

Wijziging Regeling luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures

Regeling van de Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van Defensie, van 29 april 2005, nr. HDJZ/LUV/2005-1085, Hoofddirectie Juridische Zaken houdende wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en de Regeling procedures

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Defensie,
Gelet op de artikelen 3, 7 en 10 van het Luchtverkeersreglement;

Besluiten:

Artikel I

De Regeling luchtverkeersdienstverlening¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de definitie van luchtvaartgids 'artikel 61' vervangen door: artikel 60.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komt onderdeel g te vervallen en wordt onderdeel h geletterd g.
2. In het derde lid komt onderdeel f te vervallen en worden de onderdelen g, h en i geletterd f, g en h.

3. In het vierde lid wordt de puntkomma aan het slot van onderdeel d vervangen door een punt en vervalt onderdeel e.

C

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt 'Laarbruch CTR' vervangen door 'Niederrhein CTR'.
2. In het vierde lid wordt 'ENR 6-2-1' gewijzigd in 'ENR 6-2.1'.

D

De tabel van artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste kolom wordt 'B29' vervangen door: L179 tussen de meldpunten Dibir en Sorat.
2. Achter de vermelding 'L179 tussen de meldpunten Dibir en Sorat' wordt:
 - a. in de tweede kolom 'A' vervangen door: B;
 - b. in de derde kolom ingevoegd: 8 km.
3. In de eerste kolom wordt 'L179' vervangen door: L179 tussen de meldpunten Helen en Gilti.
4. In de eerste kolom wordt 'TMA's Maastricht zuid van 51° NB en boven FL 095' vervangen door: TMA's Maastricht op en boven FL 095.
5. Achter de vermelding 'TMA's Maastricht op en boven FL 095' wordt:

- a. in de tweede kolom 'A' vervangen door: B;
 - b. in de derde kolom ingevoegd: 8 km.
6. In de eerste kolom wordt 'TMA's Maastricht met uitzondering van zuid van 51° NB en boven FL095' vervangen door: TMA's Maastricht beneden FL 095.

E

In artikel 19 wordt '900 m' vervangen door: 915 m.

F

In artikel 20 wordt '900 m' vervangen door: 915 m, en wordt '150 m' vervangen door: 152,5 m.

G

In artikel 21 wordt '300 m' vervangen door: 305 m.

H

In artikel 22 wordt '450 m' vervangen door: 457,5 m, en wordt '1050 m' vervangen door: 1067,5 m.

I

De tekst van bijlage A wordt vervangen door:

GENOFIC AREA

| | | |
|-----------|------------------|--------------|
| ENR 6-2.5 | d.d. 12 mei 2005 | GENOFIC AREA |
|-----------|------------------|--------------|

J

De tekst van bijlage B wordt vervangen door:

Algemene- en naderingsluchtverkeersleidingsgebieden

| | | |
|--------------|------------------|--|
| ENR 1.4-1/4 | d.d. 12 mei 2005 | ATS Airspace |
| ENR 2.1-1/11 | d.d. 12 mei 2005 | Air Traffic Services Airspace |
| ENR 6-2.1 | d.d. 12 mei 2005 | Airspace Structure and ATS Airspace Classification |

K

De tekst van bijlage C wordt vervangen door:

Luchtverkeersroutes

| | | |
|--------------|------------------|--------------------|
| ENR 3.1-1/39 | d.d. 12 mei 2005 | Lower ATS Routes |
| ENR 3.2-1/57 | d.d. 12 mei 2005 | Upper ATS Routes |
| ENR 6-3.1 | d.d. 12 mei 2005 | ATS Routes |
| ENR 6-3.2 | d.d. 12 mei 2005 | Conditional Routes |

L

De tekst van bijlage D wordt vervangen door:

Helicopter Routes / Helicopter Protection Zones / Helicopter Traffic Zones

| | | |
|--------------|------------------|----------------------|
| ENR 3.4-1/17 | d.d. 12 mei 2005 | Helicopter Routes |
| ENR 6-3.3 | d.d. 12 mei 2005 | North Sea Operations |

M

De tekst van bijlage E wordt vervangen door:

Plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden

| | | |
|---------------|------------------|----------------------------|
| AD 2.EHAM-7/8 | d.d. 12 mei 2005 | EHAM AD 2.17 ATS Airspace |
| AD 2.EHBK-4 | d.d. 12 mei 2005 | EHBK AD 2.17 ATS Airspace |
| AD 2.EHGG-5 | d.d. 12 mei 2005 | EHGG AD 2.17 ATS Airspace |
| AD 2.EHRD-5 | d.d. 12 mei 2005 | EHRD AD 2.17 ATS Airspace |
| ENR 2.1-9 | d.d. 12 mei 2005 | Deelen control zone |
| ENR 2.1-9 | d.d. 12 mei 2005 | De Peel control zone |
| ENR 2.1-9 | d.d. 12 mei 2005 | Gilze-Rijen control zone |
| ENR 2.1-10 | d.d. 12 mei 2005 | Leeuwarden control zone |
| ENR 2.1-10 | d.d. 12 mei 2005 | Soesterberg control zone |
| ENR 2.1-10 | d.d. 12 mei 2005 | Twenthe control zone |
| ENR 2.1-10 | d.d. 12 mei 2005 | Valkenburg control zone |
| ENR 2.1-11 | d.d. 12 mei 2005 | Volkel control zone |
| ENR 2.1-11 | d.d. 12 mei 2005 | Woensdrecht control zone |
| ENR 2.1-11 | d.d. 12 mei 2005 | Kleine-Brogel control zone |

N

De tekst van bijlage F wordt vervangen door:

Aerodrome Traffic Zones

| | | |
|-----------|------------------|---------------|
| ENR 5.1-8 | d.d. 12 mei 2005 | Military ATZs |
|-----------|------------------|---------------|

O

Niederrhein CTR

1. De laterale grenzen van het Nederlandse deel van het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied Niederrhein (Niederrhein CTR) zijn als volgt:

a. de noordgrens: een lijn tussen de posities:

51°39'31" NB 005°55'21" OL, en
51°39'05" NB 006°07'00" OL,

b. de oostgrens: de grens van het vluchtinformatiegebied Amsterdam zoals vastgelegd in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart,

c. de zuidgrens: een lijn tussen de posities:

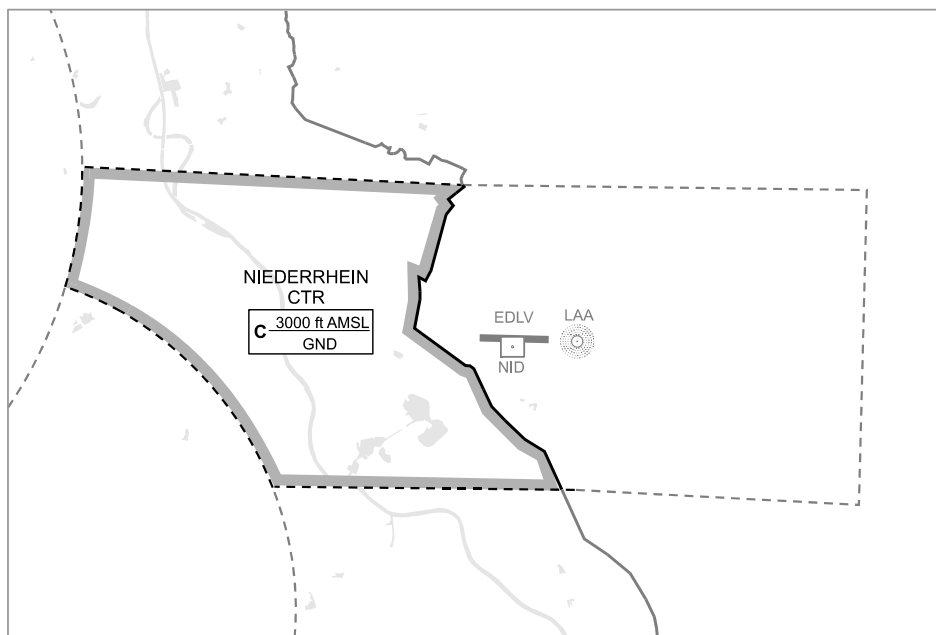
51°33'15" NB 006°10'20" OL, en

51°33'22" NB 006°01'09" OL,

d. de westgrens: een lijn van:
51°33'22" NB 006°01'09" OL, via een deel van een cirkel met als middelpunt de coördinaten 51°31'05" NB 005°

51'22" OL met een straal van 6,5 NM tot een deel van een cirkel met als middelpunt de coördinaten naar 51°39'29" NB 005°42'30" OL met een straal van 8 NM, naar 51°39'31" NB 005°55'21" OL.
2. De verticale grenzen van de Niederrhein CTR zijn:

a. ondergrens: het aardoppervlak
b. bovengrens: de ruimte 915 meter boven gemiddeld zeeniveau.



