



Vorbereidingsbesluit luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Overwegende dat:

- reeds in 2011 gemeenten in de omgeving van burgerluchthavens zijn verzocht om bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met vast te stellen ruimtelijke beperkingengebieden rondom burgerluchthavens, waaronder veiligheidsgebieden in verband met de vliegveiligheid;
- de regering voornemens is een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.70, eerste lid, van de Wet luchtvaart voor de luchthaven Maastricht (hierna: het luchthavenbesluit) vast te stellen;
- de aanvraag voor het luchthavenbesluit op 7 januari 2026 is ontvangen;
- het luchthavenbesluit omtrent de ruimtelijke indeling rond de luchthaven Maastricht onder andere regels zal bevatten ten aanzien van de functie en het gebruik van de locatie in verband met de vliegveiligheid;
- het luchthavenbesluit gronden binnen de gemeente Meerssen als veiligheidsgebieden zal aanwijzen waarop, behoudens specifieke uitzonderingen, geen obstakels zijn toegestaan;
- de gemeente Meerssen op grond van artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart, verplicht zal zijn om binnen een jaar nadat het luchthavenbesluit in werking is getreden het omgevingsplan overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen;
- de gemeente Meerssen voornemens is een omgevingsvergunning te verlenen voor de realisatie van een zonnepark binnen de contouren van het beoogde veiligheidsgebied;
- tegen deze voorgenomen vergunningverlening op 27 mei 2025 een zienswijze is ingediend door de ILT-Luchtvaartautoriteit omdat er tegen dit voornemen grote bezwaren bestaan vanuit oogpunt van vliegveiligheid;
- de gemeente zich echter op het standpunt stelt dat de vergunningaanvraag – nu het luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht nog niet is vastgesteld – voldoet aan de thans geldende wettelijke voorschriften en geen reden ziet om de vergunning aan te passen;
- het derhalve noodzakelijk is om vanaf heden met toepassing van de bevoegdheid van artikel 8.70, tweede lid juncto artikel 8.47, tweede lid en 8.8, tweede lid, van de Wet luchtvaart en de artikelen 2.24 en 4.16, tweede tot met vijfde lid, van de Omgevingswet via een voorbereidingsbesluit het omgevingsplan in de gemeente Meerssen te wijzigen met voorbeschermingsregels.

Besluit:

Artikel 1

Voor het omgevingsplan van de gemeente Meerssen een voorbereidingsbesluit te nemen in verband met instructieregels als bedoeld in artikel 2.24, eerste lid, van de Omgevingswet, gericht op het stellen van regels in het omgevingsplan.

Artikel 2

Het omgevingsplan van gemeente Meerssen te wijzigen met de voorbeschermingsregels, zoals in Bijlage 1 bij dit besluit zijn opgenomen.

Artikel 3

Na bekendmaking van dit besluit in de Staatscourant, treedt dit besluit direct in werking.
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.P.G. Karremans



Bijlage 1: Bijlage van Artikel 2

Voorbeschermingsregels luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Voorrangsbepaling

Voor zover de regels van het omgevingsplan van de gemeente Meerssen in strijd zijn met deze voorbeschermingsregels gelden alleen de voorbeschermingsregels.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regels wordt verstaan onder:

obstakel: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt;

omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht dan wel omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet voor een omgevingsplan-activiteit bestaande uit het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Hoofdstuk 2 Voorbeschermingsregels luchthavenbesluit Maastricht

Artikel 2.1 Ruimtelijke beperkingen in verband met veiligheid

1. Het is verboden zonder omgevingsvergunning in het gebied dat is gelegen binnen de contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden een obstakel of een helling op te richten, te plaatsen of aan te leggen.
2. De omgevingsvergunning, bedoeld in het eerste lid, wordt uitsluitend verleend indien het een obstakel of een helling betreft dat:
 - a. breekbaar en licht van constructie is;
 - b. voldoet aan de eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein als bedoeld in artikel 7, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens;
 - c. voldoet aan de voorschriften, bedoeld in artikel 7, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens.
3. De omgevingsvergunning, bedoeld in het eerste lid, wordt in ieder geval niet verleend indien het oprichten, plaatsen of aanleggen van het obstakel of de helling de locatie minder geschikt maakt voor de verwezenlijking van de bij het in voorbereiding zijnde luchthavenbesluit daaraan te geven regels in het omgevingsplan.
4. Het eerste lid geldt niet indien:
 - a. het obstakel of de helling is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een omgevingsvergunning voor het bouwen of een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit;
 - b. voor het obstakel of de helling vóór het tijdstip van de inwerkingtreding van dit besluit een omgevingsvergunning voor het bouwen of een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit is verleend; of
 - c. het obstakel een boom of struik betreft, tenzij de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert of leidt tot ernstige operationele beperkingen in het gebruik van de luchthaven.
5. Het is voorts verboden op de gronden, bedoeld in het eerste lid, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de eisen met betrekking tot de vlakheid van het terrein, bedoeld in artikel 7, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens.



