Aan het college van burgemeester en wethouders en
de gemeenteraad van Meerssen
Postbus 90
6230 AB  Meerssen

Tevens per e-mail: info@meerssen.nl

**Maastricht Aachen Airport B.V.**
P.O. Box 1
6199 ZG  Maastricht Airport
The Netherlands

**www.maa.nl**

T +31 (0)43 358 99 99
F +31 (0)43 358 99 88
info@maa.nl

uw/your ref.
onze/our ref. 1056/25.0266/FB
bijl./encl.
ond./subject Indienen zienswijze realiseren zonnepark Schietecoven

Maastricht Airport, 2 juni 2025

Geacht college / geachte gemeenteraad,

Op 23 april 2025 heeft het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Meerssen bekend gemaakt voornemens te zijn om medewerking te verlenen aan de volgende aanvraag, die op 15 december 2023 is binnengekomen: het realiseren van Zonnepark Schietecoven te Ulestraten voor de duur van 35 jaar.

In verband hiermee liggen het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning (bouwen en strijdig gebruik) met bijhorende stukken en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen van 24 april 2025 tot en met 4 juni 2025 ter inzage.

Gedurende de termijn van ter inzagelegging kan eenieder zowel schriftelijk als mondeling een zienswijze indienen over de ontwerp omgevingsvergunning en/of over de ontwerpverklaring van geen bedenkingen. MAA wenst van deze inspraakmogelijkheid gebruik te maken.

De overwegingen en de inhoud van de ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen zijn gelijkluidend. Deze zienswijze heeft zowel betrekking op de ontwerp-omgevingsvergunning als op de ontwerpverklaring van geen bedenkingen die verder als ontwerpbesluiten zijn aangeduid.

In haar inhoudelijke overweging ten aanzien van het activiteit ‘handelen in strijd met de regels ruimtelijke ordening” stelt het college:

- dat de vergunning op grond van het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan worden verleend indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat; en
- dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning een ruimtelijke onderbouwing met bijlagen onder rapportnummer 21239-21239.IH04-4.0, d.d. 6 februari 2025 is ingediend waarmee ingestemd kan worden.

Onder meer op basis van deze overweging besluit het college om de gevraagde ontwerpvergunning onder voorwaarden en nadere eisen te verlenen en besluit de raad om een ontwerpverklaring van geen bedenkingen af te geven.



All our agreements are subject to our General Conditions as filed with the Chamber of Commerce Limburg 66013283.

Maastricht Aachen Airport (MAA) kan zich niet vinden in de overweging van het college en de raad om in te stemmen met de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing omdat het zonnepark:

- de vliegveiligheid van luchtvarenden in het gedrang brengt,
- de post-crash effecten bij een neergestort vliegtuig vergroten,
- turbulentie effecten kan veroorzaken, en
- het verlenen van een nieuw Luchthavenbesluit voor MAA in de weg staat.

Het verbaast MAA ten zeerste dat de gemeente Meerssen de negatieve effecten van het zonnepark op de vliegveiligheid, en de verhoogde overlijdensrisico's van het zonnepark voor hulpverleners en inzittenden bij een crash van een vliegtuig op het zonnepark niet onderkent en deze niet heeft betrokken bij de afweging tot het publiceren van de ontwerpbesluiten.

De inhoudelijke bezwaren van MAA zijn hiernavolgend toegelicht.

# 1. LUCHTVAARTVEILIGHEID

NLR heeft in opdracht van Solarpark ASE Schietecoven B.V. een Luchtvaartveiligheidsstudie uitgevoerd. Deze studie is als bijlage 3a bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. In bijlage 3b en 3c van de ruimtelijke onderbouwing zijn resp. het pré-advies van ILT en het advies van LVNL op deze luchtvaartveiligheidsonderwerpen opgenomen.

MAA kan zich niet vinden in uitkomsten van de luchtvaartveiligheidsstudie van NLR en dat de adviezen en aanbevelingen van NLR en IL&T niet zijn betrokken in de aanvraag om de omgevingsvergunning en de ontwerpbesluiten. Onderstaand zijn de bezwaren nader toegelicht.

## 1.1 HINDERNISBEPERKINGEN

Het zonnepark is gesitueerd buiten de RESA die met het aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling van MAA geldt, doch binnen de zogenaamde extended RESA dat met de vaststelling van een nieuw Luchthavenbesluit voor MAA (LHB) zal gaan gelden. Met het nog vast te stellen LHB wordt op dit punt invulling gegeven aan het gestelde in art. 13 van het Besluit burgerluchthavens (Bbl) en art. 7 van de Regeling burgerluchthavens Rbl).

