

**VFR-VLUCHTEN IN NEDERLAND
VFR FLIGHTS IN THE NETHERLANDS****1. INTRODUCTIE**

Deze AIC dient als leidraad voor de toepassing van wetten en regels die gelden in het Nederlandse luchtruim (AMSTERDAM FIR) voor nationale en internationale VFR-vluchten.

Deze AIC is het resultaat van de samenwerking tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Luchtverkeersleiding Nederland en het Ministerie van Defensie.

Deze AIC is geen wettelijk document. Het is een verzameling van luchtvaartvoorschriften en niet uitputtend. Daarom is het raadzaam de AIP Nederland deel II (ofwel de VFR-gids), de relevante kaarten en NOTAM te raadplegen, om de meest recente en gedetailleerde informatie te krijgen dan in deze AIC is vermeld.

De ingesloten kaarten zijn uitsluitend bedoeld voor verduidelijking en niet voor operationeel gebruik.

Afkortingen die hier gebruikt worden zijn standaard en dezelfde die in de VFR-gids worden gebruikt.

Deze AIC is geproduceerd in overeenstemming met de vereisten van het ICAO kantoor Europa en wordt als AIC serie B gepubliceerd. Abonnees op het VFR-pakket krijgen deze AIC automatisch. Deze AIC wordt tevens verspreid via vliegclubs en organisaties voor vliegers en vliegtuigeigenaren.

Deze AIC is te verkrijgen op de in paragraaf 7.3 genoemde adressen.

Elk commentaar dat gebruikt kan worden om deze AIC te verbeteren is welkom en kan verstuurd worden naar AIS Nederland op het in paragraaf 7.1 gegeven adres.

**VOOR EEN VEILIGE VLUCHTUITVOERING IS
VLUCHTVOORBEREIDING EEN EERSTE VEREISTE****INTRODUCTION**

This AIC presents guidance on the relevant rules and regulations applicable to international and national VFR flights within Dutch airspace (AMSTERDAM FIR).

This AIC is the result of co-operation between the Civil Aviation Authority of the Netherlands, Air Traffic Control the Netherlands and the Ministry of Defence.

This AIC is not the authoritative document. It is a compilation of aviation legislation and it is not complete. Pilots should therefore consult the AIP Netherlands volume II (VFR Guide, abbreviated VFG), the relevant charts and NOTAM, for more current and detailed information than what is contained in this AIC.

The charts incorporated are included for explanatory purposes only and should not be used for navigation purposes.

Abbreviations used are those in common aeronautical use and are listed in the VFG Netherlands.

This AIC has been produced mainly in accordance with the requirements of the European office of ICAO and is published as AIC series B. Subscribers of the VFR Package will receive this AIC automatically. The AIC will also be distributed via national aero clubs and pilots and owner organisations.

Copies of this AIC can be obtained from the addresses given in paragraph 7.3.

Any comments that can be used to improve this AIC are welcome, and should be addressed to AIS the Netherlands, at the address given in paragraph 7.1.

**FLIGHT PREPARATION IS A BASIC REQUIREMENT
FOR CONDUCTING A SAFE FLIGHT**

2.

INHOUD

1. INTRODUCTIE

2. INHOUD

3. ALGEMENE INFORMATIE

- 3.1 Briefing
- 3.2 Communicatie

4. LUCHTRUIMSTRUCTUUR EN CLASSIFICATIE

- 4.1 Luchtruimstructuur
- 4.2 Luchtruimclassificatie
- 4.3 Luchtruimklasse A, B, C en E (gecontroleerd luchtruim)
- 4.4 Klasse F luchtruim
- 4.5 Klasse G luchtruim
- 4.6 Luchtruimbepalingen (zie paragraaf 8.3)
- 4.7 Luchtvaartterreinverkeersgebieden (ATZ)
- 4.8 Bijzondere Luchtverkeersgebieden (SRZ)
- 4.9 Zweefvliegterreinen
- 4.10 Zeil- en schermvliegterreinen
- 4.11 Valschermspringgebieden
- 4.12 Microlights

5. REGELS

- 5.1 Zichtvliegregels
- 5.2 Daglichtperiode
- 5.3 Nachtelijke VFR-vluchten
- 5.4 Hoogtemeterinstelling
- 5.5 Het indienen van vliegplannen voor VFR-vluchten
- 5.6 Vluchtuitvoering op luchtvaartterreinen
- 5.7 Luchtverkeerscircuit
- 5.8 Minimum vlieghoogte voor VFR-vluchten

6. VOORSCHRIFTEN EN AANVULLENDE NOTITIES

- 6.1 Positierapporten tijdens VFR-vluchten in of beneden de Nieuw Milligen TMA's
- 6.2 Luchtvaartterreininformatie via de radio
- 6.3 Transponder
- 6.4 Luchtvaartterreinen
- 6.5 Vluchten naar Nederland
- 6.6 Acceptatie van buitenlandse vliegbewijzen
- 6.7 Alcohol en drugs
- 6.8 AIRPROX in het Nederlands luchtruim
- 6.9 Aanvullende notities

7. DIENSTEN VOOR VFR-VLUCHTEN

- 7.1 Aeronautical Information Services
- 7.2 Drukkerij
- 7.3 Deze AIC

8. TABELLEN EN KAARTEN

- 8.1 ATS Luchtruimclassificatie Nederland (tabel)
- 8.2 FIS frequenties (kaart)
- 8.3 Verboden, beperkings- en gevarenggebieden, tijdelijk gereserveerde luchtruimen (kaart)

TABLE OF CONTENTS

1. INTRODUCTION

2. TABLE OF CONTENTS

3. GENERAL INFORMATION

- 3.1 Briefing
- 3.2 Communication

4. AIRSPACE STRUCTURE AND CLASSIFICATION

- 4.1 Airspace structure
- 4.2 Airspace classification
- 4.3 Airspace classes A, B, C and E (controlled airspace)
- 4.4 Airspace class F
- 4.5 Airspace class G
- 4.6 Airspace restrictions
- 4.7 Aerodrome Traffic Zones (ATZ)
- 4.8 Special Rules Zone (SRZ)
- 4.9 Glider sites
- 4.10 Hang / para glider sites
- 4.11 Parachute jumping areas
- 4.12 Microlights

5. RULES

- 5.1 Visual flight rules
- 5.2 Daylight period
- 5.3 VFR flights at night
- 5.4 Altimeter setting
- 5.5 Filing of flight plans for VFR flights
- 5.6 Flight operations at aerodromes
- 5.7 Aerodrome traffic circuit
- 5.8 Minimum heights for VFR flights

6. REGULATIONS AND NOTES

- 6.1 Position reporting during VFR flights in or below the Nieuw Milligen TMAs
- 6.2 Aerodrome information by radio
- 6.3 Transponder
- 6.4 Use of aerodromes
- 6.5 Aircraft entering the Netherlands
- 6.6 Foreign license validation
- 6.7 Alcohol and drugs
- 6.8 AIRPROX in the Netherlands airspace
- 6.9 Additional notes

7. SERVICES FOR VFR FLIGHTS

- 7.1 Aeronautical Information Services
- 7.2 Printing office
- 7.3 This AIC

8. TABLES AND CHARTS

- 8.1 ATS Airspace classification the Netherlands (table)
- 8.2 FIS frequencies (chart)
- 8.3 Prohibited, restricted, danger areas, temporary reserved airspace (chart)

3. ALGEMENE INFORMATIE

GENERAL INFORMATION

3.1. Briefing

Het VFR-pakket en de Luchtvaartkaart Nederland, nodig voor de uitvoering van VFR-vluchten binnen de Amsterdam FIR, zijn verkrijgbaar bij de drukkerij genoemd in paragraaf 7.2.

Briefing

The VFR Package and the Aeronautical Chart The Netherlands, necessary for the conduct of VFR flights within the Amsterdam FIR, can be obtained from the printing office at the address mentioned in paragraph 7.2.

3.1.1. AIS/NOTAM informatie en zelfbriefing

AIS/NOTAM informatie kan worden verkregen en/of zelfbriefing is beschikbaar op de volgende luchthavens/luchtvaartterreinen:

AIS/NOTAM information and self-briefing

AIS/NOTAM information can be obtained and/or self-briefing facilities are available at the following airports/aerodromes:

LUCHTHAVEN/LUCHTVAARTTERREIN/ AIRPORT/AERODROME	ICAO plaats- naam code/ ICAO location indicator	AIS/NOTAM- INFORMATIE AIS/NOTAM INFORMATION	ZELFBRIEF- ING/ SELF-BRIEF- ING
AMELAND/Ameland	EHAL	X	
AMSTERDAM/Schiphol	EHAM	X	X
DEVENTER/Teuge	EHTE	X	
DRACHTEN/Drachten	EHDR	X	
EINDHOVEN/Eindhoven	EHEH	X	X
GRONINGEN/Eelde	EHGG	X	X
HILVERSUM/Hilversum	EHHV	X	
HOEVEN/Seppe	EHSE	X	
HOOGEVEEN/Hoogeveen	EHHO	X	
LELYSTAD/Lelystad	EHLE	X	
MAASTRICHT/Maastricht Aachen	EHBK	X	X
MIDDELBURG/Midden-Zeeland	EHMZ	X	
ROTTERDAM/Rotterdam	EHRD	X	X
TEXEL/Texel	EHTX	X	
WEERT/Budel	EHBD	X	

3.1.2. Weersomstandigheden

Stel u op de hoogte van de actuele weersinformatie, middels weerrapporten en verwachtingen, bijvoorbeeld in de vorm van Metars, TAF's, Weerbuletin Nederland en LLFC 3. Dat kan op alle luchtvaartterreinen, maar ook bijvoorbeeld via www.knmi.nl.

Weather information

Check the actual weather information by weather reports and forecast i.e. Metars, TAF's and LLFC 3. This is possible on all aerodromes and on www.knmi.nl.

3.2. Communicatie

Communication

3.2.1. Uitluisteren

Vliegers worden verzocht een radio-uitluisterwacht te houden op de betreffende frequenties in klasse E en G luchtruim, zie de kaart in paragraaf 8.2 voor FIS frequenties.

Listening watch

Pilots should maintain a radio listening watch on the appropriate frequencies in class E and G airspace, see chart paragraph 8.2 for FIS frequencies.

3.2.2. Radiocommunicatie

Voor de radiotelefonie wordt de Engelse taal gebruikt. Berichten dienen zo kort mogelijk te zijn; vliegers dienen standaard fraseologie te gebruiken en langzaam en duidelijk te spreken. Een tweezijdige radioverbinding met de desbetreffende luchtverkeersleidingsdienst is verplicht zoals de ICAO

Radio communication

The English language is used in radio communication. Communications should be kept as brief as possible; pilots should use the standard phraseology, and should speak slowly and clearly. A two way radio communication with the appropriate ATS unit is required in accordance with the ICAO air-

luchtruimclassificatie dat voorschrijft (zie tabel paragraaf 8.1).

Omdat alle CTR's in Nederland klasse C luchtruim hebben is tweezijdig radiocontact verplicht en deze dient tot stand te zijn gebracht voor het binnenvliegen van de CTR.

Radiocontact met Lelystad Radio is verplicht en dient tot stand te zijn gebracht voor het binnenvliegen van het luchtvaartterreinverkeersgebied (ATZ).

Hetzelfde geldt voor het luchtvaartterrein Ameland (Ameland Radio), gedurende de periode dat Ameland ATZ geactiveerd is, zoals per NOTAM bekend gesteld.

Radiocontact met alle overige luchtvaartterreinen wordt sterk aangeraden.

space classification (see table paragraph 8.1).

As all CTRs in the Netherlands are class C airspace, radio communication with the aerodrome control tower of a controlled aerodrome is mandatory and shall be established before entering the CTR.