AIR-137

Artikel II

De bijlage behorende bij artikel 1 van de Regeling procedures² wordt vervangen door de bij dit artikel behorende bijlage.

Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 12 mei 2005.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.
De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap.*

¹ Stcrt. 1998, 195; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 16 maart 2004, Stcrt. 53.

² Stcrt. 1994, 249; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 16 maart 2004, Stcrt. 53.

Toelichting

Het Nederlandse luchtruim boven Limburg is relatief smal en langgerekt, kent grillige landsgrenzen en is ingesloten tussen het Duitse civiele en militaire luchtruim, het Nederlandse civiele en militaire luchtruim en het Belgische civiele en militaire luchtruim met alle bijbehorende civiele en militaire routes. Deze situatie leidt ertoe dat het luchtruim boven Limburg zeer complex is en dat bij de dagelijkse uitvoering van de luchtverkeersleiding veel afstemming en coördinatie nodig is tussen alle luchtverkeersleidingsorganisaties rondom Limburg. Naast de Luchtverkeersleiding Nederland wordt thans rondom Limburg luchtverkeersleiding gegeven door Belgocontrol en Deutsche Flugsicherung (DFS). Het grillige verloop van de

landsgrenzen leidt door de daaruit voortvloeiende complexe uitvoering van luchtverkeersleiding tot hogere kosten voor de luchtverkeersdienstverlening. Ook voor gezagvoerders van luchtvaartuigen leidt de huidige luchtruimverdeling tot complexe situaties door een frequente wisseling van luchtverkeersleidingsdienst. Door aanpassingen aan de beheersstructuur van het luchtruim wordt gekomen tot een efficiënter en veiliger gebruik ervan. De aanpassingen betreffen enerzijds afspraken neergelegd in de regeling over het verzorgen van grensoverschrijdende luchtverkeersleiding door de luchtverkeersleidingsorganisaties rondom Limburg, waardoor de grillige begrenzing van het Nederlandse luchtruim boven Limburg recht getrokken wordt. En anderzijds hebben de aanpassingen betrekking op de wijziging van luchtverkeersroutes, waardoor deze verder uit elkaar komen te liggen en er een logischer punt van overdracht tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties van de betrokken landen wordt gevonden. Hierdoor wordt de noodzakelijke coördinatie tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties gereduceerd en wordt de werkdruk op verkeersleiders en de kans op onregelmatigheden vermindert. Zo wordt het ook voor de gezagvoerder makkelijker om in het Limburgse luchtruim te vliegen. De veiligheid in het luchtruim van Limburg wordt hierdoor verder verbeterd.

Bij de ontwikkeling van de voorgestelde wijzigingen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Borgen van veilige luchtverkeersroutes;
- Verminderen van het aantal luchtverkeersleidingsorganisaties dat bij een vlucht betrokken is;

- Routes die het vliegverkeer volgt zoveel mogelijk op voorhand separeren zonder tussenkomst van de luchtverkeersleider;
- Verlagen van de werkdruk van de gezagvoerder;
- Verlagen van de werkdruk van de luchtverkeersleider;
- Bijdragen aan vermindering van externe veiligheidsconsequenties;
- Kortere c.q. efficiëntere routes van en naar de luchtvaartterreinen;
- Voorkomen van vermijdbare hinder voor omwonenden;
- Kunnen accommoderen van de toekomstige vliegtuigbewegingen en vlotmix zoals voorzien in 2015 (ten behoeve van continuïteit van luchtvaartterrein en luchtverkeersleiding).