Bijlage I Overzicht informatieobjecten

veiligheidsgebieden /join/id/regdata/mnre1130/2026/vb_lb_MAA_veiligheidsgebieden_Meers-
sen/nld@2026-02-26



Bijlage II Begrippen

obstakel

object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt

*omgevingsvergunning voor een
aanlegactiviteit*

omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht dan wel omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet voor een omgevingsplanactiviteit bestaande uit het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Besluit Toelichting

Toelichting

Verhouding Omgevingswet – Wet luchtvaart en luchthavenbesluiten

Overeenkomstig het uitgangspunt bij de onderlinge afstemming van de Omgevingswet en de Wet luchtvaart is het de bedoeling dat de instructieregels over ruimtelijke beperkingen binnen beperkingengebieden rond luchthavens in het nieuwe stelsel van de Omgevingswet worden opgenomen. Dit vloeit voort uit artikel 2.29 van de Omgevingswet. Deze instructieregels zullen een plaats krijgen in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving en worden ingevoegd via een apart wijzigingsbesluit. Dit wijzigingsbesluit zal waarschijnlijk pas gereed zijn nadat de verschillende luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens van nationale betekenis (zoals het luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht) zijn vastgesteld. Bij de vaststelling van deze luchthavenbesluiten worden de nadere regels van het Besluit burgerluchthavens in acht genomen. Dit volgt uit artikel 8.70, vierde lid, van de Wet luchtvaart.

Tot het moment dat deze luchthavenbesluiten zijn vastgesteld gelden voor deze luchthavens zogenaamde omzettingsregelingen. De vaststelling van een omzettingsregeling is het besluit dat voorziet in de overgang van het aanwijzingsbesluit dat in het verleden op grond van de Luchtvaartwet is vastgesteld en het nog vast te stellen luchthavenbesluit.

Ruimtelijke regels rondom luchthavens

Het gebruik van de luchthaven Maastricht heeft gevolgen voor de ruimtelijke indeling in de omgeving van de luchthaven. Vanuit veiligheidsaspecten zullen veiligheidsgebieden rondom de luchthaven worden vastgesteld. Hierbinnen gaan regels gelden waarbij beperkingen worden gesteld aan de functie en het gebruik van locaties. De veiligheidsgebieden en de daarin geldende regels zullen worden vastgelegd in het luchthavenbesluit Maastricht.

Als gevolg van dit luchthavenbesluit zal de gemeente Meerssen binnen de contouren van de veiligheidsgebieden in hun omgevingsplan geen obstakels mogen toelaten. Als dit in het huidige omgevingsplan nog wel wordt toegelaten, moet de gemeente Meerssen hun omgevingsplan hierop aanpassen. Volgens artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart moet dit binnen een jaar gebeuren nadat het luchthavenbesluit Maastricht in werking is getreden.

Vorbereidingsbescherming

Omdat het luchthavenbesluit nog niet is vastgesteld, is het veiligheidsgebied ook nog niet vastgesteld. Dit betekent dat er binnen dit gebied momenteel nog obstakels kunnen worden opgericht die niet voldoen aan onder andere de eisen van breekbaarheid en lichtheid van constructie. Dit wordt niet wenselijk geacht. Daarom wordt met dit voorbereidingsbesluit het omgevingsplan van de gemeente Meerssen gewijzigd met voorbeschermingsregels¹. Hierdoor kunnen binnen het veiligheidsgebied geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die zich niet verhouden met de ruimtelijke regels in het nog vast te stellen luchthavenbesluit Maastricht. Eén van die voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen betreft de aanleg van een zonnepark binnen de contouren van het beoogde veiligheidsgebied. Burgemeester en wethouders van Meerssen hebben op 15 december 2023 een aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen van Solarpark ASE Schietecoven. Het gaat om het aanleggen van Zonnepark Schietecoven te Meerssen, voor de duur van 35 jaar aan kavels rondom MSN01 K 482 (nabij Zonkampweg te Ulestraten). Het betreffen de kavels Meerssen, sectie K, nummer 253, 256, 258 (gedeeltelijk), 266, 277, 468, 482 en 483. In een rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum² dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning was gevoegd, bleek reeds dat het zonnepark deels binnen het veiligheidsgebied komt te liggen en werd ervan uitgegaan dat de constructie van het zonnepark niet zou kunnen voldoen aan de breekbaarheidseisen van obstakels in dat gebied. In het rapport werd reeds geconcludeerd dat het zonnepark daarom zal conflicteren met de voorschriften rondom breekbaarheid, tenzij de vergunning zou worden verleend voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit Maastricht. Zoals hiervoor reeds gesteld wordt dit niet wenselijk geacht.