Radio communication with Lelystad aerodrome ('Lelystad Radio') is mandatory and shall be established before entering the Lelystad Aerodrome Traffic Zone (ATZ). The same applies to Ameland aerodrome ('Ameland Radio') during the periods that the Ameland ATZ is active, as announced by NOTAM. Radio communication with all other aerodromes is advisable.

4. LUCHTRUIMSTRUCTUUR EN CLASSIFICATIE

AIRSPACE STRUCTURE AND CLASSIFICATION

4.1. Luchtruimstructuur

Airspace structure

4.1.1. Gecontroleerd luchtruim

Controlled airspace

In de Amsterdam FIR zijn de volgende gecontroleerde luchtruimen aangewezen:

In the Amsterdam FIR the following controlled airspace has been designated:

- algemeen luchtverkeersleidingsgebied (CTA)
- naderingsluchtverkeersleidingsgebied (TMA)
- plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR)

- control areas (CTA)
- terminal control areas (TMA)
- control zones (CTR)

4.2. Luchtruimclassificatie

Airspace classification

In Nederland geldt de ICAO ATS luchtruimclassificatie, zie paragraaf 8.1.

The Netherlands have adopted the ICAO ATS Airspace Classification, see table paragraph 8.1.

4.3. Luchtruimklasse A, B, C en E (gecontroleerd luchtruim)

Airspace classes A, B, C and E (controlled airspace)

4.3.1. Klasse A Luchtruim

Airspace class A

Gebied/Area	Ondergrens/Lower limit	Bovengrens/Upper limit
Amsterdam UTA	FL 195	FL 660
Amsterdam CTA East	FL 065	FL 195
Amsterdam CTA West and South	FL 055	FL 195
Airway B29	FL 055	FL 195
Nieuw Milligen CTA North	FL 055	FL 195
Schiphol TMA 1	1500 ft AMSL	FL 095
Schiphol TMA 2	3500 ft AMSL	FL 095
Schiphol TMA 3	3500 ft AMSL	FL 095
Maastricht TMA 1 south of 51° N	FL 095	FL 195
Maastricht TMA 2	FL 095	FL 195

VFR-vluchten onder de Schiphol TMA's

De Schiphol TMA's, waarin intensief burgerluchtverkeer plaatsvindt, beslaan een groot deel van het luchtruim in het midden van Nederland. VFR-vluchten zijn niet toegestaan in de Schiphol TMA's, behalve voor het gebied bij Lelystad (VFR area - 3500 ft). Het luchtruim onder de Schiphol TMA's is geclassificeerd als G luchtruim.

De ondergrens van Schiphol TMA 1 is 1500 ft AMSL. De minimum vlieghoogte van IFR vluchten in de Schiphol TMA 1 is 2000 ft AMSL.

VFR flights below the Schiphol TMAs

The Schiphol TMAs, in which intensive airline traffic is operating, cover a large part of the airspace in the centre of the Netherlands. VFR flights are not permitted in the Schiphol TMAs except for the Lelystad area (VFR area - 3500 ft AMSL). The airspace below the Schiphol TMAs is class G airspace.

The lower limit of the Schiphol TMA 1 is 1500 ft AMSL. The minimum altitude of IFR flights in the Schiphol TMA 1 is 2000 ft AMSL.

Opmerking: Volgens het luchtruimclassificatiesysteem behoort de grens tussen twee luchtruimklassen tot de minst beperkende klasse. Dat is hier de klasse G. Dus zijn VFR-vluchten toegestaan tot een hoogte van exact 1500 ft AMSL.

Note: According to the airspace classifications system, the edge between the two airspace classes belongs to the least restrictive class i.e. class G. So VFR flights are permitted up to an altitude of exactly 1500 ft AMSL.

RISICO

In de Schiphol TMA 1 komen regelmatig AIRPROX gevallen voor tussen IFR- en VFR-vluchten. Het blijkt dat VFR-vliegers, terwijl ze vliegen op 1500 ft AMSL, onbedoeld in de Schiphol TMA 1 terechtkomen door turbulentie of mogelijke miswijzingen van de hoogtemeter. Verder bestaat er het risico van zogturbulentie met betrekking tot verkeersvliegtuigen op 2000 ft AMSL.

RISK

In the Schiphol TMA 1, AIRPROX occur regularly between IFR flights and VFR flights. It appears that pilots of VFR flights flying at 1500 ft AMSL unintentionally climb into the Schiphol TMA 1 due to turbulence or possible tolerance of the altimeter. Furthermore the risk of wake turbulence exists in relation to airline traffic at 2000 ft AMSL.

Daarom wordt VFR-vliegers vliegend onder de Schiphol TMA 1 dringend verzocht niet te vliegen op of net onder een hoogte van 1500 ft AMSL. Beter is dan een hoogte van 1200 of 1300 ft AMSL.

Therefore, pilots executing a VFR flight within the lateral limits of the Schiphol TMA 1 are urgently requested not to operate at, or just below, an altitude of 1500 ft AMSL. If possible with respect to minimum prescribed altitude and obstacle clearance, pilots are advised to fly at altitudes of 1200 or 1300 ft AMSL.

Algemene luchtverkeersleidingsgebieden (CTA's)

De meeste luchtverkeersroutes liggen in de CTA's en deze hebben de luchtverkeersdienstverleningsklasse A. VFR-vluchten boven FL 065 vanuit Duitsland naar Nederland die de grens passeren in het gebied ten oosten van Eelde of Twenthe, dienen te dalen naar FL065 of lager, voordat zij het Nederlandse luchtruim binnenvliegen om vrij te blijven van de Amsterdam CTA Oost.

CTAs

The majority of the ATS routes are situated in the CTAs, which are classified 'A' airspace. Pilots conducting VFR flights above FL 065 from Germany into the Netherlands, and crossing the FIR boundary in the area east of Eelde or Twenthe, have to descend to FL 065 or below before entering Dutch airspace in order to stay clear of the Amsterdam CTA East.

4.3.2. **Klasse B luchtruim**

Airspace class B

Gebied/Area	Ondergrens/Lower limit	Bovengrens/Upper limit
Nieuw Milligen TMA A, C, D and E	FL 065/FL 095*)	FL 195

*) Vanaf vrijdag 1600 tot zondag 2300 UTC (1500 – 2200 UTC zomertijd) en gedurende erkende feestdagen is de ondergrens FL 095.

*) From FRI 1600 to SUN 2300 UTC (FRI 1500 to SUN 2200 UTC summertime) and during legal holidays the lower limit is FL 095.

4.3.3. **Klasse C luchtruim**

Airspace class C

Gebied/Area	Ondergrens/Lower limit	Bovengrens/Upper limit
Soesterberg TMA	1000 ft AMSL	3000 ft AMSL
All CTRs	GND	3000 ft AMSL
Kleine Brogel CTR *)	GND	2500 ft AMSL
Niederrhein CTR *)	GND	2600 ft AMSL

*) CTR zich uitstrekkend boven Nederland.

*) CTR extending over Dutch territory.

Buiten de openingstijden van de gecontroleerde militaire luchtvaartterreinen blijven de CTR's bestaan. Luchtverkeersleiding wordt dan niet gegeven. Slechts luchtverkeersinformatie is beschikbaar. Toestemming om deze militaire CTR's binnen te vliegen kan verkregen worden bij Amsterdam Information voor de Valkenburg CTR of bij Dutch MIL INFO voor alle overige militaire luchtvaartterreinen, zoals uiteengezet in para-

Outside the operational hours of the controlled military aerodromes the CTRs still exist, however ATC and traffic avoidance service will not be provided. Only traffic information will be available. Permission to enter these military CTRs can be obtained from Amsterdam Information for the Valkenburg CTR or Dutch MIL INFO (for all other military CTRs) as set out in paragraph 5.1.

graaf 5.1.

RISICO

De 250 KT snelheidsrestrictie geldt niet voor militaire jachtvliegtuigen in militaire CTR's.

VFR-vluchten in de nabijheid van de Schiphol CTR, zonder bestemming luchthaven Schiphol

Vliegers dienen zich te realiseren dat vrijwel alle IFR-vluchten de luchthaven Schiphol naderen op een hoogte van circa 2000 ft AMSL via de bakens OA, WP, NV en CH, dicht bij de grens van de CTR.

IFR verkeer kan zich overal bevinden in de CTR (ook dicht bij de grens) op hoogtes beneden 2000 ft AMSL gedurende radarvectoring voor het oplijnen voor een final approach naar één van de landingsbanen. De grens wordt niet gemarkeerd door een zichtbaar kenmerk, dus kijk uit voor een onbedoelde overschrijding.

RISICO

Het risico van zogturbulentie bestaat binnen een verticale afstand van 700 ft van verkeersvliegtuigen.

RISICO

VFR-verkeer in de nabijheid van militaire CTR's. Vliegers die VFR-vluchten uitvoeren in de nabijheid van militaire CTR's moeten rekening houden met intensief militair luchtverkeer. Bovendien kan er in de omgeving van Eindhoven CTR intensief burgerluchtverkeer worden verwacht.

RISK

The 250 KT speed limitation is not applicable to military jet fighters in military CTRs.

VFR flights in the vicinity of the Schiphol CTR, without destination Schiphol

Pilots should realise that practically all IFR flights are approaching Schiphol Airport at an altitude of 2000 ft AMSL via the locators OA, WP, NV and CH, which are close to the boundary outside the Schiphol CTR. Such flights are leaving that altitude practically at the boundary of the CTR.

IFR traffic can be anywhere within the CTR at altitudes below 2000 ft AMSL, during radar-vectoring for line up for final approach to one of the runways. These flights can be very near to the boundary of the CTR. This boundary is not marked by visual reference, so beware of accidental crossing.

RISK

The risk of wake turbulence exists within a distance of 700 ft vertically from airline traffic.

RISK

VFR traffic in the vicinity of military CTRs. Pilots of aircraft executing VFR flights in the vicinity of the military CTRs should be aware of intensive military traffic. Furthermore in the vicinity of Eindhoven CTR intensive airline traffic can be expected.

4.3.4.

Klasse E luchtruim

Airspace class E

Gebied/Area	Ondergrens/Lower limit	Bovengrens/Upper limit
Eelde TMA	1500 ft AMSL	FL 065
Rotterdam TMA 1	1500 ft AMSL	FL 055
Rotterdam TMA 2	2500 ft AMSL	FL 055
Rotterdam TMA 3	3500 ft AMSL	FL 055
Maastricht TMA 1	1500 ft AMSL	FL 095/ north of 51° N FL 195
Maastricht TMA 2	2000 ft AMSL	FL 095
Nieuw Milligen TMA A, C, D and E	1500 ft AMSL	FL 065/FL 095 ^{1) 2)}
Nieuw Milligen TMA B	1500 ft AMSL	FL 065 ²⁾
Nieuw Milligen TMA G1	1500 ft AMSL	FL 055 ²⁾
Nieuw Milligen TMA G2	3500 ft AMSL	FL 055 ²⁾

1) Van vrijdag 1600 tot zondag 2300 UTC (1500 - 2200 UTC zomertijd) en gedurende erkende feestdagen is de bovengrens FL 095.

2) Van vrijdag 1600 tot zondag 2300 UTC (1500 - 2200 UTC zomertijd) en gedurende erkende feestdagen geldt een minimale zichtwaarde van 5 km. Let erop dat de vereiste zichtwaarde in klasse E luchtruim, beneden FL 100, 8 km bedraagt in plaats van 5 km, behalve in het geval van ²⁾.

1) From FRI 1600 to SUN 2300 UTC (FRI 1500 to SUN 2200 UTC summertime) and during legal holidays the upper limit is FL 095.

2) From FRI 1600 to SUN 2300 UTC (FRI 1500 to SUN 2200 UTC summertime) and during legal holidays a minimum flight visibility of 5 km is applicable. Mind that the required flight visibility in class E airspace, below FL 100, is 8 km instead of 5 km except as mentioned under ²⁾.