De neerslag van de verdeling van het betrokken luchtruim in de regelgeving is verdeeld over een viertal regelingen: de Regeling belastingen LVNL met luchtverkeersdienstverlening, de Regeling aanwijzing gebieden voor luchtverkeersdienstverlening door buitenlandse instanties 2005, de Regeling luchtverkeersdienstverlening en de Regeling procedures.

Deze regeling wijzigt de Regeling luchtverkeersdienstverlening en de Regeling procedures. In de wijziging van eerstgenoemde regeling is aan aantal verschillende aanpassingen opgenomen. Zo zijn de luchtverkeersdienstverleningsklassen van de Maastricht TMA 1 en 2 boven FL 095 aangepast aan de luchtverkeersdienstverleningsklassen van Nieuw-Milligen TMA-D en Brussel CTA. Verder zijn de aangegeven afmetingen in meters, omgerekend van 'feet', aangepast aan de omgerekende afmetingen in meters. Dit vloeit voort uit de

IJKwet en sluit aan bij de Regeling belastingen LVNL met luchtverkeersdienstverlening en de Regeling aanwijzing gebieden voor luchtverkeersdienstverlening door buitenlandse instanties 2005.

De bestaande luchtweg B29, gelegen in het zuiden van het vluchtinformatiegebied Amsterdam, heeft de nieuwe benaming AWY L179 gekregen. Deze benaming is in overeenstemming met de ICAO RNAV routeaanduiding in de EUR/NAT regio. In het vervolg krijgen alle nieuwe luchtverkeersroutes benamingen conform deze routeaanduiding. Bestaande routes worden te zijner tijd hieraan aangepast. Met de onderhavige wijziging vindt een dergelijke aanpassing voor het laatste deel van de luchtweg B29 plaats. Eerder heeft in het zuidwesten van het vluchtinformatiegebied Amsterdam reeds een dergelijke aanpassing plaatsgevonden, waarmee nu de gehele luchtweg B29 hernoemd is in L179.

Op 12 mei 2005 wordt een volledig herziene luchtvaartgids gepubliceerd en is deze eveneens via internet beschikbaar. De manier waarop de pagina's van de luchtvaartgids worden genummerd is ingrijpend gewijzigd. In de bijlagen bij de Regeling luchtverkeersdienstverlening staan de door de minister vastgestelde luchtverkeersleidingsgebieden door middel van een verwijzing naar de betreffende pagina in de luchtvaartgids. De oude paginanummering is in deze wijzigingsregeling aangepast aan de nieuwe situatie per 12 mei.

Daarnaast wordt de Regeling procedures gewijzigd. De gewijzigde routestructuur van het luchtvaartterrein Maastricht, zoals opgenomen in die regeling,

houdt in dat in de directe omgeving van het luchtvaartterrein Maastricht het draaipunt verandert van de startroutes naar het zuiden. Bij starts naar het zuiden wordt de afbuiging in oostelijke richting een halve nautische mijl (ongeveer 900 meter) eerder ingezet (op 9,5 nautische mijlen van het desbetreffende radionavigatiebaken (MAS navigatiebakken)). Het nieuwe draaipunt van de startroutes naar het zuiden is eenduidig, omdat het uitgaat van een vaste afstand tot het MAS navigatiebaken. Het vermindert de kans op eventuele onduidelijkheden voor de gezagvoerder en luchtverkeersleiders.

Bovendien wordt op het luchtvaartterrein bij de naderingen vanuit het zuiden de invoering van Instrument Landing System (ILS) doorgevoerd, waardoor met grotere precisie geland kan worden en waarmee ook de continuus descent approach-procedure gevolgd kan worden. Hiermee wordt bereikt dat de toegankelijkheid van het luchtvaartterrein wordt verhoogd.

De routestructuur op grotere afstand van het luchtvaartterrein ondergaat twee belangrijke veranderingen. Aan de zuidkant van het luchtvaartterrein loopt de vertrekroute richting het zuiden langer evenwijdig aan de Nederlands-Belgische grens alvorens vliegtuigen de Nederlands-Belgische grens oversteken. De route blijft hierbij op minimaal 2,5 mijl van het Belgische luchtruim, waardoor er geen coördinatie meer nodig is met de luchtverkeersleiding in Luik van het luchtvaartterrein Bierset. Consequentie van deze routeverlegging is dat deze op grotere afstand van de stad Maastricht wordt gesitueerd. Ook wordt de

route verlegd van boven de gemeente Cadier en Keer naar een noordelijker gelegen route. De nieuwe route ligt zoveel mogelijk boven onbebouwd gebied.

