





Figuur 5

Rotterdam, Variant C4, Borekingsnummer 970702-10

Contouren van 5e-5, 1e-5, 1e-6, 1e-7

NL-AMsterdam 16-12-1997



Figuur 6

Rotterdam Variant F2 Berekeningsnummer: 97070206

Contouren van 5e-5, 1e-5, 1e-6, 1e-7

NLR Amsterdam, 16-12-1997



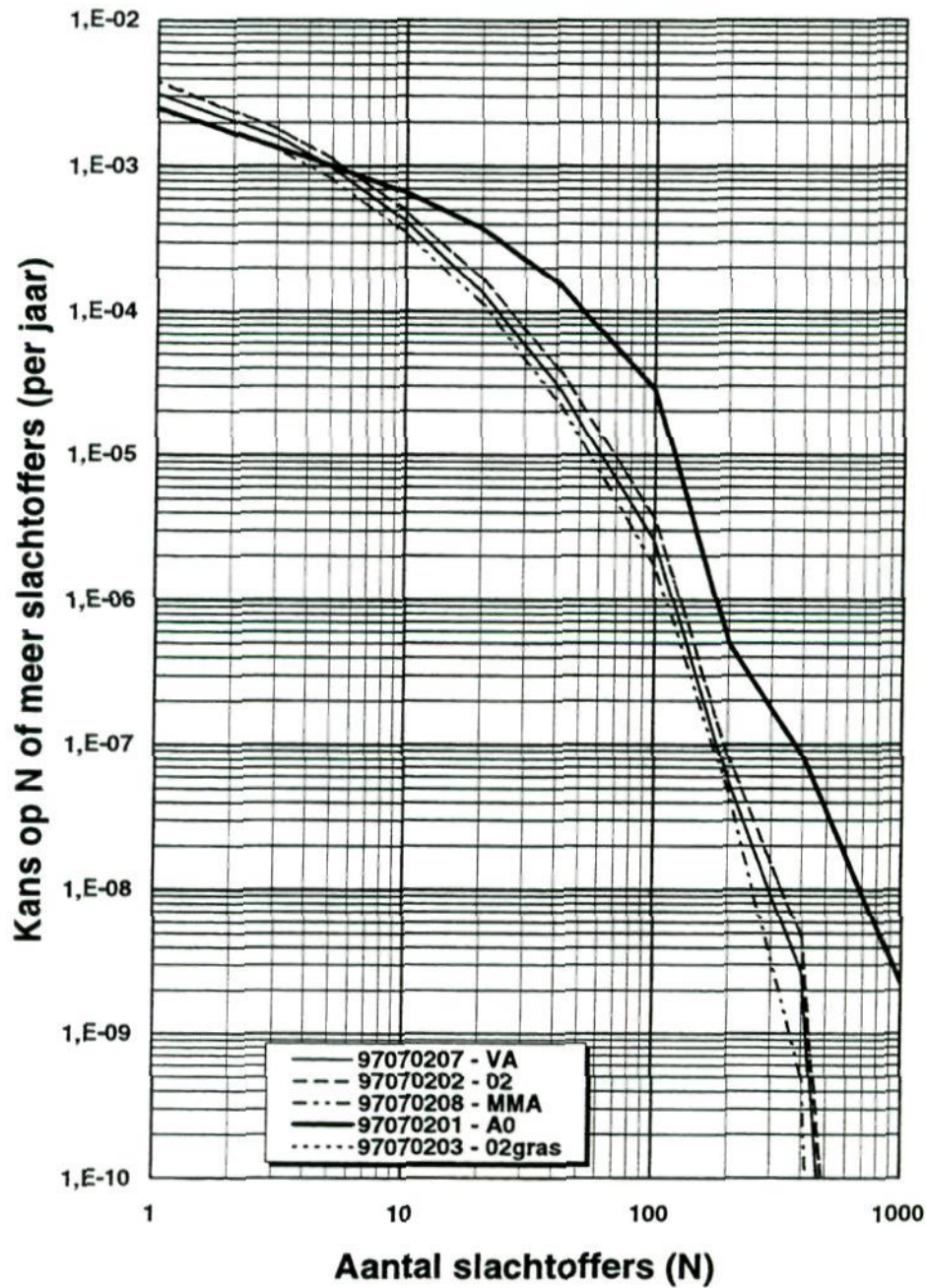


Figuur 7
Rotterdam Variant VA Berekeningsnummer 97070207
Contouren van 5e-5, 1e-5, 1e-6, 1e-7
NLR Amsterdam, 16-12-1997



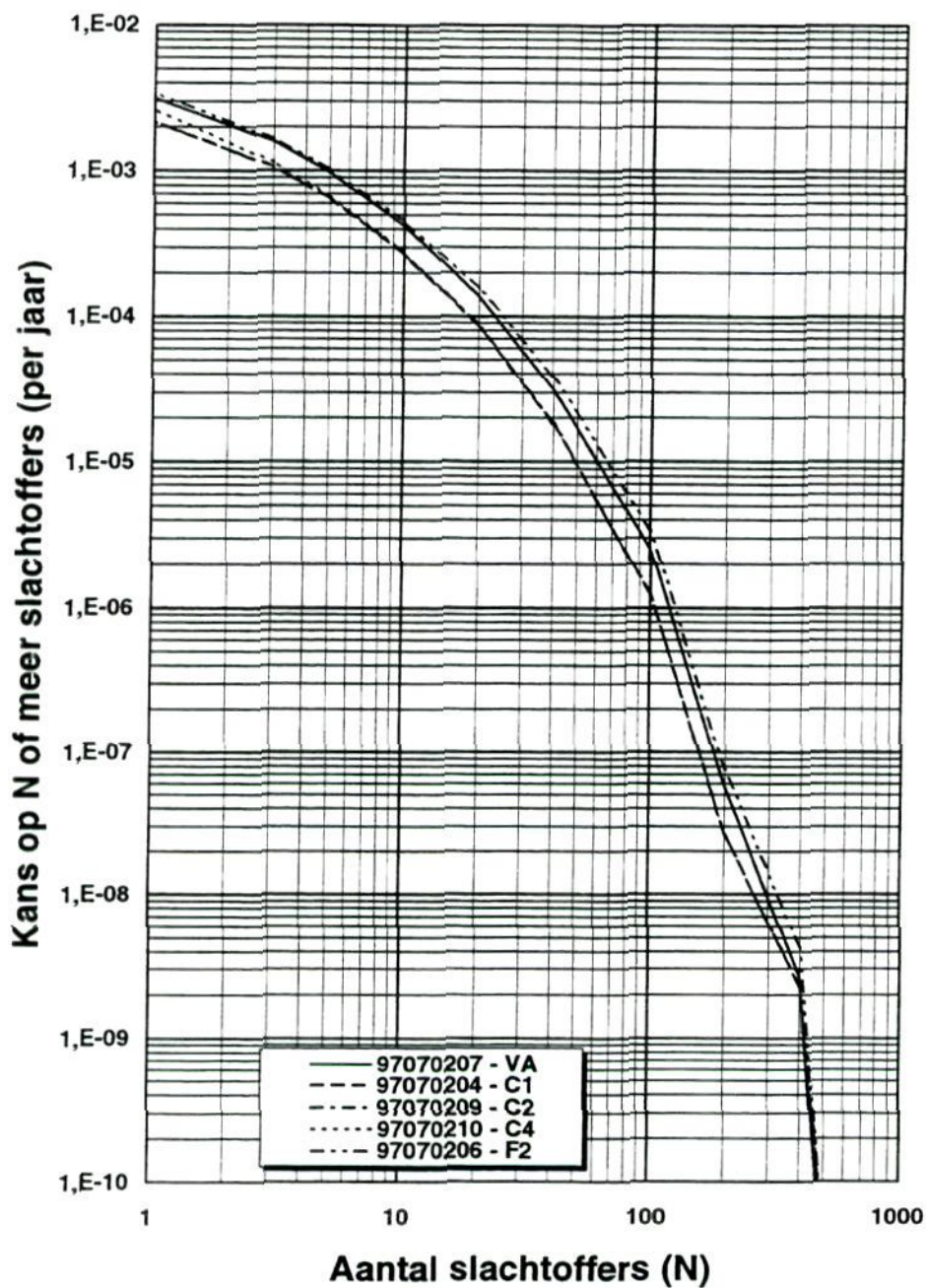
Figuur 8
Rotterdam Variant MMA Berekeningsnummer 97070208
Contouren van 5e-5, 1e-5, 1e-6, 1e-7
NLR Amsterdam, 16-12-1997

