

Toelichting op de figuren van het NLR:

Toelichting bij figuur 6 (pagina 2):

- De dikke rode lijn in de grafiek is het groepsrisico bij doorgroei van Schiphol tot ca. 600.000 vliegtuigbewegingen in 2010, berekend met het populatiebestand van de Meetkundige Dienst van Rijkswaterstaat, bijgewerkt t/m 1998 (MD98).
- De dunne rode lijn is het groepsrisico van 1990, berekend met hetzelfde populatiebestand MD98.
- De gestippelde rode lijn is het groepsrisico van 1990, berekend met het ADECS-bestand 1990.

Het MD98 was ten tijde van de berekening het meest recente populatiebestand dat beschikbaar was.

De figuur laat zien dat bij meer dan het groepsrisico voor verschillende groepsgrootten toeneemt en voor een aantal groepsgrootten min of meer gelijk blijft; voor een groepsgrootte tot ca. 10 doden neemt het GR in 2010 toe t.o.v. 1990, tussen 10 en 100 doden is er ongeveer standstill van het GR, boven de 100 doden neemt het GR weer toe.

Algemeen gesteld komt bij de verwachte groei tot ca 600.000 vliegtuigbewegingen in 2010 het groepsrisico - indien de ruimtelijke ontwikkelingen vanaf 1990 niet worden meegenomen - in de buurt van een standstillsituatie.

Toelichting op figuur 15 (pagina 3):

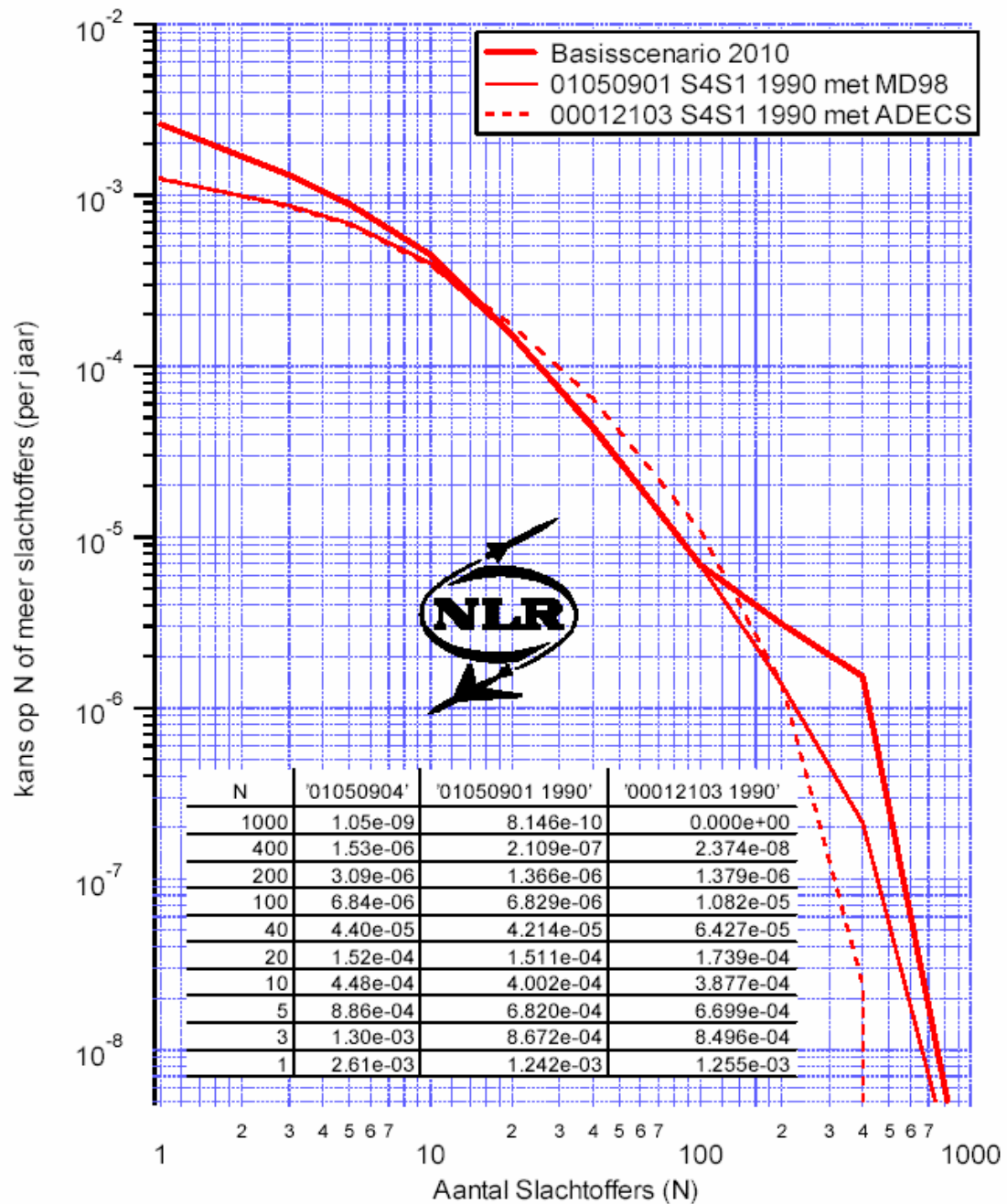
- De dikke rode lijn in de grafiek is het groepsrisico bij doorgroei van Schiphol tot ca. 600.000 vliegtuigbewegingen in 2010, berekend met het populatiebestand van de Meetkundige Dienst van Rijkswaterstaat, bijgewerkt t/m 1998 (MD98).
- De dunne blauwe en rode lijnen geven het groepsrisico weer bij hetzelfde groeiscenario voor 2010, maar dan met toevoeging van nieuwe populatie aan het MD98-bestand, te weten de kantoorpopulatie en werknemers van bedrijven op nieuwe locaties nabij Schiphol.