In de TMA's van Rotterdam, Eelde en Maastricht (klasse E luchtruim) waar VFR-vluchten zonder klaring zijn toegestaan, worden vliegers aangemoedigd tweezijdig radiocontact met de betreffende naderingsvluchtverkeersleiding (APP) te onderhouden.

RISICO

Botsingsrisico!

VFR-vliegers dienen zich te realiseren dat verkeersvliegtuigen en militaire jachtvliegtuigen hetzelfde luchtruim gebruiken. Een scherpe uitkijk is geboden evenals de minimum voorgeschreven afstand tot de wolken (300 m verticaal, 1500 m horizontaal). Militaire jachtvliegtuigen mogen vliegen met een snelheid tot 450 KT. Vanuit een verkeersvliegtuig heeft de vlieger slechts beperkt zicht. VFR-vliegers moeten zich ervan bewust zijn dat er geen separatie wordt verzorgd tussen IFR- en VFR-verkeer.

4.4. **Klasse F luchtruim**

In het Nederlandse luchtruim is er geen luchtruim met klasse F. Wel zijn de regels van klasse F buiten de daglichtperiode van toepassing in de ATZ Lelystad en de ATZ Budel. VFR-vluchten zijn dan niet toegestaan.

4.5. **Klasse G luchtruim**

Alle luchtruim, behalve genoemd in paragraaf 4.3.1 tot en met 4.4, is klasse G. Behalve klasse C luchtruim (CTR) is dus het luchtruim vanaf de grond tot de ondergrens van het gecontroleerde luchtruim erboven, altijd klasse G.

Klasse G luchtruim wordt niet aangegeven op de Luchtvaartkaart Nederland.

Op en boven 1200 ft AMSL kunnen militaire jachtvliegtuigen vliegen met snelheden tot 450 KT.

Gemotoriseerde VFR-vluchten moeten een transponder hebben en activeren wanneer gevlogen wordt op of boven 1200 ft AMSL. Met een transponder kunnen ze via de boordradar beter waargenomen worden door de militaire jachtvlieger.

Beneden 1200 ft AMSL kunnen militaire vluchten plaatsvinden in de laagvlieggebieden en -routes zoals gepubliceerd in de VFR-gids (ENR 5-1). Voor het GENOFIC gebied (zie kaart paragraaf 8.1) inclusief de helikopterbeschermingsgebieden (HPZ's), de helikopterverkeerszones (HTZ's) en de helikopterhoofdroutes (HMR's) zijn speciale regels opgesteld (zie VFR-gids ENR 1-15). Deze speciale regels behelzen een vliegplanverplichting en verplicht radiocontact.

RISICO

VFR-verkeer zonder een transponder mag vliegen tot een hoogte waarop militaire jachtvliegtuigen hun vluchten uitvoeren. Zonder een geactiveerde transponder wordt het VFR-verkeer dringend aangeraden niet op of net onder de 1200 ft AMSL te vliegen.

4.6. **Luchtruimbeperingen (zie paragraaf 8.3)**

Verboden gebieden (EHP)

Verboden gebieden zijn permanent ingesteld.

In the TMAs of Rotterdam, Eelde and Maastricht where VFR flights without an ATC clearance are permitted, i.e. class E airspace, pilots are encouraged to establish two-way radio communication with the appropriate APP unit.

RISK

Collision risk!

VFR pilots have to realise that fast airline traffic and military jet fighters are using the same airspace. A sharp look-out, and the minimum prescribed distance (300 metres vertically, 1500 metres horizontally) from clouds should be kept.

Military jet fighters are allowed to fly at a speed of up to 450 KT. Airline pilots have limited visual awareness. VFR pilots should be aware no separation is provided between IFR and VFR traffic.

Airspace class F

In the Amsterdam FIR there is no class F airspace. The rules of class F are valid outside the daylight period in the ATZ Lelystad and the ATZ Budel. VFR-flights are not allowed at that time.

Airspace class G

All airspace outside the airspace mentioned in paragraph 4.3.1. up to and including 4.4. is class G.

So, except for class C airspace (CTRs), the airspace from GND up to the lower limit of the controlled airspace above is class G airspace.

Class G airspace is not indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands.

At and above 1200 ft AMSL military jet fighters can be expected to fly at speeds up to 450 KT. To improve situational awareness of military jet fighter pilots, see paragraph 6.3 sub a, VFR traffic shall carry and activate a transponder when flying at or above 1200 ft AMSL.

Below 1200 ft AMSL military flights at high speeds can take place in the low flying areas and routes as published in AIP Netherlands vol. II/VFG ENR 5-1.

For the GENOFIC area (see chart paragraph 8.1) including helicopter protected zones (HPZs), helicopter traffic zones (HTZs) and helicopter main routes (HMRs), special rules have been established (see VFG Netherlands ENR 1.15). These special rules include mandatory flight plan filing and mandatory radio communication.

RISK

VFR traffic without a transponder is allowed up to the altitude where military jet fighters execute their flights. Without an activated transponder VFR traffic is urgently requested not to operate at or just below an altitude of 1200 ft AMSL.

Airspace restrictions (see chart paragraph 8.3)

Prohibited areas (EHP)

Prohibited areas are established permanently.

Beperkingsgebied (EHR)

Beperkingsgebieden zijn vooral ingesteld voor militaire activiteiten, zoals schietoefeningen. EHRs zijn hoofdzakelijk actief van maandag tot en met vrijdag; wanneer zij actief zijn op zaterdag en zondag dan wordt dat bekend gemaakt via een NOTAM. De horizontale en verticale grenzen van het gebied kunnen uitgebreid worden in een NOTAM.

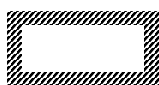
Gevarengebieden (EHD)

Gevarengebieden liggen boven volle zee. Zij zijn vooral ingesteld voor militaire activiteiten zoals schietoefeningen. EHD's zijn hoofdzakelijk actief van maandag tot en met vrijdag; wanneer zij actief zijn op zaterdag en zondag wordt dat per NOTAM bekend gemaakt. De horizontale en verticale grenzen van het gebied kunnen uitgebreid worden per NOTAM.

Tijdelijk gereserveerd luchtruim (TRA)

Tijdelijk gereserveerde luchtruimen zijn ingesteld voor bijzondere, vooral militaire, activiteiten. TRA's zijn ingesteld in het noordelijk gedeelte van de Amsterdam FIR boven de Noordzee. Deze TRA's zijn niet toegankelijk voor VFR-verkeer, omdat zij liggen in klasse A luchtruim.

EHPs, EHRs, EHDs en TRAs worden met het volgende symbool weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



4.7. Luchtvaartterreinverkeersgebieden (ATZ)

Burger ATZ

Ter bescherming van luchtvaartterreinverkeer is een ATZ ingesteld rondom de burgerluchtvaartterreinen Ameland (activering wordt bekend gemaakt per NOTAM), Budel, Lelystad en zweefvliegerterrein Schinveld (in de Maastricht CTR). Overvliegend verkeer moet vrij blijven van een ATZ.

Militaire ATZ

Buiten de gepubliceerde openstellingsuren van gecontroleerde militaire vliegvelden kunnen zweef-, zeil- of motorvliegactiviteiten plaatsvinden in de CTR.

Ter bescherming van bovengenoemde activiteiten is een ATZ ingesteld binnen de militaire CTR (een cirkelvormig gebied rondom een vliegveld, met een straal van 2 NM en verticale afmetingen van de grond tot 1500 ft AAL). Luchtvaartuigen die, met toestemming van het betreffende Flight Information Center, een militaire CTR doorkruisen, moeten vrij blijven van de ATZ.

Een ATZ is als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:

Restricted areas (EHR)

Restricted areas (EHR) are mainly established for military activities such as gun firing. EHRs are predominately active MON-FRI, but sometimes active on SAT and SUN as published by NOTAM. These areas may also be extended laterally as well as vertically by NOTAM.

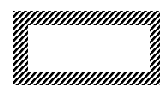
Danger areas (EHD)

Danger areas (EHD) are situated over the high seas. They are mainly established for military activities such as gun firing. EHDs are predominately active MON-FRI, but sometimes active on SAT and SUN as published by NOTAM. These areas may also be extended laterally as well as vertically by NOTAM.

Temporary reserved airspace (TRAs)

Temporary Reserved Airspace (TRAs) are areas established for certain special mainly military flying activities which may cause a potential hazard, TRAs are established in the northern part of the Amsterdam FIR, over the North Sea. These TRAs are all situated in class A airspace and therefore prohibited for VFR flights.

EHPs, EHRs, EHDs and TRAs are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



Aerodrome Traffic Zones (ATZs)

Civil aerodrome traffic zones

For protection of aerodrome traffic ATZs have been established around the civil aerodromes Ameland (activated during summertime by NOTAM), Budel, Lelystad, and the glider site Schinveld (situated within the Maastricht CTR).

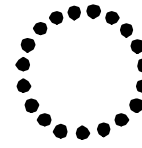
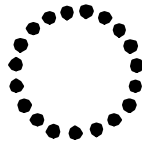
Over flying aircraft shall keep clear of these ATZs.

Military aerodrome traffic zones

Outside the published operating hours of controlled military aerodromes, general aviation (glider and motor flying) activities may take place in the CTR under a special exemption.

For the protection of these activities ATZs (a circular area around the aerodrome with a radius of 2 NM from GND to 1500 ft AAL) have been established within the relevant military CTRs. Aircraft, crossing a military CTR outside the normal operating hours of the aerodrome with the permission of the relevant Flight Information Centre, shall keep clear of the ATZ.

ATZs are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



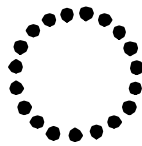
4.8. **Bijzondere Luchtverkeersgebieden (SRZ)**

Ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of bijzondere luchtvaartactiviteiten kunnen gebieden worden aangewezen als een bijzonder luchtverkeersgebied met nadere voorschriften. Incidentele SRZ's worden aangekondigd middels een NOTAM of een VFG supplement.

SRZ voor schermvliegen

Een SRZ voor schermvliegactiviteiten is een cilindervormig gebied rondom een geografische positie, met een straal van 1000 meter, waarin schermvliegers worden opgelierd tot een bepaalde hoogte.

Permanente SRZs zijn als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



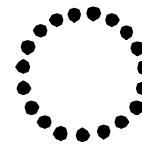
Special Rules Zone (SRZ)

In order to protect certain kinds of air traffic or special air activities, specified areas may be designated as a special rules zone with further regulations. Incidental SRZs can be promulgated by NOTAM or VFG supplement.

SRZs for paragliding

An SRZ for paragliding is a cylindrical-shaped area centred around a geographical position and with a radius of 1000 m in which Para gliders will be winched to a certain height. The upper limit of the SRZ is indicated in the Aeronautical Chart The Netherlands.

Permanent SRZs are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



4.9. **Zweefvliegterreinen**

Het oplieren van zweefvliegtuigen vindt plaats op verschillende burgerluchtvaartterreinen en zweefvliegterreinen. Zweefvliegactiviteiten vinden ook plaats op militaire luchtvaartterreinen, buiten de openstellingsuren. Vliegers worden gewaarschuwd dat zweefvliegtuigen kunnen worden opgelierd tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL voordat zij loskomen van de lierkabel.

RISICO

Lierkabels zijn vrijwel niet te zien; vliegers die over een ATZ van een militair luchtvaartterrein willen vliegen moeten rekening houden met lierkabels tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL.

Zweefvliegterreinen zijn als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



Terlet

Zweefvliegterrein Terlet ligt in de CTR van het militair luchtvaartterrein Deelen, net ten noorden van Arnhem. Vanaf het nationaal zweefvliegcentrum Terlet vinden

Glider sites

Glider launching takes place from several civil aerodromes and glider sites in the Netherlands. Glider flying also takes place from military aerodromes outside operating hours. Pilots are warned that gliders may be launched by means of a winch, up to a height of approximately 2300 ft AGL before releasing the cable.