Groepsrisico Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport



Figuur 9 Resultaten van de groepsrisicoberekeningen voor de scenario's VA, A0, 02, 02_{gras} en MMA.

Groepsrisico Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport



Figuur 10 Resultaten van de groepsrisicoberekeningen voor de scenario's VA, C1, C2, C4 en F2.

5.3 Resultaten van de woningtellingen

Woningtellingen binnen de contouren van $5 \cdot 10^{-5}$, $1 \cdot 10^{-5}$ en $1 \cdot 10^{-6}$ zijn uitgevoerd door het Ingenieursbureau Milieu van Gemeentewerken Rotterdam op basis van het Arcadisbestand. De telling binnen de $1 \cdot 10^{-7}$ contour is verricht door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium op basis van het kadasterbestand.

Tabel 17 Aantallen getelde woningen binnen de gebieden omsloten door de individueel risicocontouren voor elk van de berekeningsvarianten.

Scenario	$>5 \cdot 10^{-5}$	$5 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-5}$	$1 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-6}$	$1 \cdot 10^{-6} - 1 \cdot 10^{-7}$
97070201 (A0)	0	8	2.414	14.051
97070202 (02)	5	4	3.627	15.596
97070203 (02 _{gras})	5	4	4.170	15.278
97070204 (C1)	0	7	1.425	13.320
97070209 (C2)	gelijk aan scenario C1			
97070210 (C4)	0	7	1.894	14.523
97070206 (F2)	4	4	3.283	15.397
97070207 (VA)	0	8	2.171	14.151
97070208 (MMA)	0	7	1.922	13.459

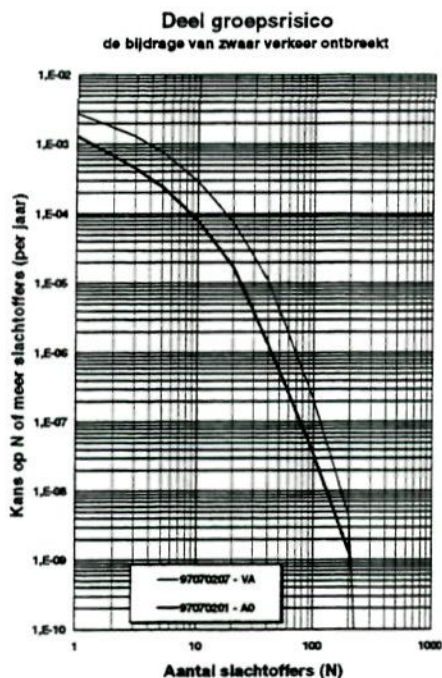
5.4 Beschouwing van de veiligheid rond de luchthaven per scenario

5.4.1 Het scenario A0

Door een hoog gemiddeld MTOW voor zwaar verkeer (94,1 ton) wijkt het groepsrisico dat voor scenario A0 berekend is sterk af van de overig berekende groepsrisico's. Figuur 11 laat zien dat, wanneer het zware verkeer buiten beschouwing wordt gelaten, de groepsrisico-curve van scenario A0 overeenkomst gaat vertonen met de curve van scenario VA.

Het hoog gemiddeld MTOW voor zwaar verkeer heeft ook zijn effect op het berekend individueel risico. Dit is echter achteraf niet meer uit de figuur af te lezen.

De reden dat het gemiddeld MTOW voor zwaar verkeer bij het referentiescenario A0 veel hoger ligt dan bij de overige scenario's is dat het referentiescenario is gebaseerd op werkelijke bewegingen en de daarbij horende werkelijk gebruikte vliegtuigen. In dit scenario zijn daarom meer vliegtuigcategoriën gedefinieerd dan gebruikt in de overige scenario's. De verdeling van vliegtuigen over de categoriën is, voor wat betreft de berekening van het gemiddeld maximaal startgewicht, in vergelijking met de overige scenario's enigszins scheef.



Figuur 11 Aandeel van licht en middelzwaar verkeer aan het groepsrisico voor de scenario's A0 en VA.

5.4.2 Het scenario 02 en het scenario 02_{gras}

Duidelijk is, zowel aan het individueel risico als aan het groepsrisico, te zien dat de scenario's 02 en 02_{gras} het hoogste risico met zich meebrengen. Dit is toe te schrijven aan het feit dat deze scenario's voor elke categorie het hoogst aantal vliegtuigbewegingen bevat.

Bij vergelijking van de individueel risico's berekend voor scenario 02 en voor scenario 02_{gras} vallen ten noorden van het vliegveld geen noemenswaardige verschillen op. Ten zuiden van het vliegveld is bij scenario 02_{gras} duidelijk het gebruik van de grasbaan te herkennen.

5.4.3 Het scenario C1 en het scenario C2

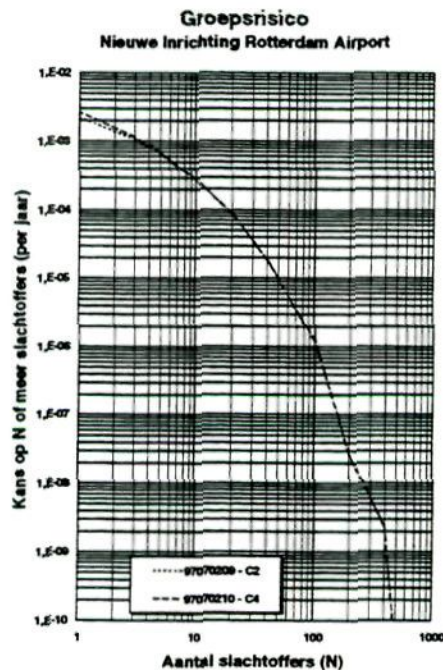
Omdat de scenario's C1 en C2 alleen verschillen in de verdeling van vliegtuigbewegingen over dag en nacht, en omdat bij de berekening van het individueel risico deze verdeling niet van belang is, is het individueel risico van scenario C2 per definitie gelijk aan dat van scenario C1. De contourplot in Figuur 4 laat zien dat het individueel risico voor deze scenario's het laagst is. Dit wordt bevestigd door de woningtelling.

