

Bezwaarschrift OMV_2022159504 na nieuw openbaar onderzoek

Op 18 januari 2024 besliste de deputatie het volgende;

Er werd een omgevingsberoep (OMBER-2023-0777/OMV 2022159504) ingesteld tegen de voorwaardelijke vergunning voor het stallen van voertuigen, opslag van brandbare producten en een werkplaats in een loods op de luchthaven te Antwerpen, Luchthavenlei zn.

Wegens wijziging plannen is er nieuw openbaar onderzoek noodzakelijk, de uiterste beslissingstermijn wordt met 60 dagen verlengd conform art 66§2 van het omgevingsvergunningsdecreet

Schijnbaar heeft de deputatie niet opgemerkt of kunnen opmerken, dat niet alleen de plannen werden gewijzigd, maar ook

1. 01_Bijlage Voorwerp van de aanvraag-20231130.pdf;
2. 03_Bijlage C6_Materialen en processen-20231130.pdf;
3. 04_Bijlage C7 Toestellen-opslagplaatsen-20231130.pdf, wat nu verwijst naar een andere locatie 4;
4. 06_Bijlage E_Effecten op de omgeving-20231203.pdf;

En dat er drie nieuwe documenten werden aan toegevoegd;

1. 07A_Extra bijlage-MSDS Cryotech Polar Guard II type II (eng).pdf;
(hier moeten we reeds opmerken dat de taal van niet door de taalwetgeving wordt aanvaard ten overstaan van onverheidsdiensten, waardoor dit mogelijks tot een onvolledige of zelfs verkeerde lezing aanleiding kan geven)
2. 07B_Extra bijlage-MSDS Cryotech Polar Plus LT 80 (type I) NL.pdf
3. 07C_Extra bijlage-Analyseverslag deicingproduct.pdf

In voormeld besluit van de deputatie van 18 januari 2024 werd als “toelichting” de tekst opgenomen van het “Geïntegreerd advies van de POVC van 14 december 2023”. Deze tekst werd ook opgenomen in het nieuw openbaar onderzoek.

De POVC geeft daarmee een voorbarig gunstig advies onder “*voorbehoud van de resultaten van het nieuwe openbare onderzoek en de nieuwe adviezen*”.

Volgens de POVC gebeurde het volgende op 4 december 2023:

“De aanvrager wijzigde en verduidelijkte tijdens de beroepsprocedure op 4 december 2023 zijn vergunningsaanvraag als volgt:

- *toevoegde bijkomende informatie m.b.t. de icing-product (toevoeging SDS-fiches + opslag wordt voorzien binnen in de loods, meer informatie over de schadelijkheid en het gebruik);*
- *toevoegen deel van kadastraal perceel 773/ W004 i.v.m. opslag van voertuigen.”*

In de voorliggende gewijzigde aanvraag geeft alleen een tekening aan dat de aanvraag ook zou kunnen slaan op een bijkomend perceel gelegen buiten het perceel van Loods 100. Dat perceel zelf wordt nergens in het dossier aangeduid met zijn perceelnummer, behalve dan in het voorbarig advies van de POVC: “toevoegen deel van kadastraal perceel 773/ W004” en beperkt

tot slechts één van de activiteiten: “opslag van voertuigen”. Ook de deputatie heeft in haar besluit van 18 januari 2024 dit bijkomende perceel enkel op deze wijze omschreven: “De te stallen voertuigen worden immers gestald achter de loods 100. Deze ruimte bevindt zich op een ander kadastraal perceel.”

De overige wijzigingen bekend aan de POVC zijn dan de “toevoegde bijkomende informatie m.b.t. de-icing-product (toevoeging SDS-fiches + opslag wordt voorzien binnen in de loods, meer informatie over de schadelijkheid en het gebruik)”.

De POVC leest de aanvraag duidelijk foutief:

- “onderhavige aanvraag beperkt zich louter tot de opslag van de-icingproducten” op pagina 11 – onderwerp Water-Bodem –
- en verder onder het item Natuur: “De aanvraag heeft geen impact aangezien het hier louter opslag / stalling betreft voor wat betreft de de-icing producten en de voertuigen.”

Terwijl de eerste aanvraag nochtans duidelijk de volgende activiteit meldt¹: “Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leeggemaakt en wordt de watertank bijgevuld. In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer”.

De door stad Antwerpen verleende vergunning, waartegen bezwaar en beroep werd ingediend, concludeerde verder op basis van diezelfde bijlage opgenomen in het eerste openbaar onderzoek dat ook de plaats van de deicing-activiteit werd aangemeld, namelijk “de landingsbaan van Antwerp Airport”.

In de gewijzigde Bijlage C1 bij de aanvraag omgevingsvergunning² staat nog steeds dezelfde activiteit aangemeld: “Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leeggemaakt en wordt de watertank bijgevuld. In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer.” Maar onderaan de eerste pagina wordt nu een heel andere locatie vermeld: “De-icingactiviteiten worden uitgevoerd op de Apron 1 (standplaats van de vliegtuigen).”