RISK

Winch cables are hardly visible; pilots over flying an ATZ of a military aerodrome should be aware of winch cables up to a height of approximately 2300 ft AGL.

Glider sites are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



Terlet

Glider site Terlet, situated in the CTR of Deelen military aerodrome (just north of the city of Arnhem) is the Dutch national gliding centre where intensive glider fly-

dagelijks intensieve zweefvliegactiviteiten plaats tot een hoogte van FL 065 en tot FL 095 in weekeinden.

4.10. **Zeil- en schermvliegterreinen**

Vanaf diverse plaatsen in Nederland worden zeil- en schermvliegtuigen opgelierd.

RISICO

Lierkabels zijn vrijwel niet te zien; vliegers die over een zeil- of schermvlieglieërterrein vliegen moeten rekening houden met lierkabels tot een hoogte van ongeveer 2300 ft AGL.

Zeil- en schermvlieglieërgebieden zijn als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



4.11. **Valschermspringgebieden**

Regelmatig vinden valschermspringactiviteiten (met inbegrip van vrije val sprongen) plaats op verschillende lokaties. Vaste lokaties voor valschermsprongen worden als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



Incidentele valschermspring activiteiten worden aangekondigd in een NOTAM.

4.12. **Microlights**

Vijf permanente lokaties zijn aangewezen voor het gebruik door microlights: Budel, Drachten, Lelystad, Stadskanaal en de Maasvlakte. Deze lokaties zijn als volgt weergegeven op de luchtvaartkaart Nederland:



Niet-ingezetenen die met een microlight in Nederland willen vliegen hebben daarvoor een geldige Nederlandse ontheffing nodig. Voor de ontheffing zijn de volgende documenten nodig: een kopie van de geldige nationale ontheffing, goedkeuring of gelijkwaardig document, een bewijs van registratie, een verzekeringsbewijs en een indicatie van de periode wanneer men in Nederland wil vliegen. Een ontheffing kan worden aangevraagd bij:

IVW Divisie Luchtvaart
Luchtvaartuigregister
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp
Tel: 023 566 3117
Fax: 023 566 3006

ing takes place up to FL 065 (daily) and FL 095 (week-end).

Hang-/paraglider sites

Hang-/paraglider launching takes place from several sites in the Netherlands.

RISK

Winch cables are hardly visible; pilots over flying a hang/para glider site should be aware of winch cables up to a height of approximately 2300 ft AGL.

Hang-/paraglider sites are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



Parachute jumping areas

Regular parachute jumping (including free fall parachuting) takes place at several aerodromes and sites. Parachute jumping areas are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



Incidental parachute jumping can take place and is promulgated by NOTAM.

Microlights

Five permanent locations in the Netherlands are established for the use by microlights: Budel, Drachten, Lelystad, Stadskanaal and Maasvlakte. These locations are indicated on the Aeronautical Chart The Netherlands using the following chart symbol:



Non-residents who like to fly with their microlight in the Netherlands need a valid Dutch exemption. They can obtain one by sending a photocopy of their valid national exemption, approval or equivalent document, a certificate of registration, a certificate of insurance and an indication of the period they will visit the Netherlands.

CAA NL Aircraft Registry
P.O. Box 575
2130 AN Hoofddorp
The Netherlands
Tel: +31 (0)23 5663117
Fax: +31 (0)23 5663006

E-mail: info.register@ivw.nl

Voor een ontheffing worden kosten in rekening gebracht.

5. REGELS

5.1. Zichtvliegregels

Minimum vliegzicht

In luchtruimklasse G bedraagt in Nederland het minimum vliegzicht op en beneden 3000 ft AMSL 1,5 km, onder de voorwaarde dat vluchten worden uitgevoerd met snelheden die het mogelijk maken overig luchtverkeer en obstakels te vermijden. Boven 3000 ft AMSL bedraagt het minimum vliegzicht 8 km.

In luchtruimklasse B en E bedraagt het minimum vliegzicht 8 km. Daarvan zijn uitgezonderd bepaalde delen van de Nieuw Milligen TMA - klasse E - waar van vrijdag 1600 UTC tot zondag 2300 UTC wintertijd (vrijdag 1500 UTC tot zondag 2200 UTC zomertijd) en tijdens erkende feestdagen het minimum vliegzicht 5 km bedraagt.

In luchtruimklasse C bedraagt het minimum vliegzicht 5 km.

Gecontroleerde VFR-vluchten

VFR-vluchten moeten worden uitgevoerd met inachtneming van de algemene verkeersregels voor gecontroleerde vluchten, indien de VFR-vlucht:

- a. onderdeel vormt van het luchtvaartterreinverkeer op een gecontroleerd luchtvaartterrein;
- b. gevlogen wordt als een bijzondere VFR-vlucht (special VFR), of
- c. gevlogen wordt in luchtruimklasse B of C.

Voor het binnenvliegen van een CTR dient een VFR-vlucht toestemming te hebben verkregen van de plaatselijke luchtverkeersleiding. Buiten de openstellingstijden van militaire luchtvaartterreinen kan toestemming worden gevraagd bij Dutch MIL INFO op 132.350 MHz en voor de CTR van luchtvaartterrein Valkenburg kan toestemming worden gevraagd bij Amsterdam Information op 124.300 MHz.

Voor vluchten in de CTR van luchtvaartterrein De Peel is alleen gedurende bepaalde perioden toestemming vereist. Deze perioden worden bekendgemaakt via een NOTAM.

Bij het doorkruisen van een CTR moet de ATZ worden gemedan.

Bijzondere VFR-vluchten (Special VFR)

Als het grondzicht en de wolkenbasis niet minder zijn dan de hieronder opgegeven waarden kan de plaatselijke luchtverkeersleiding toestemming verlenen voor het uitvoeren van een bijzondere VFR-vlucht in een CTR. ATC beslist over het al dan niet geven van een klaring.

Bij de separatie van IFR met bijzondere VFR-vluchten, wordt het ICAO separatie minimum van 1000 ft toegepast. Tussen bijzondere VFR-vluchten onderling wordt een minimum separatie van 500 ft gehanteerd.

E-mail: info.register@ivw.nl

The exemption is subject to a fee.

RULES

Visual flight rules

Minimum flight visibility

In class G airspace, the minimum flight visibility at or below 3000 ft AMSL is 1.5 km, provided that the flight will be executed with such a speed that it is possible to avoid other air traffic and obstacles. Above 3000 ft AMSL, the minimum flight visibility is 8 km.

In class B or E airspace, the minimum flight visibility is 8 km, but in the parts of the Nieuw Milligen TMAs that are classified as E airspace, from FRI 1600 to SUN 2300 UTC wintertime (FRI 1500 to SUN 2200 UTC summertime) and on official holidays it is 5 km.

In class C airspace, the minimum flight visibility is 5 km.

Controlled VFR flights

VFR flights shall be executed in accordance with the general flight rules for controlled flights when the flight is:

- a. Forming part of the aerodrome traffic at controlled aerodromes;
- b. Operated as a special VFR flight;
- c. Operated within airspace classified 'B' and 'C'.

VFR flights need a permission from the local ATC before entering a CTR. Outside operational hours of military aerodromes, permission to enter is provided by Dutch MIL INFO, FREQ 132.350 MHz.

For Valkenburg aerodrome permission to enter is issued by Amsterdam Information, FREQ 124.300 MHz.

For flights in De Peel CTR, permission to enter is only required during periods, that will be promulgated by NOTAM.

Aerodrome Traffic Zones shall be avoided.

Special VFR

ATC can authorise special VFR flights within a control zone, when the ground visibility and cloud base are not less than the values specified below.

A clearance for special VFR is always at ATC discretion.

The ICAO minima of 1000 ft vertical separation will be applied between IFR and special VFR flights. Between special VFR flights a 500 ft vertical separation will be applied.

Vleugelvliegtuigen en ballonnen

Een klaring voor een bijzondere VFR-vlucht kan worden gegeven als:

- a. het grondzicht niet minder is dan 3 km;
- b. de bewolking, inclusief flarden, niet lager is dan 600 ft, en
- c. vrij van wolken kan worden gevlogen en met voortdurend zicht op grond of water.

Helikopters

Een klaring voor een bijzondere VFR-vlucht kan worden gegeven als:

- a. het vliegzicht niet minder is dan:
 - 1. 1500 m indien de CTR wordt binnengevlogen of verlaten via een vastgestelde of overeengekomen route;
 - 2. 3000 m indien punt 1. niet van toepassing is;
- b. de bewolking, inclusief flarden, niet lager is dan 200 ft, en
- c. vrij van wolken kan worden gevlogen en met voortdurend zicht op grond of water.

5.2. **Daglichtperiode**

De daglichtperiode is gedefinieerd als de periode van 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsopgang, gemeten op één positie in Nederland. In de VFR-gids (GEN 2.7) vindt u een overzicht van de daglichtperiodes.

5.3. **Nachtelijke VFR-vluchten**

In Nederland zijn VFR-vluchten buiten de daglichtperiode niet toegestaan.

5.4. **Hoogtemeterinstelling**

De overgangshoogte in de Amsterdam FIR bedraagt voor VFR-vluchten 3500 ft AMSL. Het overgangsniveau ligt daar minstens 500 ft boven en wordt ten minste ieder uur vastgesteld. En-route VFR-vluchten op of beneden 3500 ft AMSL moeten gebruik maken van de regionale QNH die aan de betreffende luchtverkeersdienst kan worden gevraagd.

VFR-vluchten op een kruishoogte boven 3500 ft AMSL moeten worden uitgevoerd op een vliegniveau dat behoort bij de grondkoers zoals aangegeven in de tabel van kruisniveaus (zie VFR-gids ENR 1.7) tenzij in de klaring anders wordt aangegeven.

Voor vluchten boven de overgangshoogte van 3500 ft AMSL is het laagst te kiezen vliegniveau het eerste VFR-vliegniveau dat overeenkomt met, of direct ligt boven het geldende overgangsniveau in de Amsterdam FIR. Het overgangsniveau zal op verzoek worden gegeven door de betreffende luchtverkeersdienst.

5.5. **Het indienen van vliegplannen voor VFR-vluchten**

Het niet voldoen aan de hierna genoemde bepalingen kan ernstige verstoring in de luchtverkeersdienstverlening veroorzaken. ICAO vliegplan formulieren zijn verkrijgbaar bij de havendienst van het luchtvaartterrein. Voor het indienen van een vliegplan zijn gemakkelijk te bedienen PC's beschikbaar in de zelfbriefingskantoren van EHAM, EHBK, EHEH, EHGG en EHRD.

Fixed wing aircraft and balloons

A clearance for a special VFR flight may be granted to pilots of fixed wing aircraft and balloons if:

- a. the ground visibility is not less than 3 km;
- b. the clouds, rags of clouds included, are not below 600 ft;
- c. the VFR flight can be executed clear of clouds and in continuous sight of ground or water.

Helicopters

A clearance for a special VFR flight may be granted to pilots of helicopters if:

- a. the ground visibility is not less than:
 - 1. 1500 m when entering or leaving the control zone via an established or agreed route;
 - 2. 3 km if item 1 is not applicable;
- b. the clouds, rags of clouds included, are not below 200 ft;
- c. the VFR flight can be executed clear of clouds and in continuous sight of ground or water.

Daylight period

The daylight period is defined as the period from SR – 15 minutes until SS +15 minutes, measured at one position in the Netherlands. An overview of the daylight periods can be found in AIP Netherlands vol. II/VFG GEN 2.7.

VFR flights at night

VFR flights outside the daylight period are not permitted in the Netherlands.