Het groepsrisico tussen de scenario's C1 en C2 is zoals theoretisch verwacht wel verschillend, al is het verschil nauwelijks waarneembaar. De reden voor het geringe verschil is dat de nachtperiode bij externe veiligheidsberekeningen loopt van 7 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtend, terwijl de nachtperiode zoals bedoeld bij de bewegingsgegevens loopt van 11 uur 's avonds tot 6

uur 's ochtends. Hoewel scenario C1 dus in termen van bewegingsgegevens geen nachtvluchten kent, zijn die er in termen van externe veiligheidsberekeningen dus wel.

5.4.4 Het scenario C4

Door vergelijking van Figuur 4 met Figuur 5 is goed te zien wat de invloed is van de kleine recreatieve luchtvaart op het individueel risico. De contouren bij scenario C4 zijn ruimer, wat duidt op een hoger risico. Dit is ook te zien aan de woningtellingen.

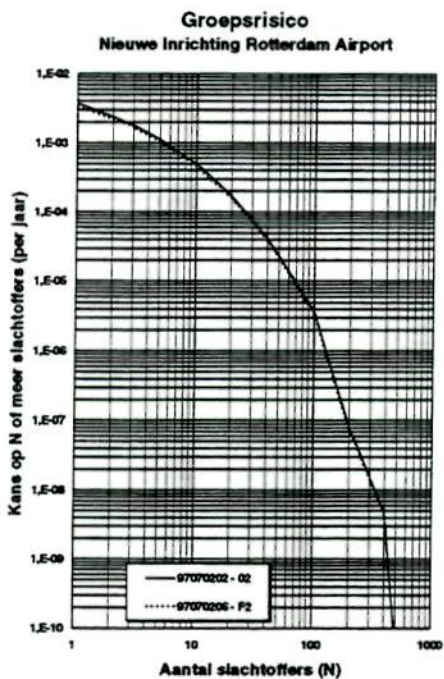


Figuur 12 Vergelijking van groepsrisico tussen de scenario's C2 en C4.

Bovenstaande figuur laat zien dat het groepsrisico berekend voor scenario C4 alleen bij lage slachtofferwaarden (< 10) blijkt te verschillen van scenario C2.

5.4.5 Het scenario F2

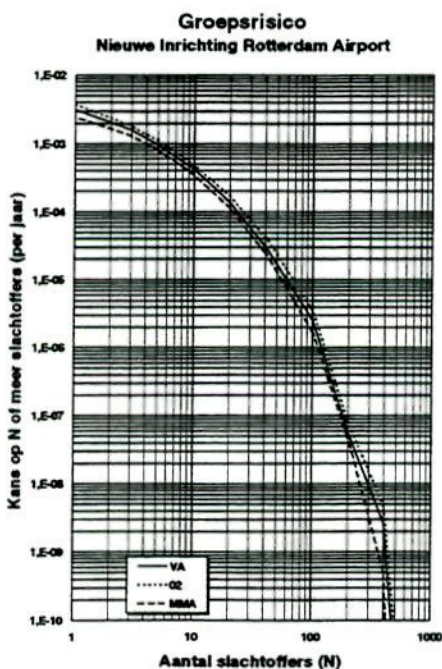
Het individueel- en groepsrisico berekend voor scenario F2 komt dicht in de buurt van die berekend voor scenario 02. Voor het groepsrisico is dit te zien in Figuur 13.



Figuur 13 Groepsrisico berekend voor scenario F2 ten opzichte scenario 02.

5.4.6 Het scenario VA

In . is te zien dat het groepsrisico berekend voor het voorkeursalternatief tussen het meest milieuvriendelijk alternatief en het scenario 02 inzit.



Figuur 14 Vergelijking van het groepsrisico berekend voor de scenario's 02, VA en MMA.

5.4.7 Het scenario MMA

Het scenario MMA bevat geen vrachtverkeer. Risico's met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen treden in dit scenario niet op.

6 Slotopmerkingen

Ten behoeve van de Milieu Effect Rapportage in het kader van de Nieuwe Aanwijzing Rotterdam Airport zijn externe veiligheidsberekeningen verricht. De externe veiligheid is gekwantificeerd in termen van individueel risico en van groepsrisico. Bovendien zijn woningtellingen uitgevoerd op basis het berekend individueel risico.

Dit rapport beschrijft de resultaten van de berekeningen (berekeningnummers 97070201, 97070202, 97070203, 97070204, 97070206, 97070207, 97070208, 97070209 en 97070210), alsmede de voor de berekeningen benodigde invoer. Daarnaast geeft dit rapport een kwalitatieve beschouwing van de externe veiligheid met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen, vogelaanvaringen en wachttijden en uitwijkmogelijkheden.