De zonnepanelen en de constructies zullen niet voldoen aan de breekbaarheidseisen voor nieuwe objecten in dit gebied. Door de realisatie van het zonnepark kan bij de vaststelling van een nieuw LHB geen invulling gegeven worden aan het gestelde in art. 7 van de Regeling burgerluchthavens. Het verlenen van de aangevraagde Omgevingsvergunning voor het zonnepark staat het vaststellen van een nieuw LHB voor MAA in de weg.

MAA kan zich hierin niet vinden, te meer daar – zo mag ook blijken uit de Luchtvaartveiligheidsstudie van NLR – dit bekend is en in de ruimtelijke onderbouwing, noch in het ontwerpbesluit een afweging heeft plaatsgevonden over het belang van het zonnepark versus het algemeen belang van de verkeers-veiligheid van vliegtuigen die opstijgen of landen op MAA die in het nieuwe LHB worden vastgelegd. Het vergelijk met Twente Airport – waar is vastgesteld dat het toepassen van een *extended* RESA slechts een verwaarloosbaar positief veiligheidsaspect heeft ten opzichte van de *recommended* RESA – kan zonder het uitvoeren van een aeronautische studie bij MAA niet gemaakt worden.

## 1.2 REFLECTIE VAN ZONLICHT EN VERBLINDING

**Uitgangspunten onderzoek**

In het onderzoek van NLR zijn specifieke aannames gedaan en uitgangspunten gehanteerd over de opbouw van het zonnepark (zie pg. 12 en 13 van het rapport van NLR). Deze aannames en uitgangspunten vormen de basis voor de conclusies die zijn getrokken over het optreden van hinderlijke reflecties en verblinding. Het betreft aannames en uitgangspunten over onder meer:

- omvang en ligging van het zonnepark,
- oriëntatie, kanteling en hoogte van de zonnepanelen;
- type glas van de zonnepanelen: in het onderzoek is uitgegaan van een standaard glassoort met een anti-reflectie coating.

In de omgevingsvergunning zijn deze uitgangspunten niet als voorschriften opgenomen. Het zonnepark kan derhalve anders worden gerealiseerd dan overeenkomstig de uitgangspunten van het reflectie- en verblindingsonderzoek. Dit kan leiden tot andere vormen van verblinding, dan waarvan in het onderzoek en de conclusies is uitgegaan.

**Onderzoeksmethode**

NLR heeft enkel de duur en de intensiteit van de directe reflecties van de zonnepanelen bepaald en daar haar conclusies op gebaseerd. Bij onderzoeken over reflectie en verblinding door zonlicht bij andere luchthavens – b.v. luchthaven Wenen[1] - wordt het verblindingseffect beoordeeld aan de hand van:

- de zichtbare grootte (optische ruimtehoek) van de reflecties;
- de intensiteit van de reflecties met – naast de directe reflecties – ook de bijdragen van verstrooide reflecties;
- de duur van de reflecties;
- de richting van de reflecties ten opzichte van de hoofdzichtlijn;
- de richting van de reflecties ten opzichte van de stand van de zon.

Het onderzoek van NLR is – ten opzichte van onderzoeken bij andere luchthavens – niet volledig, noch is gemotiveerd waarom het onderzoek beperkt is tot enkel de duur van de directe reflectie.

**Beoordeling**

Uit de analyse van NLR blijkt dat tijdens de eindnadering van baan 03 gedurende 158 uur per jaar Yellow glare ontstaat vanuit deelgebied B, 103 uur per jaar Green glare en 114 uur per jaar Yellow glare vanuit deelgebied C ontstaat. NLR nuanceert deze uren door de kans op bewolking en baangebruik in rekening te brengen en komt daarna tot de conclusie dat de blootstelling aan yellow glare vanuit deelgebied B verlaagt tot ca. 36 uur; minder dan 1% van het aantal uren dat MAA is opengesteld voor vliegverkeer. MAA kan zich niet vinden in deze statische benadering van de kans op yellow glare: verblinding moet op ieder moment worden voorkomen. Daarenboven, circa 36 uur per jaar aan risico op een verblindend effect voor piloten op eindnadering 03 blijft een groot risico, ook als het minder dan 1% van de totale openingstijd per jaar is.