Aan de noordkant is op grotere afstand van het luchtvaartterrein de hoogteseparatie tussen grote toestellen (startend naar het noorden en daarna vliegend naar het zuiden) en kleine toestellen (aankomend vanuit het oosten) vergroot. Dit betekent dat de separatie tussen grote en kleine toestellen op dit punt al wordt gegarandeerd door de separatie van de routes en dat extra coördinatie door de luchtverkeersleiding niet meer nodig is. Tevens is een nieuwe startroute ingevoerd waarbij een afbuiging plaatsvindt ten oosten van Hulsberg en Valkenburg. Hier wordt op een hoogte van meer dan 915 m (3000 ft) gevlogen.

Bij de nieuwe routes is de afweging gemaakt tussen de grotere mate van veiligheid in en efficiënt gebruik van het luchtruim en het afnemen van de hinder rond Maastricht en Cadier en Keer, tegenover het – op een hoogte van boven 915 m (3000 ft) – overvliegen van delen van het zuidelijk deel van Limburg. De routes voor het landende verkeer wijzigen niet.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen,
De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap.*

Bijlage behorende bij artikel II

Bijlage behorende bij artikel I van de Regeling procedures

Luchtvaartgids, Volume I

Luchtvaartterrein Schiphol (EHAM)

| | | |
|------------------------|------------------|---|
| AD 2.EHAM-17/18 | d.d. 12 mei 2005 | Noise abatement procedures |
| AD 2.EHAM-19/31 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Schiphol Airport |
| AD 2.EHAM-31/41 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Schiphol Airport |
| AD 2.EHAM-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHAM-SID-04 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 04 |
| AD 2.EHAM-SID-06 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 06 |
| AD 2.EHAM-SID-SUP-06 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 06 supplementary |
| AD 2.EHAM-SID-09 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 09 |
| AD 2.EHAM-SID-18C | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 18C |
| AD 2.EHAM-SID-18L | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 18L |
| AD 2.EHAM-SID-22 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 22 |
| AD 2.EHAM-SID-24 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 24 |
| AD 2.EHAM-SID-27 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 27 |
| AD 2.EHAM-SID-36C | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 36C |
| AD 2.EHAM-SID-36L | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 36L |
| AD 2.EHAM-SID-SUP-36L | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 36L supplementary |
| AD 2.EHAM-STAR.1 | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHAM-STAR.2 | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHAM-IAC-06.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 06 ILS and SOKSI APCH |
| AD 2.EHAM-IAC-06.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 06 RNAV night transitions |
| AD 2.EHAM-IAC-06.3 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 06 NDB/DME |

| | | |
|---------------------|------------------|--|
| AD 2.EHAM-IAC-09.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 09 VOR/DME |
| AD 2.EHAM-IAC-18C.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18C ILS and REGSU APCH |
| AD 2.EHAM-IAC-18C.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18C NDB/DME |
| AD 2.EHAM-IAC-18R.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18R ILS and NIRSI APCH |
| AD 2.EHAM-IAC-18R.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18R RNAV night transitions |
| AD 2.EHAM-IAC-18R.3 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18R VOR/DME AMS |
| AD 2.EHAM-IAC-18R.4 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 18R SRE |
| AD 2.EHAM-IAC-22.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 ILS |
| AD 2.EHAM-IAC-22.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 SRE |
| AD 2.EHAM-IAC-24.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 24 VOR/DME PAM |
| AD 2.EHAM-IAC-27.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 27 ILS |
| AD 2.EHAM-IAC-27.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 27 VOR/DME |
| AD 2.EHAM-IAC-36C.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 36C ILS and LOMKO APCH |
| AD 2.EHAM-IAC-36C.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 36C VOR/DME |
| AD 2.EHAM-IAC-36R.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 36R ILS and MONUT APCH |
| AD 2.EHAM-IAC-36R.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 36R NDB/DME |
| AD 2.EHAM-IAC-MISC | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart SRE |
| AD 2.EHAM-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHAM-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits |

Luchtvaartterrein Budel (EHBD)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHBD-5/8 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Budel/Kempen Airport |
| AD 2.EHBD-9/11 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Budel/Kempen Airport |
| AD 2.EHBD-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHBD-SID-03 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 03 |
| AD 2.EHBD-SID-21 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 21 |
| AD 2.EHBD-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHBD-IAC-21 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 21 NDB/DME |
| AD 2.EHBD-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHBD-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits |

Luchtvaartterrein Maastricht Aachen (EHBK)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHBK-6/9 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Maastricht Aachen Airport |
| AD 2.EHBK-9/16 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Maastricht Aachen Airport |
| AD 2.EHBK-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHBK-SID-04 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 04 |
| AD 2.EHBK-SID-22 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 22 |
| AD 2.EHBK-STAR.1 | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHBK-STAR.2 | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHBK-IAC-04.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 ILS/DME and BEMTI approach |
| AD 2.EHBK-IAC-04.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 BAXIM, BOBMO, MODRU, OLNO, RUMER and THORN RNAV transitions |
| AD 2.EHBK-IAC-04.3 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 NDB/DME and BEMTI approach |
| AD 2.EHBK-IAC-04.4 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 SRE |
| AD 2.EHBK-IAC-22.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 ILS/DME |
| AD 2.EHBK-IAC-22.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 BAXIM, BOBMO, MODRU, OLNO, RUMER and THORN RNAV transitions |
| AD 2.EHBK-IAC-22.3 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 NDB/DME |
| AD 2.EHBK-IAC-22.4 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 SRE |
| AD 2.EHBK-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHBK-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart visual traffic circuits for light ACFT |

Luchtvaartterrein Eelde (EHGG)

| | | |
|------------------------|------------------|---|
| AD 2.EHGG-6/10 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Eelde Airport |
| AD 2.EHGG-10/12 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Eelde Airport |
| AD 2.EHGG-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHGG-SID-05 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 05 |
| AD 2.EHGG-SID-23 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 23 |
| AD 2.EHGG-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHGG-IAC-05.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 05 VOR/DME |
| AD 2.EHGG-IAC-05.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 05 NDB |
| AD 2.EHGG-IAC-23.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 23 ILS |

| | | |
|--------------------|------------------|--|
| AD 2.EHGG-IAC-23.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 23 VOR/DME |
| AD 2.EHGG-IAC-23.3 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 23 NDB |
| AD 2.EHGG-IAC-MISC | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart all RWYs SRE |
| AD 2.EHGG-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHGG-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits RWY 01/19 |
| AD 2.EHGG-VAC.3 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits RWY 05/23 |

Luchtvaartterrein Lelystad (EHLE)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHLE-5/7 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Lelystad Aerodrome |
| AD 2.EHLE-7/8 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Lelystad Aerodrome |
| AD 2.EHLE-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHLE-SID-05 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 05 |
| AD 2.EHLE-SID-23 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 23 |
| AD 2.EHLE-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHLE-IAC-05.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 05 NDB/DME |
| AD 2.EHLE-IAC-05.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 05 NDB |
| AD 2.EHLE-IAC-23.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 23 NDB/DME |
| AD 2.EHLE-IAC-23.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 23 NDB |
| AD 2.EHLE-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart RWY 05/23 and MLA RWY |

Luchtvaartterrein Rotterdam (EHRD)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHRD-7/11 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Rotterdam Airport |
| AD 2.EHRD-11/13 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Rotterdam Airport |
| AD 2.EHRD-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHRD-SID-06 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 06 |
| AD 2.EHRD-SID-24 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 24 |
| AD 2.EHRD-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHRD-IAC-06.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 06 VOR/DME |
| AD 2.EHRD-IAC-24.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 24 ILS |
| AD 2.EHRD-IAC-24.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 24 VOR/DME |
| AD 2.EHRD-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHRD-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits radio equipped light aircraft |
| AD 2.EHRD-VAC.3 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR training circuits |