7 Referenties

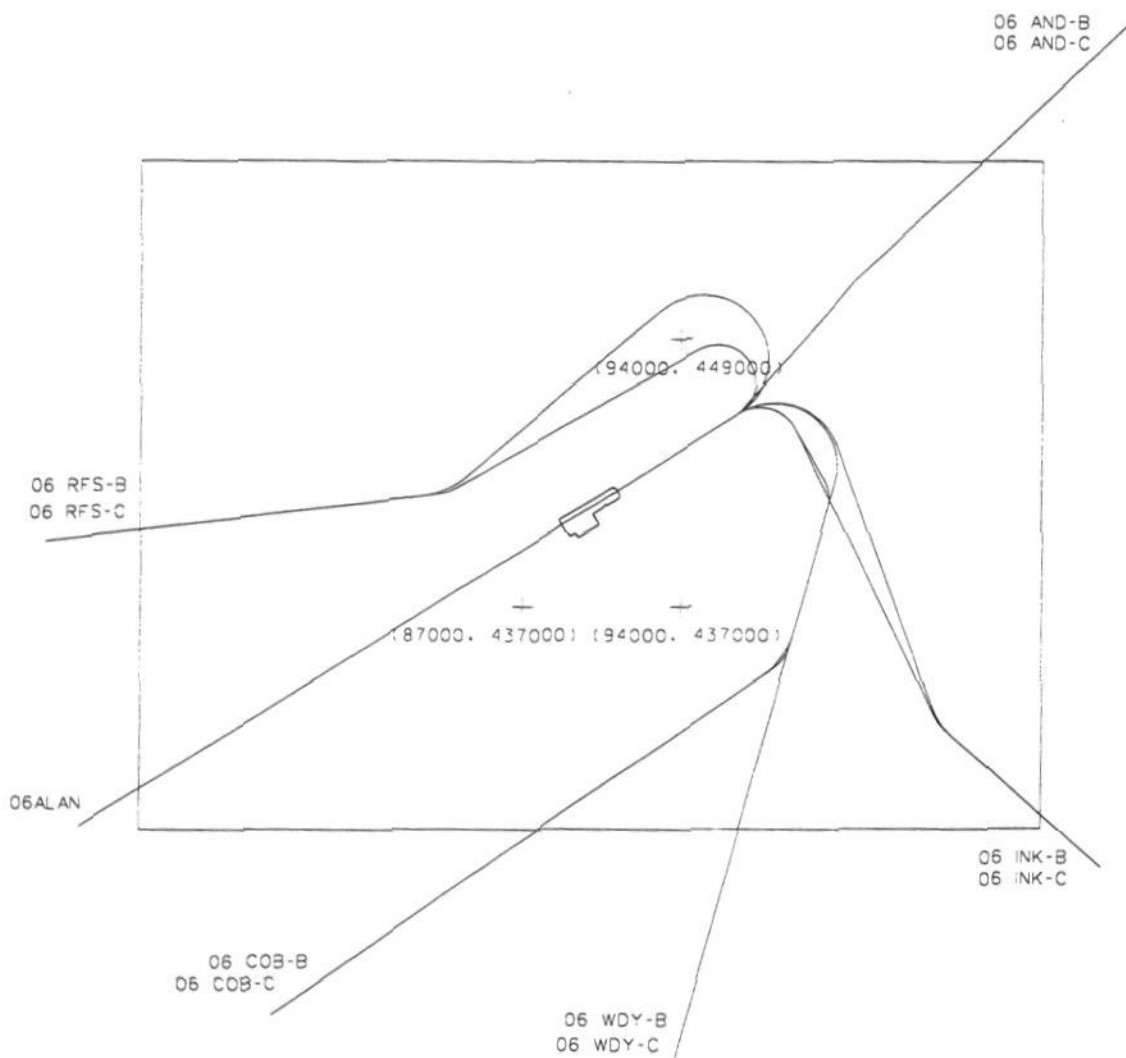
- [1] Anon., "A.I.P, Aeronautical Information Publication, Netherlands, Volume I", Air Traffic Control The Netherlands, Schiphol, 26 mei 1997.
- [2] Anon., "International standards and recommended practices – The safe transportation of dangerous goods by air", Annex 18 to the convention on international civil aviation, second edition, ICAO, July 1989.
- [3] Anon., "Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air", 1997 – 1998 edition, ICAO Document 9284-AN/905, ICAO, 1997.
- [4] Anon., "Milieu Effect Rapport IPNR deelrapport nr. 13: Avifauna en vliegverkeer", Projectbureau Noordrand Rotterdam, Rotterdam, 1991.
- [5] Brants, J.J., "Risk of ground fatalities from light-weight aircraft accidents: a consequence model", NLR CR 95332 L, NLR, Amsterdam, 1997.
- [6] Fikken, W.J., "Basisgegevens voor de deelstudies geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging voor het MER Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport", Gemeentewerken Rotterdam, Ingenieursbureau Milieu, Rotterdam, 1997.
- [7] Hesse, M. Van, "Veiligheidsberekeningen in het kader van de definitieve aanwijzing van Amsterdam Airport Schiphol", NLR CR 97056 L, NLR, Amsterdam, 1997.
- [8] Hesse, M. Van, Es, G.W.H. Van en Giesberts, M.K.H., "Determination of accident rates for external risk calculations concerning regional airports", NLR CR 95330 L, NLR, Amsterdam, 1997.
- [9] Hesse, M. Van, "Voorstel voor het uitvoeren van externe veiligheidsberekeningen ten behoeve van de milieu-effect rapportage voor de nieuwe inrichting Rotterdam Airport", memorandum VV-96-007, NLR, Amsterdam, 1996.
- [10] Loeve, J.A. en Moek, G., "New accident location models for regional airports", NLR CR 97320 L, NLR, Amsterdam, 1997.
- [11] Piers, M.A. et al, "The development of a method for the analysis of societal and individual risk due to aircraft accidents in the vicinity of airports", NLR CR 93372 L, NLR, Amsterdam, 1993.
- [12] Piers, M.A. et al, "Analyse van de externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol, Eindversie van Thematische bijlage bij het I.MER rapport", NLR CR 93485 L, NLR, Amsterdam, 1993.

Appendix A Overzicht van de gebruikte routes

- Figuur A-1 Routes IFR-verkeer baan 06.
- Figuur A-2 Routes IFR-verkeer baan 24.
- Figuur A-3 Startroutes VFR-verkeer baan 06.
- Figuur A-4 Startroutes VFR-verkeer baan 24.
- Figuur A-5 Landingsroutes VFR-verkeer baan 06.
- Figuur A-6 Landingsroutes VFR-verkeer baan 24.



ROTTERDAM : Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport: 251.702 97070201 t/m 10 Gemod. : MPL
Datum : 2 december 1997