MAA verwijst hierbij ook naar de problemen die begin maart 2025 zijn vastgesteld bij gebruik van de Polderbaan van Schiphol. Er werd tijdens het gebruik van deze baan geen hinder verwacht vanwege een nieuw aangelegd zonnepark. Door de schittering op zonnige dagen kon Schiphol de Polderbaan echter een tijdlang niet gebruiken tussen bepaalde uren. Piloten konden last hebben van de weerkaatsing van het nieuwe zonnepark.

[1] “Analyse der Blendwirkung für die geplante PV Anlage Flughafen Wien (Obj 280)” | rapport ZE17007-VA d.d. juni 2017 van Zehndorfer Engineering Consulting

Schiphol kon dit risico voor de vliegveiligheid mitigeren door gebruik te maken van een andere baan. MAA heeft echter niet de mogelijkheid om gebruik te maken van een andere baan. Daarom moet de kans op verblinding bij de eindnadering van baan 03 van MAA tot nul worden herleid.

De FAA heeft in haar “Final Policy” geen criteria meer gesteld aan de mate van verblinding op eindnaderingspaden omdat de reflecties van zonnepanelen (in de meeste gevallen) als vergelijkbaar worden ervaren met reflecties veroorzaakt door wateroppervlakken, gebouwen met glazen gevels en autoruiten van geparkeerde auto’s (zie NLR-rapport pg. 11 en 12). De FAA eist wel dat luchthavens de visuele impact van verblinding bij piloten en verkeersleiding meten. Om die reden heeft NLR zowel de verkeerstoren als de eindnaderingen in het onderzoek meegenomen.

Vervolgens concludeert NLR dat er wel degelijk hinderlijke verblinding (yellow glare) kan optreden bij de eindnadering van baan 03 en bij sommige circuitvluchten door reflecties van de deelgebieden B en C van het zonnepark. NLR verwacht dat de mate van hinder in de praktijk beperkt zal zijn en vergelijkbaar is met de hinder die veroorzaakt kan worden door andere bronnen zoals wateroppervlakken, gebouwen met glazen gevels en autoruiten van geparkeerde auto’s. Mede omdat het nieuwe FAA-beleid geen eisen meer stelt aan de mate van hinder voor de eindnadering, acht NLR dat de reflecties van het zonnepark op de eindnadering van baan 03 toelaatbaar.

Het verbaast MAA dat NLR kan verwachten dat:

1. de hinder in praktijk beperkt zal zijn:
   Onduidelijk is waar deze verwachting op is gebaseerd, terwijl er wel degelijk gedurende een relevante periode van 158 uur per yellow glare optreedt bij eindnadering van baan 03.
2. de hinder vergelijkbaar is met andere bronnen:
   In de omgeving van het zonnepark zijn geen wateroppervlakken, gebouwen met glazen gevels en/of auto’s geparkeerd die een vergelijkbare verblinding kunnen veroorzaken.

MAA stelt zich op het standpunt dat in voorliggende situatie niet zondermeer en niet zonder onderbouwing kan worden aangenomen dat de hinderlijke verblinding toelaatbaar is. Dit omdat dit standpunt niet is onderbouwd en bij de eindnadering geen andere reflecties voorkomen die tot een hinderlijke verblinding kunnen leiden die vergelijkbaar met de verblinding door het zonnepark zelf.

**Aanbevelingen**

NLR geeft als overweging mee om de oriëntatie van de zonnepanelen aan te passen om de blootstelling aan reflecties op de eindnadering van baan 03 te verminderen of zelfs te vermijden. Noch in de ruimtelijke onderbouwing, noch in het ontwerpbesluit op de aanvraag is een gewijzigde oriëntatie overwogen en is nagegaan hoe de vliegveiligheid kan worden verhoogd.

## 1.3 CRASH- EN POST-CRASH EFFECTEN

In hoofdstuk 5 van het NLR-rapport wordt ingegaan op de gevolgen van het zonnepark in geval van het neerstorten van een vliegtuig op het zonnepark of het doorschieten van vliegtuig in het zonnepark. NLR concludeert dat het zonnepark grotere schade aan een neergestort luchtvaartuig kan veroorzaken, de overleefbaarheid na een crash verkleint, gevaar van elektrocutie en brand (b.v van kerosine van het neergestorte vliegtuig) vergroot en een fysieke belemmering vormt bij noodzakelijke hulpverlening.

NLR adviseert daarom om mitigerende maatregelen te nemen (zie pg. 19 van het NLR-rapport) en beveelt aan om de nadere invulling van deze maatregelen af te stemmen met de veiligheidsregio en/of de betrokken hulpverleningsdiensten. Afstemming met het Ministerie van I&W (IL&T) en de veiligheids-diensten van MAA is eveneens noodzakelijk.