Altimeter setting

The transition altitude for VFR is 3500 ft AMSL in the Amsterdam FIR. The transition level is at least 500 ft above the VFR transition altitude and is determined at least every hour. En route VFR flights at or below 3500 ft AMSL shall use the latest appropriate regional QNH that will be given by the appropriate ATS-unit on request.

VFR level flights above 3500 ft AMSL shall be conducted at a flight level appropriate to the track as specified in the Table of Cruising Levels, see AIP Netherlands vol. II/VFG ENR 1.7, except when otherwise indicated in ATC clearances.

For flights above the transition altitude (3500 ft AMSL) the lowest flight level to be selected is the first VFR flight level corresponding with, or immediately above the common transition level for the Amsterdam FIR. The transition level will be given by the appropriate ATS unit on request.

Filing of flight plans for VFR flights

Failure to comply with the following provisions may cause serious disruption in the air traffic services. ICAO flight plan forms are available at airport offices at aerodromes. For flight plan purposes as well as related messages at EHAM, EHBK, EHEH, EHGG and EHRD, easy to operate, PC's are in place at the available self briefing units.

Een vliegplan moet ten minste 60 minuten voor aanvang van de volgende VFR-vluchten worden ingediend:

- van of naar een luchtvaartterrein in een CTR, inclusief lokale vluchten in de CTR;
- doorkruisen van de Schiphol CTR;
- FIR-grensoverschrijdende vluchten, i.e. internationale vluchten, inclusief de Schengen-landen;
- van en naar de Noordzee, inclusief het Genofic gebied (zie kaart paragraaf 8.1);
- vluchten in klasse B.

Wanneer het indienen van een vliegplan niet is vereist kan een vlieger zich verzekeren van alarmeringsdienst door een melding aan de havenmeester van het luchtvaartterrein van bestemming, zie ook: alarmeringsdienst voor VFR-vluchten.

5.5.1. Plaatsen om een vliegplan in te dienen voor VFR-vluchten

Een vliegplan moet voor vertrek zijn ingediend bij de relevante ARO of tijdens de vlucht via de radio worden doorgegeven aan de relevante luchtverkeersdienst. Op gecontroleerde burger en militaire luchtvaartterreinen is de plaatselijke AIS-unit aangewezen als ARO. Bij afwezigheid van zo'n kantoor op het luchtvaartterrein van vertrek, moet een vliegplan voor een internationale VFR-vlucht middels een fax worden ingediend bij de ARO volgens onderstaande tabel.

Voor nationale vluchten naar een gecontroleerd luchtvaartterrein moet een vliegplan middels een fax worden ingediend bij de ARO volgens onderstaande tabel. Wanneer het vliegplan voor een gecontroleerde vlucht slechts een deel van de vlucht betreft en het vliegplan tijdens de vlucht via de radio wordt ingediend bij de betreffende luchtverkeersdienst, moet dit tijdig gebeuren. Dit houdt in dat het vliegplan moet zijn ontvangen ten minste 10 minuten voor het verwachte tijdstip waarop het betreffende gecontroleerde gebied wordt bereikt.

ARO-EHAM		ARO-EHMC ²⁾
EHAL EHBD EHBK ¹⁾ EHDR EHGG ¹⁾ EHHO EHHV	EHLE EHMZ EHRD ¹⁾ EHSE EHTE EHTX	EHEH EHGR EHKD EHLW EHSB EHTW EHVB EHVK EHWO
Tel: +31(0)20 4062315/2316 Fax: +31(0)20 6484417 ¹⁾ Tel: +31(0)20 4062323, Fax: +31(0)20 4062308		²⁾ Buiten openstellingsuren van de militaire luchtvaartterreinen./ Outside operational hours of the military aerodromes. Tel: +31 (0)577 458700, Fax: +31 (0)577 458323

5.5.2. VFR-vluchten naar en van Schiphol

VFR-vluchten naar en van Schiphol hebben een slottijd nodig. Voor aankomst of vertrek op alle dagen geldt de slottijd tussen 0600-2000 UTC zomertijd en tussen 0700-1700 UTC wintertijd.

A flight plan shall be submitted at least 60 minutes prior to any VFR flight:

- departing from or destined for an aerodrome within a control zone (local flights included)
- crossing the Schiphol CTR
- across the FIR boundary i.e. international VFR flights, including flights between 'Schengen countries';
- to/from North Sea and the GENOFIC area (see chart paragraph 8.1);
- conducted in airspace class B.

If filing a flight plan is not required but the pilot wants to ensure himself of alerting service a flight notification may be submitted to the airport office at the aerodrome of destination, see also alerting service for VFR flights.

Location for submission of a flight plan for VFR flights

A flight plan shall be submitted prior to departure to the relevant ARO or shall be transmitted during flight by radio to the relevant ATS unit. At controlled civil and military aerodromes the local AIS-units are assigned as ARO. In absence of such an office at the departure aerodrome, a flight plan for an international VFR flight shall be submitted by fax to the ARO as stated in the table below.

For national flights to a controlled aerodrome a flight plan shall be submitted by fax to the ARO as stated in the following table. When the flight plan for a controlled flight covers only part of the flight and will be transmitted by radio during flight to the appropriate air traffic services unit, it shall be done in good time, so that this flight plan has been received at least 10 minutes before the expected time of entering the relevant control areas.

VFR flights to/from Schiphol

VFR flights operating to and from Schiphol Airport, have to obtain a slot time for arrival at/departure from Schiphol, all days, during summertime 0600-2000 UTC, during wintertime 0700-1700 UTC.

Slottijden voor VFR-vluchten zijn te verkrijgen bij het Flight Service Centre van Schiphol Airport, maar niet eerder dan 24 uur voor de vlucht. Telefoonnummer is 020 4062315 of 4062316.

Slot times for VFR flights can be obtained from the Flight Service Centre at Schiphol Airport, not more than 24 hours in advance, telephone +31 (0)20 4062315 or 4062316.

5.5.3. Alarmeringsdienstverlening voor VFR-vluchten

Alarmering wordt in principe alleen verleend aan vluchten waarvoor een vliegplan is ingediend. Bij een vlucht waarvoor geen vliegplan is vereist, is een vluchtaankondiging 'flight notification' mogelijk. De vlieger is ervoor verantwoordelijk dat de vluchtaankondiging voor vertrek per telefoon of fax wordt ingediend bij het kantoor van het luchtvaartterrein van bestemming. Dat kantoor houdt in de gaten of de aangekondigde vlucht wordt uitgevoerd en zal de alarmeringsprocedure starten wanneer het luchtvaartuig binnen 30 minuten na het verwachte aankomsttijdstip niet is geland. Deze dienstverlening is alleen mogelijk wanneer elke vlieger zich strikt houdt aan paragraaf 5.5.4 (veranderingen aan het vliegplan of een vluchtaankondiging) en paragraaf 5.5.5 (aankomstmelding - het afsluiten van een vliegplan of vluchtaankondiging).

Alerting service for VFR flights

Alerting service will, in principle, only be provided to flights for which a flight plan has been submitted. In order to enable the pilot to ensure himself of alerting service, when submission of a flight plan is not required, a flight notification may be submitted. The pilot is responsible for passing this flight notification, by telephone or by telefax, to the airport office at the aerodrome of destination, prior to departure. The latter keeps watch over the notified flight and will initiate alerting action if the flight has not landed within 30 minutes after the estimated time of arrival.

This watch is only possible if every pilot adheres strictly to paragraph 5.5.4. (Changes to a flight plan or a flight notification) and paragraph 5.5.5. (Arrival report - closing of a flight plan or a flight notification).

5.5.4. Veranderingen aan een vliegplan of een vluchtaankondiging

Alle veranderingen aan een vliegplan voor een gecontroleerde vlucht (zoals een vertraging van meer dan 30 minuten of het niet doorgaan van de vlucht) moeten zo snel mogelijk worden doorgegeven aan de betreffende luchtverkeersdienst.

Veranderingen aan een vluchtaankondiging die van belang zijn voor de alarmering (zoals veranderingen in de maximum vluchtduur, het aantal personen aan boord of een verwachte vertraging van meer dan 30 minuten) moeten zo snel mogelijk worden doorgegeven aan het kantoor van het luchtvaartterrein van bestemming.

Changes to a flight plan or a flight notification

All changes to a flight plan submitted for a controlled VFR flight (e.g. a delay of more than 30 minutes or cancellation of the flight) shall be reported as soon as possible to the appropriate ATS unit.

Changes to a flight notification, that are of importance to alerting service (e.g. changes in endurance, total number of persons on board, or time estimates of 30 minutes or more), shall be reported as soon as possible to the airport office at the aerodrome of destination.

5.5.5. Aankomstmelding - het afsluiten van een vliegplan of een vluchtaankondiging

Aankomstmelding

Zo spoedig mogelijk na aankomst dient dit te worden gemeld aan het kantoor van het luchtvaartterrein, behalve wanneer de landing bekend is bij de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

Aankomstmelding na uitwijking

Na een landing op een luchtvaartterrein dat niet het luchtvaartterrein van bestemming was of na een nood- of voorzorgslanding, moet de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst worden geïnformeerd. Bij het ontbreken van een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst is de vlieger verantwoordelijk voor het doorgeven van de aankomstmelding aan het luchtvaartterrein van de oorspronkelijke bestemming (een ARO bij een gecontroleerd luchtvaartterrein en het kantoor bij andere luchtvaartterreinen).

Arrival report - closing of a flight plan or a flight notification

Arrival report

A report of arrival shall be made as soon as possible after landing, to the airport office of the aerodrome of arrival, except when the arrival was acknowledged by the local ATC unit.

Arrival report after diversion

After landing at an aerodrome which is not the aerodrome of intended destination (diversionary landing) or after an emergency landing, the local ATC unit shall be informed accordingly.

In the absence of a local ATC unit, the pilot is responsible for passing the arrival report to the aerodrome of intended landing (controlled aerodrome: ARO; other aerodromes: airport office).

RISICO

Het niet nakomen van deze procedures kan grote kosten met zich meebrengen als gevolg van onnodige zoek- en reddingsacties.

RISK

Failure to comply with these provisions may incur great costs in carrying out unnecessary search and rescue (SAR) operations.

5.6. **Vluchtuitvoering op luchtvaartterreinen**

5.6.1. **Luchtvaartterreinen**

Luchtvaartterreinen zonder luchtverkeersleiding zijn meestal uitgerust met een lucht/grond radiostation. Dit station is herkenbaar aan de roepnaam 'naam luchtvaartterrein' Radio, bv. Texel Radio. De vlieger is eerst en vooral zelf verantwoordelijk voor een veilig en ordelijk gedrag in het luchtvaartterreinverkeer. De zichtnaderingskaarten van dergelijke luchtvaartterreinen geven informatie over de ligging en hoogte van luchtverkeerscircuit, radiofrequenties en plaatselijke details over geluidsbeperkingen en andere relevante informatie.

5.6.2. **Gecontroleerde luchtvaartterreinen**

Luchtverkeersleiding wordt gegeven op gecontroleerde luchtvaartterreinen. Een klaring is nodig voor het opstarten, taxiën, opstijgen, landen en bewegingen die hierbij aansluiten. Gecontroleerde burgerluchtvaartterreinen hebben in het algemeen VFR-naderings- en vertrekroutes met verplichte hoogtes en meldingspunten. Deze staan in de zichtnaderings- en vertrekkarten.

5.7. **Luchtverkeerscircuit**

Voor een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer op luchtvaartterreinen zijn algemene regels gemaakt voor het luchtverkeerscircuit en de circuitgebieden. Door plaatselijke omstandigheden kunnen procedures afwijken van de algemene regels. Kijk daarom naar de zicht naderingskaarten in de luchtvaartgids Nederland deel II.