De figuur laat zien dat het groepsrisico duidelijk toeneemt in met name de groepsgrootten van 10 tot 200 doden. Dit is het gevolg van het volledig opvullen van de ruimte die wordt geboden in de ruimtelijke afspraken over Schiphol zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit c.q. de 5^e Nota ruimtelijke ordening/Nota Ruimte, waardoor het een in principe een overschatting is. Daar tegenover staat dat er in de berekening geen populatie is toegevoegd voor nieuwe woon- en werkgebieden in een ruimer gebied (55x55km²) rond Schiphol (dus ook buiten het beperkingengebied). Dit geeft weer een relatieve onderschatting.

In hoeverre het een het ander compenseert is zonder nader onderzoek niet aan te geven. De figuur illustreert echter wel duidelijk dat door de groei van Schiphol en de groei van ruimtelijke ontwikkelingen rond de luchthaven het groepsrisico toeneemt. Deze toename zou (veel) groter zijn zonder de gemaakte ruimtelijke afspraken in het beperkingengebied en de veiligheidszones.

Groepsrisico

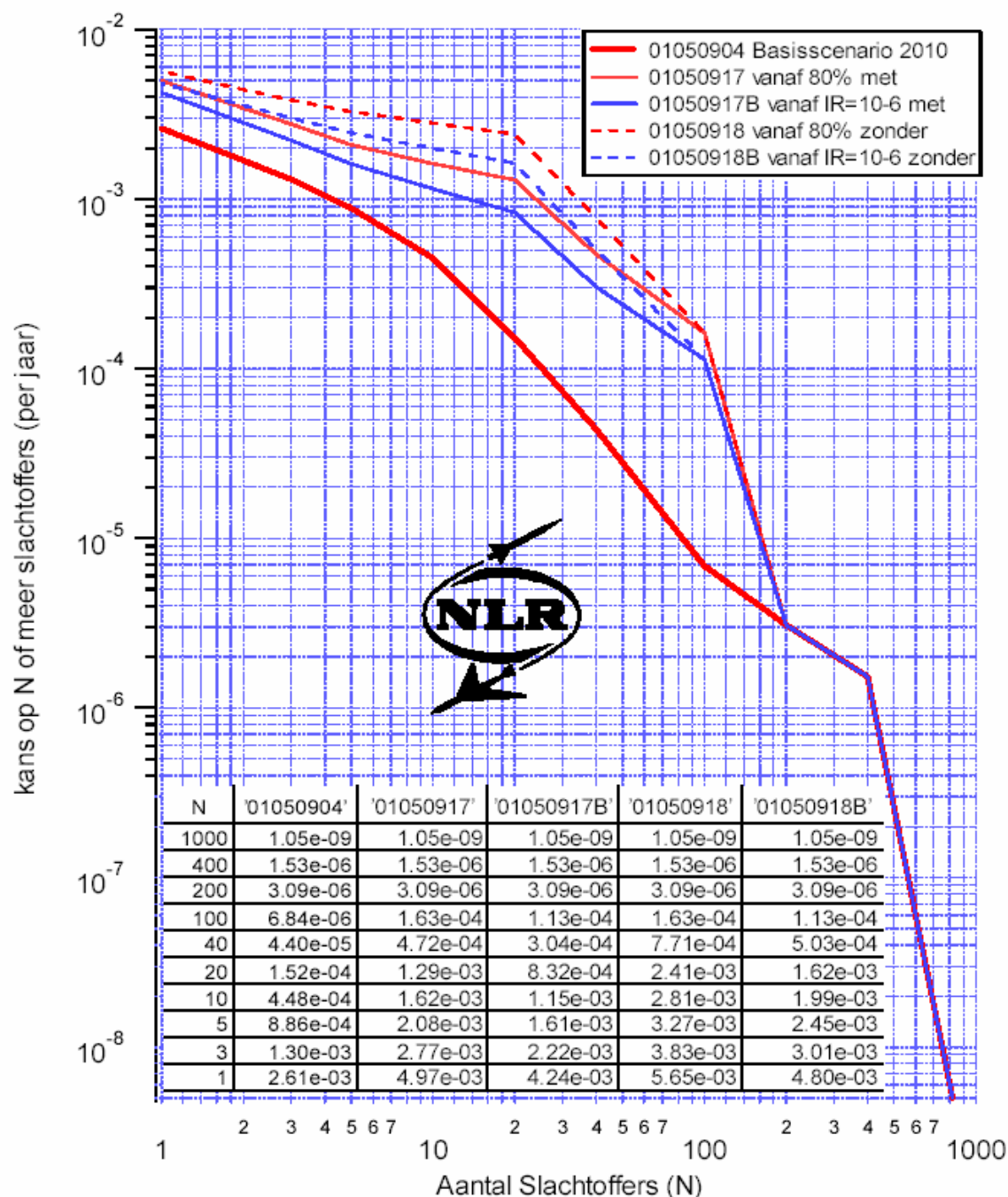
Schiphol: Basisscenario 2010 en herberekening 1990 S4S1 met MD98



Figuur 6: Resultaten groepsrisicoberekeningen Basisscenario 2010 en herberekend 1990 S4S1-banenstelsel met woningbestand MD98 en oorspronkelijk herberekend 1990 S4S1-banenstelsel met ADECS-populatiebestand.

Groepsrisico

Schiphol: Basisscenario 2010
met en zonder aanvullende ruimtelijke maatregelen



Figuur 15: Resultaten groepsrisicoberekeningen Basisscenario 2010, Basisscenario + extra populatie met ruimtelijke maatregelen, Basisscenario + extra populatie zonder ruimtelijke maatregelen. Alle berekend voor het gehele studiegebied.