Uit de toelichting van de aanvraag, de ruimtelijke onderbouwing en het ontwerpbesluit blijkt niet dat deze voorgestelde mitigerende maatregelen onderdeel zijn van het plan, noch dat hierover overleg heeft plaatsgevonden met de veiligheidsregio en/of de betrokken hulpverleningsdiensten. Evenmin heeft hierover overleg plaatsgevonden met (de veiligheidsdiensten van) MAA. Dit laatste is nochtans van belang om zekerheid te krijgen dat bij een crash van een vliegtuig de luchthavenbrandweer van MAA hulp kan verlenen. Is het zonnepark toegankelijk voor de luchthavenbrandweer? Kan de luchthavenbrandweer op een veilige manier hulp verlenen door de aanwezigheid van de zonnepanelen? Kunnen de brandweervoertuigen van MAA (i.c. de crashtenders) een neergestort vliegtuig bereiken?

### 1.4 TURBULENTIESCHADE

NLR stelt vast dat de aerodynamische effecten ten gevolge van de tipwervels en neerstroming van landende vliegtuigen significant kunnen zijn ter plaatse van het zonnepark. NLR beveelt daarom aan om bij het ontwerp van de constructie uit te gaan van een maximale aerodynamische druk van 1.200N/$m^2$.

Noch in de toelichting van de aanvraag, noch in de ruimtelijke onderbouwing of het ontwerpbesluit is rekening gehouden met deze aanbeveling. Dit veiligheidsaspect is derhalve niet gegarandeerd.

### 1.5 PRE-ADVIES ILT

Op vraag van de gemeente heeft IL&T een pre-advies uitgebracht. IL&T heeft bezwaren tegen de realisatie van het deel van het zonnepark dat gelegen is binnen het veiligheidsgebied (i.c. extended RESA) en verzoekt om de plannen aan te passen.  Tevens wijst IL&T erop dat voor het zonnepark in zijn geheel geldt dat er geen schittering mag optreden die als hinderlijk kan worden ervaren voor zowel luchtvarenden als de plaatselijke luchtverkeersleiding.

In het ontwerpbesluit op de aanvraag is geen rekening gehouden met het bezwaar van IL&T tegen een deel van de plannen en de opmerking over het voorkomen van hinderlijke schittering.

### 1.6 VOOROVERLEG

Op (onder meer) 9 augustus 2024 heeft overleg plaatsgevonden tussen initiatiefnemer en MAA. Tijdens dit overleg is heeft MAA de volgende standpunten ingenomen:

- Risico’s op verblinding, ook beperkte risico’s, moeten worden voorkomen.
- Risico’s op verblinding moeten nú en in de toekomst worden voorkomen: Vanuit risicoperceptie geldt dat op het aantal vluchten binnen een bepaald seizoen en het tijdstip waarop ze vliegen moeilijk kan worden voorgesorteerd omdat niet kan worden ingeschat hoe de toekomst eruit komt te zien.
- De post-crash situatie met verhoogde risico’s door het zonnepark vraagt om afstemming met de veiligheidsregio.
- Verhoogde risico’s ingeval bij een crash van een vliegtuig zijn:
    - het niet-fringible zijn van de zonnepanelen;
    - de combinatie van schuren van metaal op metaal, aanwezigheid van kerosine en elektrische spanning verhoogt het risico op brand en ontploffingen;
    - de beperkte bereikbaarheid van het gecrashte vliegtuig hetgeen leidt tot verhoogde risico’s voor schade aan het vliegtuigen, hulpverleners en inzittenden van het vliegtuig.

MAA stelt vast dat in de ruimtelijke onderbouwing, in de aanvraag om omgevingsvergunning noch in het besluit aandacht is besteed aan de standpunten van MAA. Ook blijkt niet uit de stukken dat de post crash situatie is besproken met de veiligheidsregio en voor zover deze afstemming wel heeft plaatsgevonden, wat het resultaat is van deze afstemming.

# 2. RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

## 2.1 PROVINCIAAL BELEID

Het initiatief is enkel getoetst op het onderdeel energie van het Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVl). In het POVl is in diverse hoofdstukken ook de visie omtrent Maastricht Aachen Airport opgenomen. Het initiatief is niet getoetst aan deze onderdelen van het POVl.