Tegen de voorgenomen aanleg van het zonnepark heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een zienswijze ingediend omdat de voorgenomen verlening van een omgevingsvergunning voor het zonnepark vanuit het oogpunt van (vlieg)veiligheid onwenselijk wordt geacht. Voorts zijn zienswijzen ingediend door het wa-

¹ Een deel van het veiligheidsgebied bevindt zich ook ten noordoosten van de start- en landingsbaan van de luchthaven Maastricht binnen de grens van de gemeente Beek. Voor dit deel worden in het onderhavige besluit geen voorbeschermingsregels vastgesteld.

² Rapport van september 2023, NLR-CR-2023-125.

terschap Limburg, de provincie Limburg, de Veiligheidsregio Zuid-Limburg en Maastricht Aachen Airport. In juli 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een informatieblad opgesteld over het plaatsen van zonnepanelen in de buurt van luchthavens³. In dit informatieblad wordt benadrukt dat zonnepanelen als obstakel kunnen worden aangemerkt en dat dit een veiligheidsrisico kan inhouden waaraan aandacht moet worden besteed bij het plaatsen van zonnepanelen in de nabijheid van een luchthaven.

Deze voorbereidingsregels vervallen na verloop van een jaar en zes maanden of – indien binnen deze termijn het luchthavenbesluit Maastricht wordt vastgesteld – op het moment dat een omgevingsplan in werking treedt dat aan de regels van het luchthavenbesluit Maastricht is aangepast. Rondom het moment waarop het luchthavenbesluit Maastricht zal worden vastgesteld, zal aanvullend op het onderhavige voorbereidingsbesluit een breed voorbereidingsbesluit worden genomen. Met dit voorbereidingsbesluit zullen de omgevingsplannen van alle omringende gemeenten van de luchthaven Maastricht worden gewijzigd met voorbeschermingsregels die – naast regels in het kader van de vliegveiligheid – ook regels in het kader van milieu en externe veiligheid zullen bevatten.

Gevolgen

Op grond van de voorbeschermingsregels die deel uitmaken van het omgevingsplan kan een aangevraagde omgevingsvergunning voor obstakels binnen het veiligheidsgebied door het gemeentebestuur in ieder geval niet worden verleend als niet onder andere aan de voorwaarden voor breekbaarheid en lichtheid van constructie wordt voldaan⁴. Uit de zinsnede ‘in ieder geval’ volgt dat het gemeentebestuur de aanvraag om omgevingsvergunning ook op andere gronden dan de ‘luchthavengronden’ niet kan verlenen. Als de vergunning op grond van de in het omgevingsplan opgenomen beoordelingsregels niet kan worden verleend en de aangevraagde omgevingsplanactiviteit heeft betrekking op een voorbeschermingsregel in het omgevingsplan, dan moet de aanvraag voor deze activiteiten worden geweigerd (artikel 8.0b, tweede lid, aanhef en onder b, van het Besluit kwaliteit leefomgeving).

Begripsbepalingen

In artikel 1.1 van bijlage 1 zijn definities van een aantal gebruikte begrippen opgenomen. Voor deze begrippen is aansluiting gezocht bij definities van begrippen die worden gebruikt in het op de Wet luchtvaart gebaseerde Besluit burgerluchthavens. Artikel 8.70, vierde lid, van de Wet luchtvaart dat bij het vaststellen van een luchthavenbesluit de regels omtrent ruimtelijke ordening zoals vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens, in acht moet worden genomen.