Flight operations at aerodromes

Flights at aerodromes

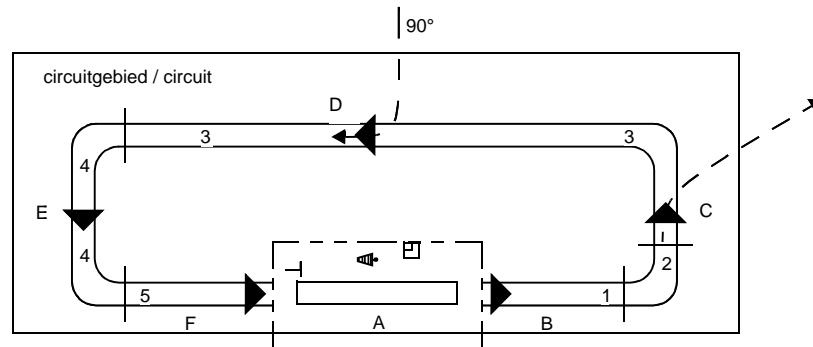
Aerodromes without an ATC service are mostly equipped with an air/ground communication station, and are identified by the call sign 'name aerodrome' radio, e.g. Texel radio. The pilot is first and foremost responsible for a safe and orderly conduct in aerodrome traffic. The visual approach charts of such aerodromes include position and altitude of traffic circuits, frequencies, local details about noise restrictions and other information.

Flights at controlled aerodromes

An ATC service is provided at controlled aerodromes. A clearance is necessary for start-up, taxiing, take-off, landing and movements associated with these. All civil controlled aerodromes generally have VFR approach / departure routes with given altitudes and reporting points, published in the visual approach / departure charts.

Aerodrome traffic circuit

With regard to a safe, orderly and expeditious aerodrome traffic at aerodromes, common rules are laid down for the aerodrome traffic circuit and circuit areas. However, due to local circumstances, procedures can differ from these common rules. See the visual approach charts in the AIP Netherlands vol. II/VFG.



- A. Start- en landingsbaan
- B. Startbeen
- C. Dwarswindbeen
- D. Rugwindbeen
- E. Basisbeen
- F. Eindnaderingsbeen

- A. Runway
- B. Take-off leg
- C. Crosswind leg
- D. Downwind leg
- E. Base leg
- F. Final leg

Bij iedere start- en landingsbaan hoort een circuitgebied. Het luchtverkeerscircuit, zoals weergegeven in bovenstaande tekening, ligt in het circuitgebied. De verticale afmetingen van het circuitgebied lopen vanaf luchtvaartterreinhoogte tot 1000 ft / 300 m boven terreinhoogte (AAL). De hoogte van het standaard luchtverkeerscircuit is 700 ft / 210 m AAL. Voordat de invoegprocedure wordt toegepast, moet de

The circuit area is established for each runway. The aerodrome traffic circuit, as depicted above, is situated within the circuit area. The vertical dimensions extend from aerodrome level up to 1000 ft / 300 m AAL. The aerodrome traffic circuit height is 700 ft / 210 m AAL.

Before joining the aerodrome traffic circuit, pilots have

gezagvoerder kennis hebben genomen van de in het seinenvierkant uitgelegde grondtekens of de luchtvaart-terreininformatie via de radio hebben verkregen. Het vliegen over het circuitgebied om het seinenvierkant te kunnen observeren moet op een hoogte van minstens 1000 ft / 300 m boven terreinhoogte gebeuren.

Activiteiten van anderen kunnen boven deze hoogte ook plaatsvinden. Het dalen of klimmen naar circuit-hoogte moet buiten het circuitgebied gebeuren.

Het invoegen in het luchtverkeerscircuit dient halverwege het rugwindbeen onder een hoek van 90° te worden uitgevoerd.

Het luchtverkeerscircuit wordt verlaten onder een hoek van 45° halverwege het dwarswindbeen. De klim of daling tot kruishoogte moet buiten het circuitgebied plaatsvinden.

Op de luchtvaarterreinen waar men ook zweefvliegt, kunnen specifieke regels gelden, bijvoorbeeld om de risico's van een botsing met lierkabels te verminderen.

5.8. **Minimum vlieghoogte voor VFR-vluchten**

Behalve wanneer dat nodig is voor het starten of landen is het verboden op een zodanige hoogte aan het luchtverkeer deel te nemen dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op de grond in gevaar te brengen.

Dat geldt in het bijzonder voor vluchten boven aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden of mensenmenigten.

Tijdens VFR-vluchten geldt een minimum vlieghoogte van:

- 300 m / 1000 ft boven de hoogste hindernis binnen een afstand van 600 m van het luchtvaartuig boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden, dan wel boven mensenmenigten;
- 150 m / 500 ft boven grond of water, elders.

6. **VOORSCHRIFTEN EN AANVULLENDE NOTITIES**

6.1. **Positierapporten tijdens VFR-vluchten in of beneden de Nieuw Milligen TMA's**

Vliegers die VFR-vluchten uitvoeren in of beneden de Nieuw Milligen TMA's en contact willen opnemen met Dutch Mil INFO (132.350 MHz) worden verzocht hun positie te vermelden bij het eerste radiocontact zodat de luchtverkeersleider een optimale communicatie tot stand kan brengen.

De positie kan worden gegeven als koers en afstand tot algemeen bekende kenmerken, zoals steden.

6.2. **Luchtvaarterreininformatie via de radio Naderend luchtverkeer**

Een verzoek om luchtvaarterreininformatie wordt niet gedaan op een afstand van meer dan 10 NM van het luchtvaarterrein en op een hoogte van meer dan 2000 ft AMSL. Daarmee wordt verstoring van andere radio-communicatie voorkomen. Wanneer geen tweezijdig radiocontact heeft plaatsgevonden, overvliegt men het

to take notice of the signals displayed in the signal area, or of the information given by radio. Over flying the circuit area for observing the signal area, shall be done at a height of at least 1000 ft / 300 m AAL. Aviation activities can take place above this height.

Descending or climbing to circuit height must be executed outside the lateral limits of the circuit area.

The joining of the aerodrome traffic circuit shall take place half-way downwind leg at an interception angle of 90°.

Leaving the aerodrome traffic circuit shall take place at an angle of 45° half-way crosswind leg. Climbing or descending to cruising level must take place outside the lateral limits of the aerodrome circuit area.

Where glider flying may take place, specific rules for glider flying, if any, are published in the visual approach chart of the aerodrome.

Minimum heights for VFR flights

Except when necessary for take-off or landing, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements, industrial areas, harbours and open-air assemblies of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface.

The following minimum heights apply to VFR flights:

- over the congested areas of cities, towns or settlements, industrial areas, harbours and open-air assemblies of persons, 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m;
- in all other cases at least 150 m (500 ft) above ground or water.

REGULATIONS AND NOTES

Position reporting during VFR flights in or below the Nieuw Milligen TMAs

Pilots executing VFR flights in or below the Nieuw Milligen TMAs and wish to contact Dutch MIL INFO FREQ 132.350 MHz are requested to report their position at first radio contact in order to enable the air traffic controller to establish an optimum air/ ground communication.

The position may be given as bearing and distance from common known land marks, such as cities.

Aerodrome information by radio Approaching traffic

A request for aerodrome information shall not be made at a distance more than 10 NM from the aerodrome, and at an altitude of more than 2000 ft AMSL, in order to avoid interference with other radio communications.

When two way radio communication did not take place, the pilot, in order to obtain the aerodrome information,

seinenvierkant om de nodige informatie te verkrijgen waarna men invoegt in het luchtverkeerscircuit volgens de gepubliceerde procedures.

RISICO

Let bij het overvliegen van het seinenvierkant extra goed op de mogelijk aanwezige lierkabel tot 2300 ft boven het luchtvaartterrein als zweefvliegen plaats vindt.

Vertrekkend luchtverkeer

De vlieger moet beschikken over luchtvaartterreininformatie voordat de vlucht begint.

6.3.

Transponder

VFR-vluchten moeten een goed werkende transponder voeren, behalve

- a. in luchtruim met de klasse G buiten de GENOFIC area en beneden 1200 ft AMSL
- b. ballonnen, zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen en schermvliegtuigen.

Het gebruik van een transponder

Wanneer een transponder aan boord is moet deze gebruikt worden in mode S of in mode A en C code 7000, behalve onder Schiphol TMA-1, tenzij andere instructies zijn gegeven door de luchtverkeersleidingsdienst. Het is nadrukkelijk niet toegestaan om een transponder met alleen mode A te gebruiken.

Wees ervan bewust dat het gebruik van een transponder niet betekent dat uw vlucht wordt gecontroleerd door een luchtverkeersleidingsdienst.

Opmerking:

Motivatie voor het gebruik van een transponder tijdens een VFR-vlucht:

- a. Moderne militaire jachtvliegtuigen zijn uitgerust met een radar die in staat is mode A codes waar te nemen, ongeacht de snelheid van dat luchtvaartuig. Door zijn radarscherm regelmatig te bekijken krijgt de vlieger een beter beeld zijn omgeving. Hoewel niet waterdicht, levert het een belangrijke bijdrage aan de vliegveiligheid.
- b. Verkeersvliegtuigen zijn uitgerust met ACAS (botsingsvermijdingssysteem). Dit apparaat geeft de vlieger informatie over luchtvaartuigen in zijn omgeving die een transponder voeren. In luchtruim met de klasse E vliegen zowel IFR-vluchten (grote en kleine verkeersvliegtuigen) als VFR-vluchten. Verkeersvliegers hebben maar beperkte mogelijkheden om te zien wie er in hun omgeving vliegt. VFR-vluchten met een transponder kunnen daarom bijdragen aan een verhoging van de vliegveiligheid.

6.4.

Luchtvaartterreinen

Luchtvaartuigen die landen op of vertrekken van Nederlands grondgebied moeten eerst landen op of hun laatste start maken vanaf een internationaal luchtvaartterrein. Vluchten tussen 'Schengen-landen' mogen landen op of vertrekken van elk (burger-) luchtvaartterrein in Nederland.

shall over fly the signal area and join the circuit via the published procedures.

RISK

When over flying the signal area, have a sharp lookout for a possible winch cable up to approximately 2300 ft AAL, when glider flying is in progress.

Departing traffic

The pilot shall obtain the aerodrome information before commencing his flight.

Transponder

For VFR flights a correct functioning transponder shall be carried except:

- a. in airspace class G outside GENOFIC area below 1200 ft AMSL
- b. for free balloons, gliders, hang gliders and para gliders

Use of transponder

When available a transponder shall be operated in mode S or in mode A and C code 7000 except below Schiphol TMA-1, unless otherwise instructed by ATC. It is explicitly not allowed to operate a transponder in mode A only.

Be aware that the use of a transponder does not mean your flight is controlled by ATC.

Note:

Motivation to the use of transponder by VFR flights:

- a. Modern military jet fighters are equipped with an onboard radar which is able to detect mode A codes irrespective of speed. By scanning his radar display the fighter pilot is able to improve his situational awareness. Although not airtight it is considered as an important contribution to flight safety.
- b. Airliners are equipped with ACAS. This feature provides the pilot with information about transponder carrying aircraft in his vicinity. In class E airspace VFR flights as well as IFR (airline/commuter) are mixed. Airline pilots have limited visual awareness therefore transponder carriage by VFR flights benefits flight safety.

Use of aerodromes

Aircraft landing in, or departing from Dutch territory shall first land at, or finally depart from an international aerodrome. Flights between 'Schengen countries' are allowed to land at or depart from any (civil) aerodrome in the Netherlands.

De 'Schengen-landen' zijn: IJsland, Noorwegen, Zweden, Finland, Denemarken, Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Oostenrijk, Italië, Griekenland, Frankrijk, Spanje en Portugal.

'Schengen' countries are: Iceland, Norway, Sweden, Finland, Denmark, the Netherlands, Belgium, Luxembourg, Germany, Austria, Italy, Greece, France, Spain and Portugal.