Wat is de visie omtrent Maastricht Aachen Airport?
(hoofdstuk 8: Economie)
Par. 8.1 Wat is de opgave:

> *Naast de campussen zijn grote economische dragers zoals **Maastricht Aachen Airport**, Chemelot Industrial Park, VDL Nedcar, Greenport Venlo, de centra van de grote steden, maar ook de mogelijke vestiging van de Einstein Telescoop in Zuid-Limburg van belang voor de economische structuur en werkgelegenheid in Limburg. Bij het behoud en versterken van deze economische dragers blijft een belangrijke vraag hoe we dit doen zonder de omgevingskwaliteit én de leefkwaliteit van omwonenden aan te tasten.*

Par. 8.2 Waar kiezen we voor?

> *De luchthaven **Maastricht Aachen Airport** (MAA) is een belangrijk onderdeel van onze internationale én regionale (lucht)infrastructuur. Het Rijk heeft MAA bestempeld als regionale luchthaven van nationale betekenis.*
>
> - *Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven is het van belang om te sturen op de balans tussen de economische kansen die de luchthaven biedt, veiligheid én de belangen van de leefomgeving, zoals milieu en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderde mag ten opzichte van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen (mededeling Portefeuille-houder, december 2019, conform PS besluit mei 2014). Zie ook hoofdstuk 17.4.*
> - *Verder zetten wij in op een zorgvuldige voortgang van de lopende onderzoeken naar de meest efficiënte toekomst voor MAA en haar omgeving, en zullen middels een apart Statenvoorstel de provinciale toekomstvisie voor MAA en Aviation Valley vorm geven.*

(hoofdstuk 10: Mobiliteit)

Par. 10.3 Waar kiezen we voor?

> *In het kader van multimodaliteit vervult het vliegveld **Maastricht-Aachen Airport** een belangrijke rol (zie ook het hoofdstuk Economie). Connectiviteit via de lucht is van groot belang voor de regionale economie en het vestigingsklimaat.*

(hoofdstuk 17: Limburg in bovenregionaal perspectief)

Par. 17.4: Werken aan een uitnodigend vestigingsklimaat

> *De luchthaven **Maastricht Aachen Airport** (MAA) is van provinciaal belang als onderdeel van de basisinfrastructuur van Limburg. MAA is een belangrijk onderdeel van onze internationale én regionale (lucht)infrastructuur. Het Rijk heeft MAA bestempeld als regionale luchthaven van nationale betekenis. Wij zetten in op het versterken van de inbedding van de luchthaven in de regionale economie en de ontwikkeling van Aviation Valley, waar meer dan 5.000 fte werkzaam zijn in sectoren die ook ten dienste staan van MAA.*

*Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven is het van belang om te sturen op de balans tussen de economische kansen die de luchthaven biedt, veiligheid en de belangen van de leefomgeving, zoals milieu en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag ten opzichte van de huidige vergunde situatie in de toekomst niet toenemen. In 2020 wordt onder aansturing van een onafhankelijk verkenner een ontwikkelvisie opgesteld voor de luchthaven als vertaling van de 'Nationale Luchtvaartnota 2020-2050'. Hierbij worden alle relevante stakeholders bij de luchthaven betrokken, waaronder omwonenden, het bedrijfsleven, de GGD, natuur- en milieufederatie en de weg voor Visit Zuid-Limburg betrokken. De uitkomst van de verkenning vormt input voor het Luchthavenbesluit (te verlenen door het Rijk).*

*De Provincie Limburg is sinds eind 2019 zowel eigenaar van de luchthaven als exploitant. Het eigendom en de exploitatie zijn ondergebracht in de provinciale deelnemingen Maastricht Aachen Beheer en Infrastructuur BV en Maastricht Aachen Airport BV.*

De realisatie van het zonnepark is in strijd met de bepaling in het POVl over Maastricht Aachen Airport: MAA is met de aanvraag[2] om een luchthavenbesluit (LHB) invulling aan het geven aan de besluiten van PS van 3 juni en 16 december 2022 over de toekomst van MAA, als sluitstuk van de verkenning door een onafhankelijk verkenner (zie par. 17.4 van het POVl)). De aanvraag betreft het in het POVl beschreven evenwicht tussen de economische kansen die MAA biedt, veiligheid en de belangen van de leefomgeving. Met de realisatie van het zonnepark kan echter niet voldaan worden aan de veiligheidseisen die gesteld gaan worden in het LHB (zie ook par. 1.1). De realisatie van het zonnepark frustreert het verlenen van een LHB overeenkomstig de visie van het POVl en is derhalve in strijd met het POVl.

