemene protocol naar een protocol voor de verschillende onderdelen die tijdens de grondroerende werkzaamheden te maken hebben/krijgen met CE ziet er als volgt uit.

Protocol voor de aannemer

- Verdacht object gevonden (werknemers informeren).
- Werkzaamheden nabij verdacht object staken.
- Direct contact opnemen met de politie (0900-8844) en de directie op de hoogte stellen
- Het verdachte object in de gaten houden tot de politie/directie op locatie is (vrijhouden van toeschouwers, omwonenden en personeel).
- De werkzaamheden kunnen weer worden hervat op aanwijzingen van de directie.

Protocol voor de gemeente / AOV

- De aannemer meldt dat er een verdacht object is aangetroffen.
- Aannemer wijzen op protocol voor de aannemer.
- Direct contact opnemen met de politie (0900-8844) - indien nog niet gebeurd -.
- Naar de locatie.
- Het verdachte object in de gaten houden tot de politie er is (vrij houden van toeschouwers, omwonenden en personeel).
- De aannemer aanwijzingen geven waar en wanneer hij zijn werkzaamheden kan voortzetten.