ROTTERDAM : Start/Landing 06

schaal
0 2 4 6 8 10 km

Getek. : MJvdK
Datum : 26 juni 1996

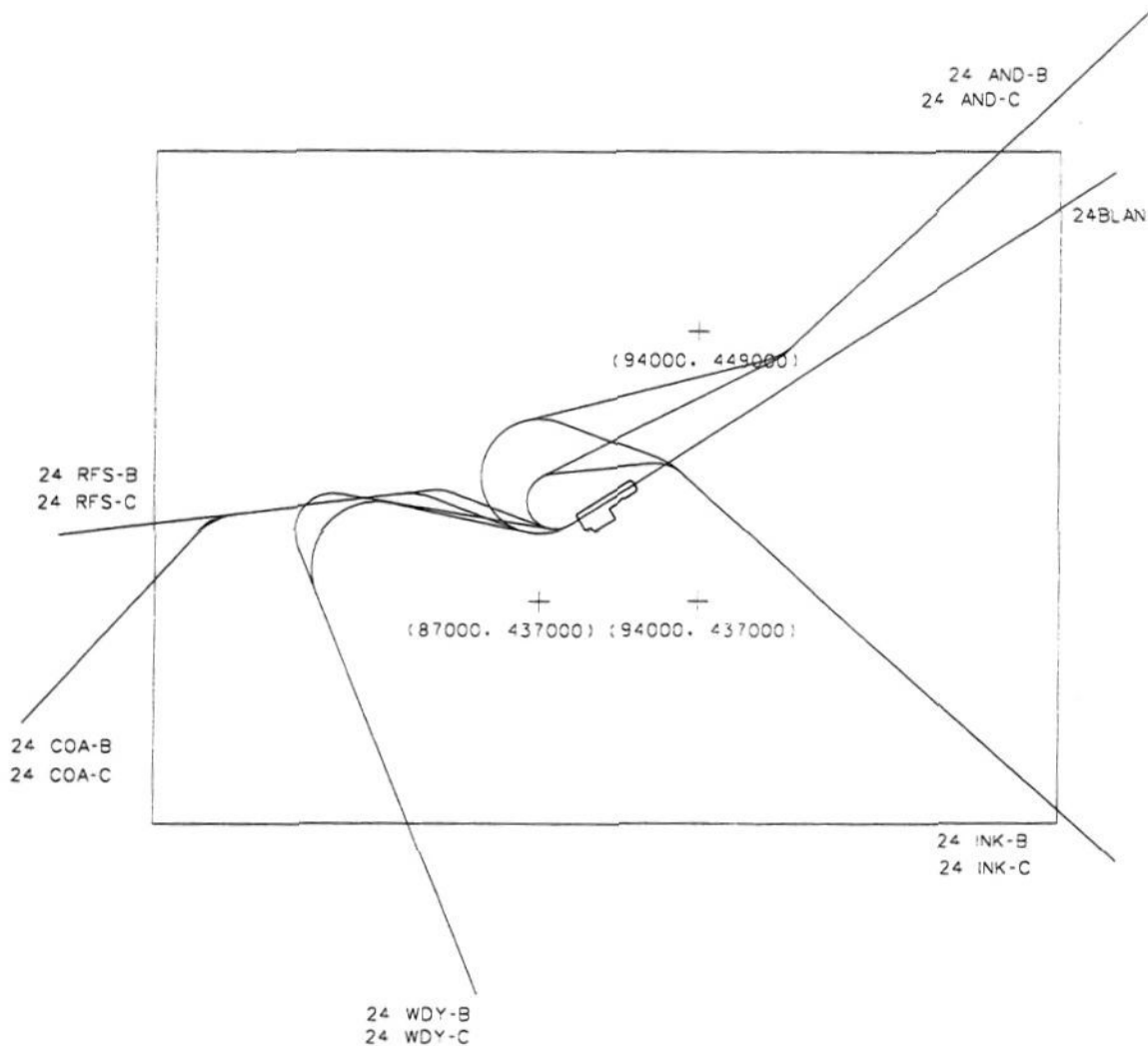
Figuur A-1 Routes IFR-verkeer baan 06



ROTTERDAM : Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport 251.702

97070201 t/m 10

Getek. : MPL
Datum : 2 december 1997



ROTTERDAM : Start/Landing 24

schaal
0 2 4 6 8 10 km

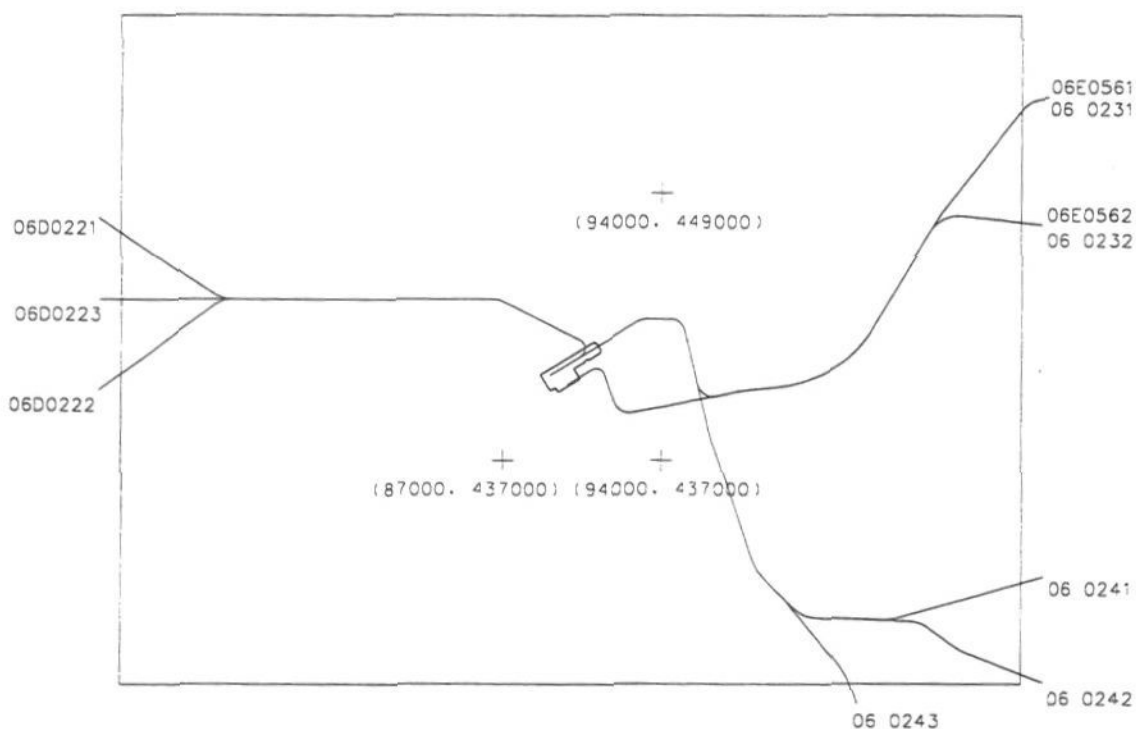
Getek. : MjvdK
Datum : 26 juni 1996

Figuur A-2 Routes IFR-verkeer baan 24



ROTTERDAM : Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport 251.702 97070201 t/m 10