Veiligheidsgebieden

Het in het luchthavenbesluit vastleggen van de contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden vloeit voort uit artikel 8.70, derde lid, aanhef en onderdeel c, in samenhang met artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 9, aanhef en onderdeel e, van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke regels die in deze gebieden gelden vinden hun grondslag in artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens en artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens. De omvang van de gebieden is overeenkomstig de voorschriften van bijlage 3 van die regeling vastgesteld. Hoewel de ligging van het voorgeschreven veiligheidsgebied dus reeds bekend is, zal deze voor het eerst formeel vastgelegd worden in het luchthavenbesluit dat voor de luchthaven Maastricht vastgesteld gaat worden. Om te voorkomen dat in de overgangperiode tot het luchthavenbesluit nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gepland die de veilige afwikkeling van het luchtverkeer negatief beïnvloeden, en daarmee de huidige gebruiksmogelijkheden van de luchthaven kunnen beperken, heeft het ministerie gemeenten derhalve verzocht reeds op voorhand rekening te houden met deze nieuwe ruimtelijke beperkingengebieden vanwege vliegveiligheid en de daarin geldende ruimtelijke beperkingen⁵. Het beleid is erop gericht om geen verslechtering van de veiligheidssituatie toe te staan en daar waar mogelijk bestaande obstakels te saneren of te verplaatsen. Het veiligheidsgebied heeft tot doel om schade aan vliegtuigen zoveel mogelijk te voorkomen en/of de overlevingskansen van bemanning en passagiers, mocht er zich een luchtvaartincident voordoen binnen dit gebied, zo groot mogelijk te laten zijn. Dit alles draagt bij aan het bevorderen van de vliegveiligheid.

Artikel 2.1 bij bijlage I over ‘Ruimtelijke beperkingen in verband met veiligheid’ heeft betrekking op het veiligheidsgebied dat zich bevindt in het verlengde van de start- en landingsbanen op de luchthaven. Dit gebied dient zo min mogelijk objecten of hoogteverschillen (zoals greppels, sloten, steile hellingen)

³ <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/informatieblad/veiligheidsrisicos-zonnepanelen-in-nabijheid-luchthavens>

⁴ Zie in dat kader artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens en artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens.

⁵ Zie ook de aanhef van dit besluit en hierna in de toelichting onder het kopje ‘Artikel 10.1 Omgevingsbesluit’.



te bevatten om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen ervan te verminderen. Voor zover uit dit artikel volgt dat een omgevingsvergunning uitsluitend wordt verleend als het een obstakel of een helling breekbaar en licht van constructie is, dient dit te worden beoordeeld aan de hand van de in bijlage 4 bij de Regeling burgerluchthavens opgenomen voorschriften van de VN Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO DOC 9157 Aerodrome Design Manual Part 6 – Frangibility) ten aanzien van de breekbaarheid en lichtheid.

Artikel 10.1 Omgevingsbesluit

In artikel 10.1 van het Omgevingsbesluit is bepaald dat het bevoegde bestuursorgaan voorafgaand aan het nemen van een voorbereidingsbesluit op grond van artikel 4.16, eerste of tweede lid overleg voert met het college van burgemeester en wethouders of de gemeenteraad. Reeds bij brief van 25 mei 2011 zijn gemeenten in de omgeving van een burgerluchthaven geïnformeerd over de ruimtelijke gevolgen van de inwerkingtreding van de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens⁶. Daarbij zijn die gemeenten verzocht om bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met vast te stellen ruimtelijke beperkingengebieden rondom burgerluchthavens.

Over de voorgenomen planvorming van het zonnepark heeft schriftelijke correspondentie en overleg met het college van burgemeester en wethouders plaatsgevonden. In haar brief van 5 december 2023 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit in het kader van een pretoets vliegveiligheid ten behoeve van het zonnepark reeds aangegeven bezwaar te hebben tegen de voorgenomen situering van dit park binnen het veiligheidsgebied. Tevens is daarbij gewezen dat het zonnepark geen schittering mag veroorzaken die door luchtveranden en de plaatselijke luchtverkeersleiders als hinderlijk wordt ervaren. Dezelfde bezwaren zijn door de ILT-Luchtvaartautoriteit herhaald in haar zienswijze van 27 mei 2025. Recent, op 3 februari 2026, zijn in een brief namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de burgemeester van Meerssen wederom zorgen geuit over de voorgenomen planvorming in relatie tot de vliegveiligheid.

De gemeente blijft op haar standpunt en stelt dat, nu het luchthavenbesluit voor de luchthaven Maastricht nog niet is vastgesteld, de vergunningaanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften en ze geen reden ziet om de vergunning aan te passen en voornemens is binnen afzienbare tijd over te gaan tot het verlenen van de aangevraagde omgevingsvergunning. Met dit voorbereidingsbesluit wordt voorzien in voorbeschermingsregels die het omgevingsplan van de gemeente Meerssen, vooruitlopend op de vaststelling van het luchthavenbesluit Maastricht, wijzigen. Op deze wijze wordt voorkomen dat binnen het veiligheidsgebied ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die zich niet verhouden met de ruimtelijke regels in het nog vast te stellen luchthavenbesluit Maastricht.

⁶ Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Stb. 2008, nr. 561).