6.5. Vluchten naar Nederland

Algemene luchtvaart, privé-vluchten: informatie die is verwerkt in het vliegplan wordt geaccepteerd als aankondiging van een vlucht vanuit het buitenland. Bij een vlucht uit een niet-Schengen-land, moet de douane worden voorzien van twee exemplaren van een Algemene Verklaring, en wanneer er vracht aan boord is, twee exemplaren van het vrachtmanifest.

Aircraft entering the Netherlands

General aviation, non commercial flights: information contained in the flight plan is accepted as adequate advance notification of the arrival of incoming aircraft. In case of a 'non-Schengen' flight, customs has to be provided with two copies of the General Declaration, and, if cargo is on board, two copies of the cargo manifest.

6.6. Acceptatie van buitenlandse vliegbewijzen

De houder van een geldig bewijs van bevoegdheid en daarbij horende geldige bevoegdverklaringen als verkeersvlieger, beroepsvlieger, privé-vlieger, zweefvlieger of ballonvaarder dat is afgegeven volgens bijlage 1 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (ICAO) mag privé-vluchten uitvoeren boven Nederland in een PH- geregistreerd luchtvaartuig, mits de houder:

- geen vaste verblijfplaats heeft in Nederland
- uitsluitend onder VFR vliegt
- een luchtvaartuig bestuurt dat is gecertificeerd voor vluchtuitvoering door één vlieger
- voldoet aan de voorwaarden van het buitenlandse bewijs.

Foreign licence validation

The holder of a valid and current ATPL, CPL, PPL, glider or balloon licence, issued in accordance with the provisions of Annex 1 of the Convention of Chicago (ICAO), is allowed to make private flights above the Netherlands in PH-registered aircraft provided that the holder:

- does not stay permanently in the Netherlands
- will fly VFR only
- operates an aircraft, certified for single pilot operations
- will meet the conditions of the foreign licence.

De houder van een geldig bewijs van bevoegdheid en daarbij behorende geldige bevoegdverklaringen als verkeersvlieger, beroepsvlieger, privé-vlieger, zweefvlieger of ballonvaarder dat is afgegeven volgens bijlage 1 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (ICAO) mag privé-vluchten uitvoeren boven de lidstaten van de Europese Unie in een PH-geregistreerd luchtvaartuig, mits de houder:

- uitsluitend onder VFR vliegt
- een luchtvaartuig bestuurt dat is gecertificeerd voor vluchtuitvoering door één vlieger
- voldoet aan de voorwaarden van het buitenlandse bewijs.

The holder of a valid and current ATPL, CPL, PPL, glider or balloon licence, issued by an EC-country, in accordance with the provisions of Annex 1 of the Convention of Chicago (ICAO), is allowed to make private flights above the EC- countries in PH-registered aircraft provided that the holder:

- will fly VFR only
- operates an aircraft, certified for single pilot operations
- will meet the conditions of the foreign licence.

Geldige vliegbewijzen (met daarbij behorende geldige bevoegdverklaringen) en medische verklaringen gebaseerd op JAR-FCL 1, 2, 3 of 4, uitgegeven door de bevoegde autoriteiten van één van de volgende staten, worden erkend zonder formaliteiten: België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Ierland, IJsland Malta, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Noord Ierland, Zweden en Zwitserland.

Valid and current pilot licenses and medical certificates based on JAR-FCL 1, 2, 3 or 4 issued by the qualified authorities of the following states are recognised without formalities: Belgium, Denmark, Finland, France, Ireland, Iceland, Malta, Spain, United Kingdom and Northern Ireland, Sweden and Switzerland.

Procedures en eisen die van toepassing zijn in alle andere gevallen zijn verkrijgbaar bij:

Procedures and requirements in all other circumstances are available from:

IVW Divisie luchtvaart
Flight Crew Licensing
P.O. Box 575
2130 AN Hoofddorp

CAA-NL
Flight Crew Licensing
P.O. Box 575
2130 AN Hoofddorp
The Netherlands

Tel: 023 5663194 (0900-1200 LT)
Fax: 023 5669940.
E-mail: brexinfo@ivw.nl

Tel: +31 (0)23 5663194 (0900-1200 LT)
Fax: +31 (0)23 5669940.
E-mail: brexinfo@ivw.nl

6.7.

Alcohol en drugs

In het belang van de vliegveiligheid houdt de luchtvaartpolitie regelmatig alcoholcontroles op Nederlandse luchtvaartterreinen.

Het is bemanningsleden verboden om enige activiteiten aan boord van een luchtvaartuig te verrichten wanneer ze

- alcohol geconsumeerd hebben in de voorgaande 10 uur
- meer dan 0.2 ‰ alcohol in hun bloed of 90 µg/L alcohol in hun adem hebben, of
- onder invloed zijn van een stof (medicijnen of drugs) waardoor ze niet in staat zijn hun taken goed uit te voeren.

Ook de vluchtvoorbereiding valt onder het verbod. De luchtvaartpolitie voert ademtesten uit bij alle bemanningsleden, zowel binnen als buiten het luchtvaartuig.

6.8.

AIRPROX in het Nederlands luchtruim

Een AIRPROX rapport wordt ingediend wanneer volgens de vlieger, de afstand tussen twee luchtvaartuigen de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan hebben gebracht.

Een AIRPROX van de vlieger kan direct over de radio worden ingediend, waarbij voorafgaand aan de boodschap het woord 'AIRPROX' wordt gebruikt.

Wanneer de AIRPROX niet kan worden ingediend via de radio, kan direct na de landing een rapport worden ingediend door de vlieger, via de telefoon of een andere vorm van communicatie, bij de betreffende luchtverkeersdienst.

Het mondelinge rapport moet worden bevestigd door het AIRPROX formulier volledig in te vullen en zo spoedig mogelijk op te sturen, maar in ieder geval binnen zeven dagen, naar het onderstaande adres.

Een AIRPROX wordt onderzocht door de gezamenlijke burger en militaire luchtverkeersincidentencommissie [Air Traffic Incident Commission (ATIC)]. Deze commissie doet indien nodig aanbevelingen aan de bevoegde autoriteiten of degenen die vluchten uitvoeren om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen. De ATIC neemt geen disciplinaire maatregelen en zal dat ook niet aanbevelen wanneer de commissie fouten van vliegers of luchtverkeersleiders ontdekt.

De resultaten van het onderzoek zullen worden bekend gesteld aan de betrokken vliegers of luchtverkeersleiders.

Alle verstrekte informatie wordt vertrouwelijk behandeld.

Een AIRPROX rapport zit in de luchtvaartgids Nederland, maar kan ook worden verkregen bij:

IVW Divisie Luchtvaart
 Secretaris ATIC, Unit infrastructuur
 Postbus 575
 2130 AN Hoofddorp

Alcohol and drugs

In the interest of air safety the aviation police is performing alcohol tests on a regular basis on the Dutch airports.

It is forbidden for crew members to perform any activities on board of an aircraft:

- if they have consumed alcohol during a period of 10 hours preceding such an activity;
- with an alcohol level in their blood exceeding 0.2 ‰ or 90 µg/L in their breath, or
- whilst under influence of a substance (medicine, drugs) that inhibits their ability to perform their duties properly.

The pre-flight preparation phase is included in the prohibition. The aviation police will be performing preliminary breath tests at random on all crew members in the flight centre as well as on board of the aircraft.

AIRPROX in Dutch airspace

An air proximity (AIRPROX) report is defined as a situation in which, according to the pilot, the separation between aircraft may have compromised the safety of the aircraft.

An initial report of an AIRPROX, initiated by a pilot, should be made immediately by radio using the appropriate air/ ground frequency, prefixing the message with the word 'AIRPROX'.

If the AIRPROX cannot be reported on the radio, immediately after landing an initial report should be made by the pilot by telephone or other means to the appropriate ATS unit.

The initial report must be confirmed by completing the AIRPROX report form and submitting it as soon as possible, but within seven days, to the address mentioned below.

An AIRPROX will be investigated by the joint civil and military Air Traffic Incident Commission (ATIC) with the purpose to recommend where necessary to the appropriate authorities or aircraft operators any preventive action which needs to be taken to avoid similar occurrences. The ATIC does not take or recommend disciplinary action in the event of pilot or controller error, because the fundamental objective of the investigation is prevention of similar occurrences, not to apportion blame or liability.

The results of the investigation will be reported to the pilot(s) concerned. Any information given will be dealt with confidentially.

Apart from a hard copy incorporated in the AIP Netherlands vol. II/VFG AIRPROX Report Forms can be obtained from the secretary ATIC.

CAA-NL
 Secretary ATIC, Division Aerodromes and Airspace
 P.O. Box 575
 2130 AN Hoofddorp

Fax: 023 5663005

The Netherlands

Fax: +31 (0)23 5663005

6.9. **Aanvullende notities**
Noodcommunicatie

De mogelijkheid om een noodsituatie te melden en om hulp te vragen is altijd beschikbaar op 121.500 MHz. Vliegers in nood die moeilijkheden hebben met het voortzetten van de communicatie via de normale radio-kanalen, kunnen deze frequentie gebruiken. Wanneer het luchtvaartuig is uitgerust met een transponder, selecteer dan mode A code 7700.

Navigatiehulp

Informatie over de exacte positie tijdens de vlucht kan worden verkregen bij Amsterdam Information (124.300 MHz) en bij Dutch MIL INFO (132.350 MHz).

Opmerking: de DME van een TACAN kan ook worden gebruikt als navigatiehulp. Zie voor de TACAN frequenties de luchtvaartkaart Nederland.

Het volgende symbool wordt gebruikt voor een TACAN:



Vluchtinformatie

Radiocontact met Amsterdam Information of Dutch MIL INFO betekent niet dat luchtverkeersleiding wordt gegeven: alleen vluchtinformatie en alarmering wordt gegeven.

Geluidsoverlast

Vermijd onnodig lawaai:

- Gebruik de oefengebieden voor voorzorgslandingen niet als laagvliegebied
- Vlieg met een lager toerental, vooral tijdens de kruisvlucht
- Beperk het rondjes vliegen
- Vermijd bewoonde gebieden
- Vermijd geluidsgevoelige gebieden (staan doorgaans in publikaties aangegeven)

Activiteiten van anderen

- Op diverse plaatsen vliegt men met zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen, schermvliegtuigen, ballonnen, modelvliegtuigen, vliegers en microlights. Niet al deze gebieden zijn gepubliceerd in de VFR-gids of per NOTAM bekendgemaakt.
- Laagvliegactiviteiten met militaire vliegtuigen of helikopters vinden plaats op de laagvliegroutes en in de laagvliegebieden. Deze staan aangegeven op de luchtvaartkaart Nederland. Informatie over activiteiten op de laagvliegroutes 10 en 10A zijn verkrijgbaar op Dutch MIL INFO FREQ 132.350
- Hoewel militaire vluchten in het gehele FIR kunnen plaatsvinden, concentreren veel vluchten zich vanuit het zuiden van Nederland via de gebieden tussen Soesterberg en Deelen CTR, via de brug bij Kampen naar de EHR 4 (Vlieland Range). De gebruikte vlieghoogtes liggen meestal tussen 1200

Additional notes

Emergency communication

An emergency communication and aid service is continuously available on 121.500 MHz. Pilots in emergency who experience difficulty establishing communication on normal channels, can use this service. If the aircraft is transponder equipped, select mode A code 7700.

Navigation assistance

Information on exact position during flight can be obtained from Amsterdam Information FREQ 124.300 MHz and Dutch MIL INFO FREQ 132.350 MHz.

Note: the DME of a TACAN can also be used for navigation assistance, for TACAN-frequencies see the aeronautical chart The Netherlands.