Gemed. : MPL
Datum : 2 december 1997



ROTTERDAM : Startroutes 06/06G

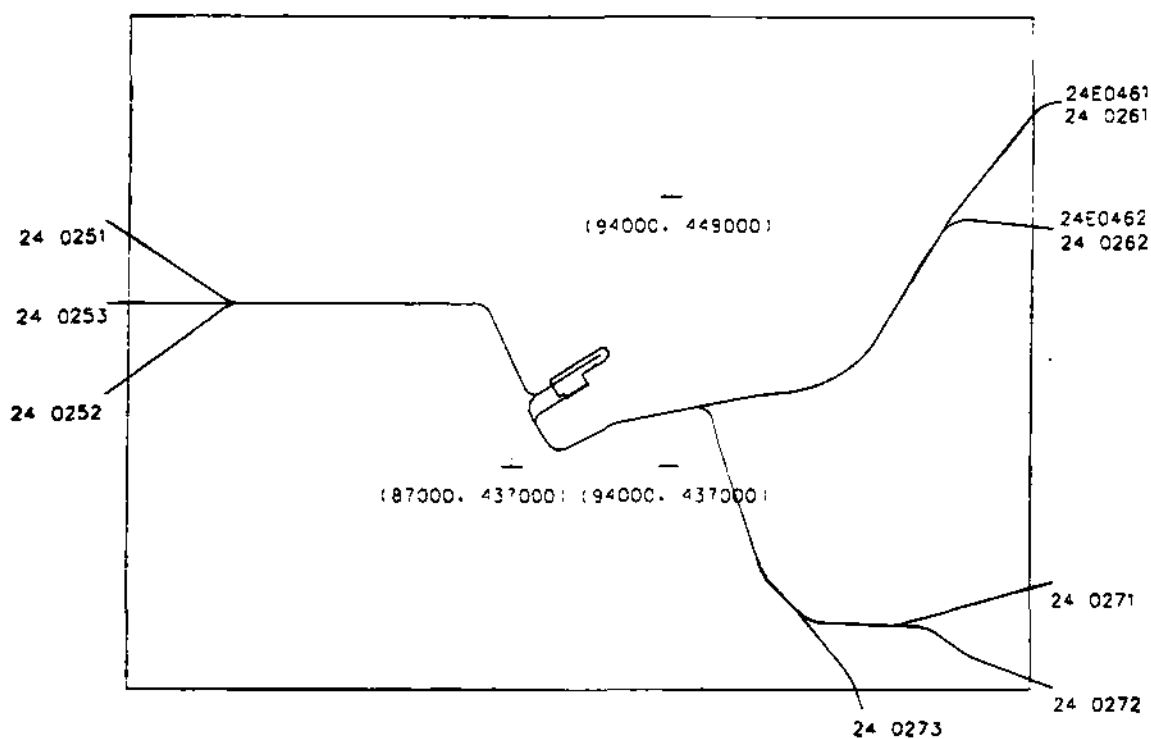
schaal
0 2 4 6 8 10 km

Getek. : MJvdK
Datum : 26 juni 1996

Figuur A-3 Startroutes VFR-verkeer baan 06



ROTTERDAM : Nieuwe inrichting Rotterdam Airport 251.702 97070201 v/m 10 Gemod. : MPL
Datum : 2 december 1997



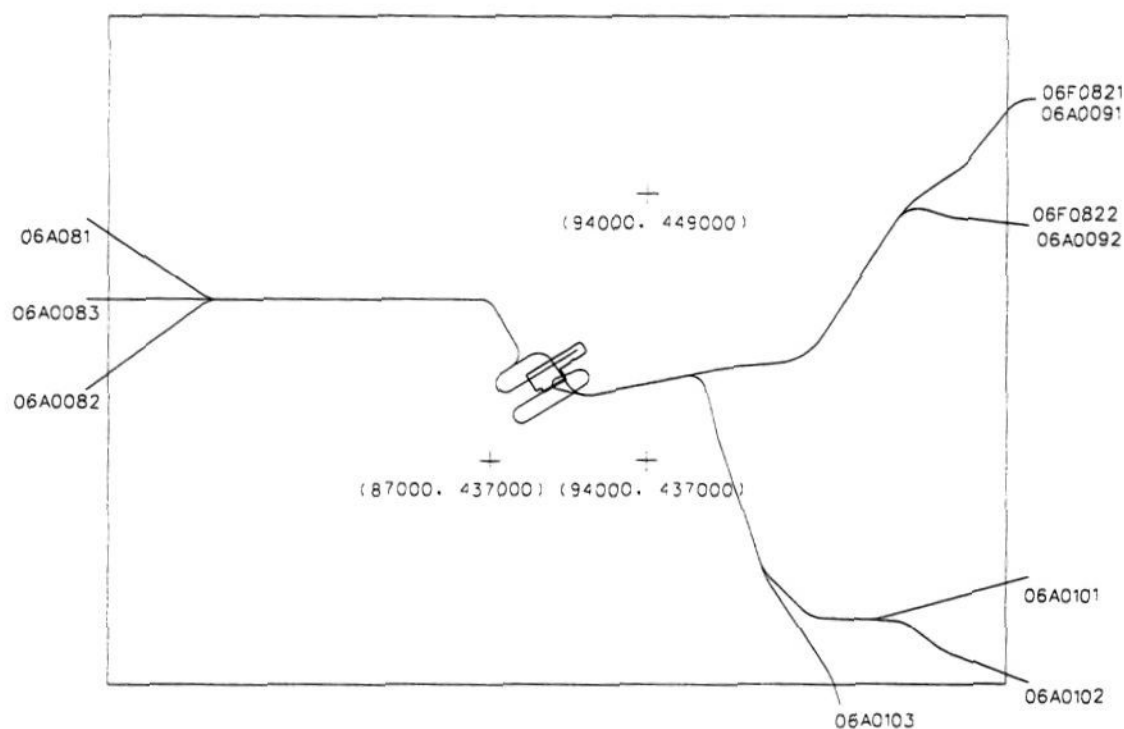
ROTTERDAM : Startroutes 24/24G

schaal
0 2 4 6 8 10 km

Getek. : MjvdK
Datum : 26 juni 1996

Figuur A-4 Startroutes VFR-verkeer baan 24

Gemod. : MPL
Datum : 2 december 1997



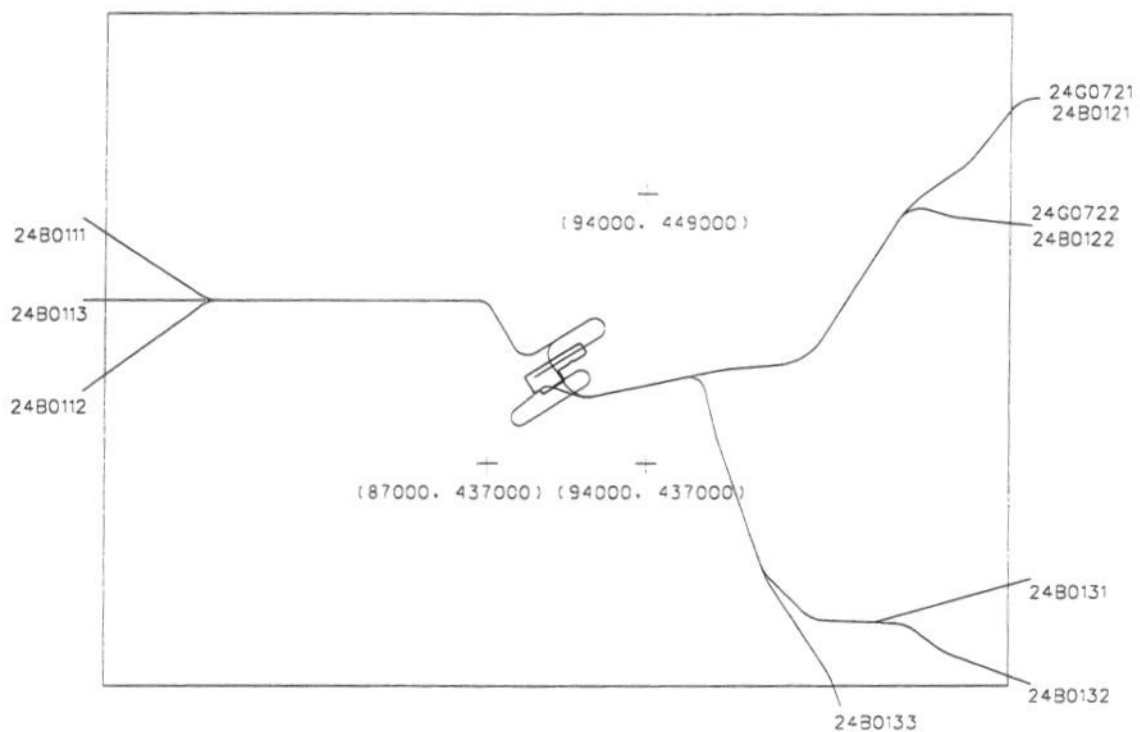
Getek. : MJvdK
Datum : 26 juni 1996

Figuur A-5 Landingsroutes VFR-verkeer baan 06

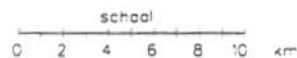


ROTTERDAM : Nieuwe Inrichting Rotterdam Airport 25.702 97070201 t/m 10

Gemod. : MPL
Datum : 2 december 1997



ROTTERDAM : Landingsroutes 24/24G



Getek. : MjvdK
Datum : 26 juni 1996

Figuur A-6 Landingsroutes VFR-verkeer baan 24

Appendix B Beschrijving van de gebruikte bewegingsgegevens

Tabel B-1	Bewegingaantallen gebruikt voor scenario A0.
Tabel B-2	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario 02.
Tabel B-3	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario 02 _{gas} .
Tabel B-4	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario's C1 en C2.
Tabel B-5	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario C4.
Tabel B-6	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario F2.
Tabel B-7	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario VA.
Tabel B-8	Bewegingaantallen gebruikt voor Scenario MMA.