## 2.2 RIJKSBELEID: NATIONALE LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

In de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050 is Maastricht Aachen Airport aangemerkt als een burgerluchthaven van nationale betekenis (pg. 81). In de Nationale Luchtvaartnota zijn waarborgen opgenomen voor vliegveiligheid en omgevingsveiligheid (zie par. 2.3.8):

*Er is een toenemende druk om te bouwen op de schaarse grond in Nederland. Om de veiligheid van het luchtverkeer van en naar luchthavens te waarborgen, legt de Rijksoverheid beperkingen op voor de ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens. Zoals beperkingen voor de hoogte van gebouwen en windmolens. Gemeenten moeten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens. Verduurzaming van luchthavens is ook in uitvoering en dit zal in de komende jaren verder toenemen. Windenergie is op en in de omgeving van luchthavens nauwelijks mogelijk vanwege de vliegveiligheid. Het benutten van zonne-energie op daken van gebouwen op luchthavens en in de vrije ruimte bij start- en landingsbanen is in sommige gevallen wel een mogelijkheid. De risico's van het plaatsen van zonnepanelen als obstakels en de mogelijke reflectie worden door de luchthavenexploitant onderzocht in het kader van het veiligheidsmanagementsysteem van de luchthaven. Het toepassen van zonnepanelen op luchthavens geschiedt alleen als de veiligheid hierdoor niet in gevaar wordt gebracht. Hierbij is wel een integrale afweging aan de orde, ruimte in Nederland is schaars, er is ook ruimte nodig voor de klimaatambities en verstedelijkingsopgave. Hier wordt in de samenhang tussen de Luchtvaartnota en de Nationale Omgevingsvisie naar gekeken.*

[2] Over de voorbereiding van de aanvraag voor een LHB heeft MAA uitgebreid gecommuniceerd (zie ondermeer https://www.maa.nl/luchthavenbesluit/): MAA heeft reeds een mer-beoordeling laten uitvoeren en heeft aanpak en resultaten van de milieuonderzoeken openbaar gemaakt, het ministerie heeft de commissie voor de mer al om een advies gevraagd en is op dit moment het mer-besluit aan het voorbereiden.
Afhankelijk van de inhoud van het mer-besluit wordt aansluitend de aanvraag voor het nieuwe LHB ingediend.

Met het verlenen van de omgevingsvergunning is het Omgevingsplan van de gemeente Meerssen niet meer afgestemd op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens (b.v. extended RESA). Zoals in par. 1.1 geschetst brengt het zonnepark de vliegveiligheid in gevaar en heeft geen integrale afweging plaatsgevonden waarin ook de vliegveiligheid en alle adviezen van NLR en IL&T zijn betrokken. Op dit punt zijn het plan, de ruimtelijke onderbouwing en de ontwerpbesluiten in strijd met de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050. Ergo, in de ruimtelijke onderbouwing is gesteld dat op dit moment geen Extended RESA geldt en dat het plan niet aan de voorwaarden kan voldoen vanaf het moment dat een Extended RESA – conform het nationaal beleid - in het Luchthavenbesluit is vastgelegd.

## 3. VERZOEK

MAA kan zich om bovengenoemde redenen niet vinden in de ontwerpbesluiten omdat het zonnepark de vliegveiligheid in gevaar brengt, de risico's op schade aan vliegtuigen en overlijden van hulpverleners en inzittenden verhoogd en omdat het besluit het verlenen van een Luchthavenbesluit voor MAA in de weg staat. MAA verzoekt het college en de raad dan ook om:

- geen vergunning te verlenen/verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het bouwen van het gedeelte van het zonnepark dat gelegen is binnen de vast te stellen Extended RESA;
- de besluiten niet te baseren op het nu voorliggende zonnereflectie en -verblindingsonderzoek, doch een gedetailleerder onderzoek te laten uitvoeren naar zonnereflecties en verblinding van luchtvaarders bij eindnadering van baan 03 en de circuitvluchten;
- rekening te houden met het pre-advies van IL&T;
- een integrale afweging te maken van belangen, waarin het belang van de vliegveiligheid en veiligheid na een vliegtuigcrash expliciet in wordt betrokken en in deze afweging de adviezen en aanbeveling van NLR te betrekken om de negatieve effecten van het zonnepark op de vliegveiligheid te minimaliseren en om dit af te stemmen met de veiligheidsregio en de hulpdiensten van MAA.

Hoogachtend,
Maastricht Aachen Airport

J.E. Meijs
Chief Executive Officer