The following symbol is used for a TACAN:



Flight Information Service

Radio contact with Amsterdam Information or Dutch MIL INFO does not mean that air traffic control service is provided: only Flight Information Service and Alerting Service is provided.

Noise abatement

Avoid unnecessary aircraft noise:

- do not use simulated forced landing areas as low flying area
- reduce RPM, especially during cruise flights
- minimise circling patterns during sight seeing
- avoid built up areas
- avoid sensitive areas (mostly shaded in publications)

Activities in airspace

- At several locations activities may take place with gliders, sailplanes, parapentes, balloons, model-aircraft, kites and microlights. Not all of these locations are published in the AIP Netherlands vol. II/VFG or by NOTAM.
- Low flying with military aircraft takes place along the low flying routes and in the low flying areas, as depicted on the aeronautical chart The Netherlands. Information about activities along the low flying routes 10 and 10A can be obtained from Dutch MIL INFO FREQ 132.350.
- Although military flights use the entire FIR, a large number of flights proceed from the south of the Netherlands via the area between Soesterberg and Deelen CTR, via the bridge near Kampen to EHR 4 (Vlieland Range). Altitudes are mostly between 1200 and 3000 ft AMSL.

en 3000 ft AMSL.

- Andere laagvliegactiviteiten vinden plaats met een speciale toestemming. Bekendheid daaraan wordt gegeven middels een NOTAM.

- Other low flying activities take place with a special permit. Notification by NOTAM.

Fotovluchten

Fotograferen of filmen vanuit een luchtvaartuig in het Nederlandse luchtruim is verboden. Een vergunning kan worden verleend door:

Ministerie van Defensie
MIVD
ACIV/BBMG
Sectie Luchtfotografie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Tel: 070 4419203
Fax: 070 4419204

Photo flights

It is prohibited to take photographs from an aircraft flying above the Netherlands, unless a permission is obtained from:

Ministry of Defence
MIVD
ACIV/BBMG
Sectie Luchtfotografie
P.O. Box 20701
2500 ES The Hague
The Netherlands

Tel: +31 (0)70 4419203
Fax: +31 (0)70 4419204

7. DIENSTEN VOOR VFR-VLUCHTEN

SERVICES FOR VFR FLIGHTS

7.1. Aeronautical Information Services

Aeronautical Information Services

Luchtverkeersleiding Nederland
ATM/PRO/AIM
Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol

Tel: 020 4063521
Fax: 020 4063532
E-mail: ais@lvnl.nl

Air Traffic Control the Netherlands
ATM/PRO/AIM
P.O. Box 75200
1117 ZT Schiphol Airport
The Netherlands

Tel: +31 (0)20 4063521
Fax: +31 (0)20 4063532
E-mail: ais@lvnl.nl

7.2. Drukkerij

Abonnementen op het geïntegreerde pakket, het VFR-pakket en de "Aeronautical Chart The Netherlands - ICAO 1:500,000" kunnen worden verkregen bij:

PlantijnCasparie Den Haag
Postbus 43520
2504 AM Den Haag

Tel: 070 3668835 (0900-1200 LT)

Printing office

Subscriptions to the Integrated Package, the VFR Package and the Aeronautical Chart The Netherlands - ICAO 1:500,000, can be obtained from the printing office:

PlantijnCasparie Den Haag
P.O. Box 43520
2504 AM The Hague
The Netherlands

Tel: +31 (0)70 3668835 (0900-1200 LT)

7.3. Deze AIC

Deze AIC kan worden verkregen bij:

Luchtverkeersleiding Nederland
Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol

Tel: 020 4063623
Fax: 020 4063538
E-mail: atc.nl@lvnl.nl
KNVvL

Jozef Israëlsplein 8
2596 AS Den Haag

Tel: 070 3245457
Fax: 070 3240230

This AIC

Copies of this AIC can be obtained from:

Air Traffic Control the Netherlands
P.O. Box 75200
1117 ZT Schiphol Airport
The Netherlands

Tel: +31 (0)20 4063623
Fax: +31 (0)20 4063538
E-mail: atc.nl@lvnl.nl
KNVvL

Jozef Israëlsplein 8
2596 AS The Hague
The Netherlands

Tel: +31 (0)70 3245457
Fax: +31 (0)70 3240230

AOPA Netherlands
Dr. Schaepmanlaan 65
4702 GV Roosendaal

Tel: 0165 560202
Fax: 0165 566991

AOPA Netherlands
Dr. Schaepmanlaan 65
4702 GV Roosendaal
The Netherlands

Tel: +31 (0)165 560202
Fax: +31 (0)165 566991

Bron: AIP Netherlands vol II/VFG en AIC/MAL.

Deze AIC vervangt de VFR-brochure d.d. 18 mei 1997.

Source: AIP Netherlands vol. II/VFG and AIC/MAL.

This AIC substitutes the VFR brochure dated 18 May 1997



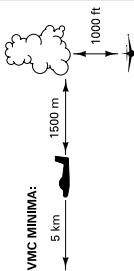
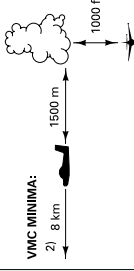
8. TABELLEN EN KAARTEN

TABLES AND CHARTS

8.1. ATS Luchtruimclassificatie Nederland

ATS Airspace classification the Netherlands

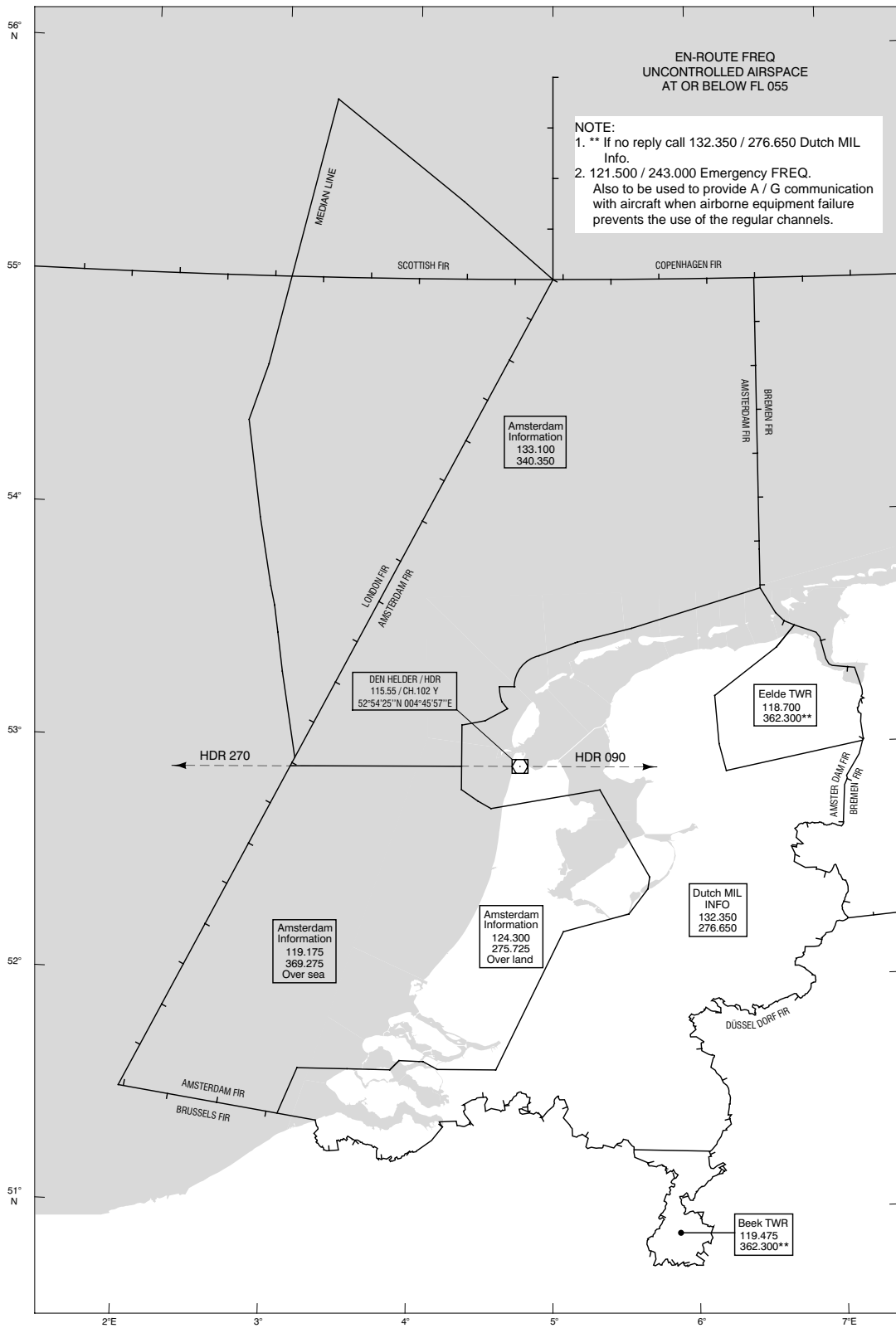
ATS AIRSPACE CLASSIFICATION THE NETHERLANDS

		CONTROLLED			ADVISORY			UNCONTROLLED				
	A	B	C	E	F 1)	G 1)						
I F R	<p>SEPARATION: All aircraft</p> <p>SERVICES: Air traffic control service</p> <p>VMC MINIMA: Not applicable</p> <p>SPEED LIMITATION: Not applicable</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	<p>SEPARATION: All aircraft</p> <p>SERVICES: Air traffic control service</p> <p>VMC MINIMA: Not applicable</p> <p>SPEED LIMITATION: Not applicable</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	<p>SEPARATION: IFR from IFR IFR from VFR</p> <p>SERVICES: Air traffic control service</p> <p>VMC MINIMA: Not applicable</p> <p>SPEED LIMITATION: Not applicable</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	<p>SEPARATION: IFR from IFR</p> <p>SERVICES: Air traffic control service and traffic information about VFR flights as far as practical</p> <p>VMC MINIMA: Not applicable</p> <p>SPEED LIMITATION: 1) below FL 100</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	<p>SEPARATION: IFR from IFR as far as practical</p> <p>SERVICES: Air advisory control service Flight Information service</p> <p>VMC MINIMA: Not applicable</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS below FL 100</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Not required</p>	<p>SEPARATION: Not provided</p> <p>SERVICES: Flight Information service</p> <p>VMC MINIMA: 8 km</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS 2) below FL 100</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Not required</p>	 <p>VFR FLIGHT NOT PERMITTED</p>	 <p>VMC MINIMA: 8 km</p> <p>SPEED LIMITATION: Not applicable</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	 <p>VMC MINIMA: 5 km</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS 2) below FL 100 3)</p> <p>RADIO: </p> <p>ATC CLEARANCE: Required</p>	 <p>VMC MINIMA: 8 km</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS 1) below FL 100</p> <p>RADIO: Not required</p> <p>ATC CLEARANCE: Not required</p>	 <p>VMC MINIMA: 8 km</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS below FL 100</p> <p>RADIO: Not required</p> <p>ATC CLEARANCE: Not required</p>	 <p>VMC MINIMA: 8 km</p> <p>SPEED LIMITATION: 250Kt IAS 2) below FL 100</p> <p>RADIO: Not required 4)</p> <p>ATC CLEARANCE: Not required</p>
	V F R											

No airspace is designated Class D within the Amsterdam FIR, Aerodrome Traffic Zones (ATZ) (except ATZ Budaal A and B and ATZ Lelystad) and Special Rules Zones (SRZ) have not been included in the Airspace Classification System. Within these zones special rules apply, which are described in the VFG, ENR 5.1.

8.2. FIS frequenties

FIS frequenties



8.3. **Verboden, beperkings- en gevarengedieden, tijdelijk gereserveerde luchtruimen**

Prohibited, restricted, danger areas, temporary reserved airspace