Tabel B-1 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario A0.

baan	waaiernummer	helicopters	0 - 1,5 ton	1,5 - 6 ton	6 - 40 ton	> 40 ton
06	0231		563	181		
06	0232		563	181		
06	0241		527	136		
06	0242		527	136		
06	0243		527	136		
06	08511	333			85	27
06	08611					8
06	08711					1
06	AND-B	229		805	254	3
06	AND-C				185	208
06	COB-B	13		56	1	
06	COB-C					18
06	INK-B	32		135	17	
06	INK-C				517	22
06	RFS-B	980		182	292	1
06	RFS-C				374	1844
06	WDY-B	60		292	171	1
06	WDY-C				47	445
06A	0081		283	85		
06A	0082		283	85		
06A	0083		568	171		
06A	0091		567	172		
06A	0092		567	172		
06A	0101		378	114		
06A	0102		378	114		
06A	0103		378	114		
06A	03022		8534	80		
06A	08512	333			85	27
06A	08612					8
06A	08712					1
06A	LAN	1331		1453	1727	2954
06C	03021		8534	80		
06D	0221		138	75		
06D	0222		138	75		
06D	0223		277	148		
24	0251		400	138		
24	0252		400	138		
24	0253		800	277		
24	0261		554	207		
24	0262		552	207		
24	0271		245	94		

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	0272		245	94		
24	0273		245	94		
24	03121		10951	104		
24	08811	429			109	34
24	08911					11
24	09011					1
24	AND-B	220		561	226	
24	AND-C				146	137
24	COA-B	21		60	2	
24	COA-C				1	59
24	INK-B	23		152	22	
24	INK-C				321	18
24	RFS-B	1454		316	475	
24	RFS-C	1		1	767	3008
24	WDY-B	87		459	203	1
24	WDY-C				46	663
24B	0111		285	102		
24B	0112		285	102		
24B	0113		568	208		
24B	0121		568	205		
24B	0122		568	205		
24B	0131		379	136		
24B	0132		379	136		
24B	0133		379	136		
24B	08812	429			109	34
24B	08912					11
24B	09012					1
24B	LAN	1782		1812	2357	3517
24C	03122		10951	104		

Tabel B-2 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario 02.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		294	108		
06	0232		294	108		
06	0241		197	66		
06	0242		197	66		
06	0243		197	66		
06	COB-B	289	11	56	7	
06	COB-C				60	27
06	INK-B	289	173	891	108	
06	INK-C				954	426
06	LAN	1155				
06	RFS-B	289	357	1842	223	
06	RFS-C				1971	880
06	WDY-B	289	137	706	86	
06	WDY-C				756	337
06A	0081		148	49		
06A	0082		148	49		
06A	0083		295	100		
06A	0091		294	108		
06A	0092		294	108		
06A	0101		197	66		
06A	0102		197	66		
06A	0103		197	66		
06A	03022		7356	54		
06A	LAN		679	3495	4165	1669
06C	03021		7356	54		
06D	0221		148	49		
06D	0222		148	49		
06D	0223		295	100		
24	0251		300	102		
24	0252		300	102		
24	0253		598	202		
24	0261		596	217		
24	0262		596	217		
24	0271		399	134		
24	0272		399	134		
24	0273		399	134		
24	03121		14935	110		
24	COA-B	586	26	134	16	
24	COA-C				143	63
24	INK-B	586	4	21	3	
24	INK-C				23	10



baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	LAN	2345				
24	RFS-B	586	1057	5434	648	
24	RFS-C				5802	2557
24	WDY-B	586	282	1450	173	
24	WDY-C				1548	682
24B	0111		300	102		
24B	0112		300	102		
24B	0113		598	202		
24B	0121		596	217		
24B	0122		596	217		
24B	0131		399	134		
24B	0132		399	134		
24B	0133		399	134		
24B	LAN		1369	7039	8354	3312
24C	03122		14935	110		

Tabel B-3 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario 02_{gras}.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		250	108		
06	0232		250	108		
06	0241		168	66		
06	0242		168	66		
06	0243		168	66		
06	COB-B	289	11	56	7	
06	COB-C				65	22
06	INK-B	289	173	891	108	
06	INK-C				1029	351
06	RFS-B	289	357	1842	223	
06	RFS-C				2126	725
06	WDY-B	289	137	706	86	
06	WDY-C				815	278
06A	0081		126	49		
06A	0082		126	49		
06A	0083		251	100		
06A	0091		250	108		
06A	0092		250	108		
06A	0101		168	66		
06A	0102		168	66		
06A	0103		168	66		
06A	03022		4320	54		
06A	LAN	1155	679	3495	4459	1375
06C	03021		4320	54		
06D	0221		126	49		
06D	0222		126	49		
06D	0223		251	100		
06E	0561		132			
06E	0562		132			
06E	06011		3036			
06F	06012		3036			
06F	0821		132			
06F	0822		132			
24	0251		255	102		
24	0252		255	102		
24	0253		509	202		
24	0261		507	217		
24	0262		507	217		
24	0271		339	134		
24	0272		339	134		
24	0273		339	134		

baan	waaiernummer	helicopters	0 - 1,5 ton	1,5 - 6 ton	6 - 40 ton	> 40 ton
24	03121		8771	110		
24	COA-B	586	26	134	16	
24	COA-C				154	52
24	INK-B	586	4	21	3	
24	INK-C				24	8
24	RFS-B	586	1057	5434	648	
24	RFS-C				6253	2105
24	WDY-B	586	282	1450	173	
24	WDY-C				1669	562
24B	0111		255	102		
24B	0112		255	102		
24B	0113		509	202		
24B	0121		507	217		
24B	0122		507	217		
24B	0131		339	134		
24B	0132		339	134		
24B	0133		339	134		
24B	LAN	2345	1369	7039	8939	2727
24C	03122		8771	110		
24E	0461		268			
24E	0462		268			
24E	06021		6164			
24G	06022		6164			
24G	0721		268			
24G	0722		268			