Luchtvaartterrein (MIL) Eindhoven (EHEH)

| | | |
|------------------------|------------------|---|
| AD 2.EHEH-7/11 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures Eindhoven Airport |
| AD 2.EHEH-11/15 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach procedures Eindhoven Airport |
| AD 2.EHEH-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHEH-SID-04 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 04 |
| AD 2.EHEH-SID-22 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 22 |
| AD 2.EHEH-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |
| AD 2.EHEH-IAC-04.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 ILS/DME |
| AD 2.EHEH-IAC-04.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 NDB/DME |
| AD 2.EHEH-IAC-22.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 ILS/DME |
| AD 2.EHEH-IAC-22.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 NDB/DME |
| AD 2.EHEH-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHEH-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits |

Luchtvaartterrein (MIL) De Kooy (EHKD)

| | | |
|--------------------|------------------|---|
| AD 2.EHKD-5/6 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument departure procedures De Kooy Aerodrome (MIL) |
| AD 2.EHKD-6/7 | d.d. 12 mei 2005 | Initial approach procedures De Kooy Aerodrome (MIL) |
| AD 2.EHKD-IAC-04.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04 VOR/DME |
| AD 2.EHKD-IAC-22.1 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 ILS |
| AD 2.EHKD-IAC-22.2 | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 22 VOR/DME |
| AD 2.EHKD-IAC-MISC | d.d. 12 mei 2005 | Instrument approach chart RWY 04/22 SRE |
| AD 2.EHKD-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |

Luchtvaartterrein (MIL) Soesterberg (EHSB)

| | | |
|------------------------|------------------|---|
| AD 2.EHSB-1/3 | d.d. 12 mei 2005 | Departure procedures Soesterberg (MIL) |
| AD 2.EHSB-3 | d.d. 12 mei 2005 | Initial approach procedures Soesterberg (MIL) |
| AD 2.EHSB-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHSB-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |

Luchtvaartterrein (MIL) Twenthe (EHTW)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHTW-1/3 | d.d. 12 mei 2005 | Departure procedures Twenthe (MIL) |
| AD 2.EHTW-3 | d.d. 12 mei 2005 | Initial approach procedures Twenthe (MIL) |
| AD 2.EHTW-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHTW-SID-06 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 06 |
| AD 2.EHTW-SID-24 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 24 |

Luchtvaartterrein (MIL) Valkenburg (EHVB)

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| AD 2.EHVB-1/5 | d.d. 12 mei 2005 | Departure procedures Valkenburg (MIL) |
| AD 2.EHVB-5/6 | d.d. 12 mei 2005 | Initial approach procedures Valkenburg (MIL) |
| AD 2.EHVB-SID-OVERVIEW | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart |
| AD 2.EHVB-SID-05 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 05 |
| AD 2.EHVB-SID-16 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 16 |
| AD 2.EHVB-SID-23 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 23 |
| AD 2.EHVB-SID-34 | d.d. 12 mei 2005 | Standard instrument departure chart RWY 34 |
| AD 2.EHVB-STAR | d.d. 12 mei 2005 | Standard arrival chart |

Luchtvaartgids, Volume II

Luchtvaartterrein Budel (EHBD)

| | | |
|-----------------|------------------|--|
| AD 2.EHBD-7/8 | d.d. 12 mei 2005 | Vliegprocedures |
| AD 2.EHBD-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHBD-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart VFR traffic circuits |

Luchtvaartterrein Drachten (EHDR)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHDR-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|

Luchtvaartterrein Hoogeveen (EHHO)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHHO-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|

Luchtvaartterrein Hilversum (EHHV)

| | | |
|-----------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHHV-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
| AD 2.EHHV-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |

Luchtvaartterrein Lelystad (EHLE)

| | | |
|---------------|------------------|---|
| AD 2.EHLE-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart RWY 05/23 and MLA RWY |
|---------------|------------------|---|

Luchtvaartterrein Midden Zeeland (EHMZ)

| | | |
|-----------------|------------------|------------------------------|
| AD 2.EHMZ-VAC.1 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart RWY 09 |
| AD 2.EHMZ-VAC.2 | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart RWY 27 |

Luchtvaartterrein Seppe (EHSE)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHSE-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|

Luchtvaartterrein Teuge (EHTE)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHTE-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|

Luchtvaartterrein Texel (EHTX)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHTX-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|

Luchtvaartterrein Ameland (EHAL)

| | | |
|---------------|------------------|-----------------------|
| AD 2.EHAL-VAC | d.d. 12 mei 2005 | Visual approach chart |
|---------------|------------------|-----------------------|