Tabel B-4 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario's C1 en C2.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		145	26		
06	0232		145	26		
06	0241		97	15		
06	0242		97	15		
06	0243		97	15		
06	COB-B	289	1	18	5	
06	COB-C				39	6
06	INK-B	289	18	286	97	
06	INK-C				625	118
06	RFS-B	289	37	592	204	
06	RFS-C				1299	252
06	WDY-B	289	14	228	77	
06	WDY-C				496	96
06A	0081		73	12		
06A	0082		73	12		
06A	0083		146	24		
06A	0091		145	26		
06A	0092		145	26		
06A	0101		97	15		
06A	0102		97	15		
06A	0103		97	15		
06A	LAN	1155	71	1122	2852	480
06D	0221		73	12		
06D	0222		73	12		
06D	0223		146	24		
24	0251		148	25		
24	0252		148	25		
24	0253		295	48		
24	0261		294	52		
24	0262		294	52		
24	0271		197	32		
24	0272		197	32		
24	0273		197	32		
24	COA-B	586	3	42	15	
24	COA-C				95	18
24	INK-B	586		7	2	
24	INK-C				14	2



baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	RFS-B	586	109	1738	596	
24	RFS-C				3823	734
24	WDY-B	586	29	465	158	
24	WDY-C				1016	195
24B	0111		148	25		
24B	0112		148	25		
24B	0113		295	48		
24B	0121		294	52		
24B	0122		294	52		
24B	0131		197	32		
24B	0132		197	32		
24B	0133		197	32		
24B	LAN	2345	141	2253	5721	950

Tabel B-5 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario C4.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		294	108		
06	0232		294	108		
06	0241		197	66		
06	0242		197	66		
06	0243		197	66		
06	COB-B	289	11	51	5	
06	COB-C				39	6
06	INK-B	289	173	819	97	
06	INK-C				625	118
06	RFS-B	289	357	1693	204	
06	RFS-C				1299	252
06	WDY-B	289	137	650	77	
06	WDY-C				496	96
06A	0081		148	49		
06A	0082		148	49		
06A	0083		295	100		
06A	0091		294	108		
06A	0092		294	108		
06A	0101		197	66		
06A	0102		197	66		
06A	0103		197	66		
06A	03022		7356	54		
06A	LAN	1155	677	3212	2852	480
06C	03021		7356	54		
06D	0221		148	49		
06D	0222		148	49		
06D	0223		295	100		
24	0251		300	102		
24	0252		300	102		
24	0253		598	202		
24	0261		596	217		
24	0262		596	217		
24	0271		399	134		
24	0272		399	134		
24	0273		399	134		
24	03121		14935	110		
24	COA-B	586	26	123	15	



baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	COA-C				95	18
24	INK-B	586	4	19	2	
24	INK-C				14	2
24	RFS-B	586	1058	5015	596	
24	RFS-C				3823	734
24	WDY-B	586	282	1339	158	
24	WDY-C				1016	195
24B	0111		300	102		
24B	0112		300	102		
24B	0113		598	202		
24B	0121		596	217		
24B	0122		596	217		
24B	0131		399	134		
24B	0132		399	134		
24B	0133		399	134		
24B	LAN	2345	1371	6497	5721	950
24C	03122		14935	110		

Tabel B-6 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario F2.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		294	108		
06	0232		294	108		
06	0241		197	66		
06	0242		197	66		
06	0243		197	66		
06	COB-B	289	9	42	7	
06	COB-C				55	25
06	INK-B	289	139	670	105	
06	INK-C				878	391
06	RFS-B	289	289	1384	218	
06	RFS-C				1815	807
06	WDY-B	289	110	531	83	
06	WDY-C				696	309
06A	0081		148	49		
06A	0082		148	49		
06A	0083		295	100		
06A	0091		294	108		
06A	0092		294	108		
06A	0101		197	66		
06A	0102		197	66		
06A	0103		197	66		
06A	03022		4364	32		
06A	LAN	1155	548	2626	3857	1532
06C	03021		4364	32		
06D	0221		148	49		
06D	0222		148	49		
06D	0223		295	100		
24	0251		300	102		
24	0252		300	102		
24	0253		598	202		
24	0261		596	217		
24	0262		596	217		
24	0271		399	134		
24	0272		399	134		
24	0273		399	134		
24	03121		8860	65		
24	COA-B	586	21	101	16	

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	COA-C				132	58
24	INK-B	586	3	16	2	
24	INK-C				21	9
24	RFS-B	586	856	4098	639	
24	RFS-C				5369	2377
24	WDY-B	586	229	1093	171	
24	WDY-C				1433	634
24B	0111		300	102		
24B	0112		300	102		
24B	0113		598	202		
24B	0121		596	217		
24B	0122		596	217		
24B	0131		399	134		
24B	0132		399	134		
24B	0133		399	134		
24B	LAN	2345	1109	5308	7782	3078
24C	03122		8860	65		

Tabel B-7 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario VA.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	0231		145	26		
06	0232		145	26		
06	0241		97	15		
06	0242		97	15		
06	0243		97	15		
06	COB-B	289	1	20	1	
06	COB-C				53	19
06	INK-B	289	18	324	21	
06	INK-C				847	295
06	LAN	1155				
06	RFS-B	289	38	669	44	
06	RFS-C				1751	610
06	WDY-B	289	14	257	17	
06	WDY-C				671	234
06A	0081		73	12		
06A	0082		73	12		
06A	0083		146	24		
06A	0091		145	26		
06A	0092		145	26		
06A	0101		97	15		
06A	0102		97	15		
06A	0103		97	15		
06A	LAN		71	1270	3407	1158
06D	0221		73	12		
06D	0222		73	12		
06D	0223		146	24		
24	0251		148	25		
24	0252		148	25		
24	0253		295	48		
24	0261		294	52		
24	0262		294	52		
24	0271		197	32		
24	0272		197	32		
24	0273		197	32		
24	COA-B	586	2	49	3	
24	COA-C				127	44
24	INK-B	586		8		



baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
24	INK-C				20	7
24	LAN	2345				
24	RFS-B	586	109	1972	128	
24	RFS-C				5173	1790
24	WDY-B	586	29	526	34	
24	WDY-C				1380	478
24B	0111		148	25		
24B	0112		148	25		
24B	0113		295	48		
24B	0121		294	52		
24B	0122		294	52		
24B	0131		197	32		
24B	0132		197	32		
24B	0133		197	32		
24B	LAN		141	2555	6867	2318

Tabel B-8 Bewegingaantallen gebruikt voor scenario MMA.

baan	waaiernummer	helicopters	0 – 1,5 ton	1,5 – 6 ton	6 – 40 ton	> 40 ton
06	COB-B	0		17	6	
06	COB-C				51	17
06	INK-B	0		265	90	
06	INK-C				809	264
06	LAN	0				
06	RFS-B	0		548	187	
06	RFS-C				1672	546
06	WDY-B	0		210	72	
06	WDY-C				641	209
06A	LAN			1040	3528	1037
24	COA-B	0		40	13	
24	COA-C				121	40
24	INK-B	0		6	2	
24	INK-C				19	6
24	LAN	0				
24	RFS-B	0	1	1608	547	
24	RFS-C				4933	1612
24	WDY-B	0		429	146	
24	WDY-C				1316	430
24B	LAN		2	2083	7097	2088