In de gewijzigde Bijlage E bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt de activiteit van de-icing nog duidelijker toegelicht: “De activiteiten op de locatie worden 7d/7d, 24u/24u uitgevoerd (deicing-activiteiten enkel tijdens het winterseizoen vanaf november-april), er wordt gewerkt volgens een ploegensysteem. Er zijn in totaliteit voor Aviapartner Belgium ongeveer een 25 tal personen werkzaam op Airport Antwerp”.

De percelen waarop die 25 personen de de-icingactiviteiten uitvoeren worden niet aangevraagd noch in de oorspronkelijke, noch in de gewijzigde aanvraag. Deze personen werken in een ploegensysteem en voeren in de winterperiode als erom gevraagd wordt, 7d op 7d, 24u op 24u de-icingactiviteiten uit en maken daarbij gebruik van de twee de-icingunits, waarvan wel degelijk de stalling wordt aangevraagd³ op een niet aangevraagd noch vermeld perceel buiten de loods.

De loketpagina “inhoud van de aanvraag” bevat maar één perceel: **11346B0773/00N004**, met de duidelijke vermelding dat het om “een nieuwe exploitatie” gaat:

¹ Bestand 01_Bijlage Voorwerp van de aanvraag-20221128.pdf

² Bestand 01_Bijlage Voorwerp van de aanvraag-20231130.pdf

³ Bestand 04_Bijlage C7 Toestellen-opslagplaatsen-20231130.pdf

Adres: 11346B0773/00N004
Inrichtingsnummer: 20231130-0073

Aviapartner wijzigt in haar aanvraag – plots en na ons beroepschrift – de locatie waarop door het CBS van Antwerpen de-icingactiviteiten werden vergund, wat het CBS-besluit van 11 augustus 2023 minstens op dat punt zonder voorwerp maakt: *“De activiteit wordt uitgevoerd op de landingsbaan en is op zich niet ingedeeld als hinderlijke activiteit of inrichting. Het besproeien van de vliegtuigen met het de-icingproduct zorgt op de landingsbaan voor potentieel verontreinigd hemelwater. De lozing en voorbehandeling van het water afkomstig van de landingsbaan worden vervat in de vergunning van de luchthaven zelf.”*

Voor zoveel als nodig: we hebben in ons beroepschrift al gewezen op het feit dat uit niets blijkt dat de bestaande milieuvergunning van de luchthaven in verband met de de-icingactiviteiten wordt nageleefd. Aviapartner wijzigt haar aanvraag fundamenteel en verkondigt dat ze de de-icing zullen uitvoeren op Apron 1, meer bepaald de standplaats van de vliegtuigen. Deze plotse wijziging maakt dat er vragen moeten worden gesteld bij de ernst van de oorspronkelijke aanvraag, maar ook bij de ernst van de gewijzigde aanvraag waarin de percelen waarop de-icing nu zal worden uitgevoerd weerom worden verzwegen.

De effectief gebruikte standplaatsen ⁴ zijn verspreid over verschillende percelen:

1. 11346B0752/00B000
2. 11346B0769/00E000
3. 11346B0771/00G000
4. 11346B0773/00W004

Om onbegrijpelijke redenen negeert de POVC de vermelde werkelijke activiteit in alle hogergenoemde documenten en stelt meermaals dat “alleen” de opslag wordt aangevraagd, wat regelrecht in strijd is met de aanvraag zelf, maar ook met **de aanplakking** van het openbaar onderzoek, net zoals **de volledig- en ontvankelijkheidsverklaring van 16 maart 2023**, dat niet alleen de aangevraagde opslag bekend maakt, maar ook de “werkzaamheden”, waaronder volgens de bijlagen eveneens de-icing moet worden begrepen:

*“het afhandelen van vliegtuigen – werkzaamheden,
het opslaan van producten en voertuigen in loods 100 op de Antwerpse luchthaven”*

Bijgevolg zijn de conclusies van de POVC inzake **Water/Bodem** en **Natuur** wegens het ontbreken van de percelen in de aanvraag ongeldig en niet accepteerbaar.

Verder stellen we vast dat de samenstelling van de de-icingproducten nog steeds deels onbekend is, namelijk 50% voor type II en in mindere mate voor type I, namelijk 1%, zodat daarover geen gefundeerde uitspraken kunnen worden gedaan.

⁴ Zie bijlage (pagina 8 - 11) bevattende Geopunt informatie met luchtfoto's van effectief gebruikte standplaatsen en de desbetreffende perceelaanduiding, waarop de-icing volgens de aanvrager zal worden uitgevoerd.

Gewijzigde locatie van de-icingwerkzaamheden

De gewijzigde aanvraag geeft nu ook een andere locatie op voor de opslag van de de-icing producten. In ons eerste bezwaarschrift en ook in het beroepschrift wezen we de vergunningverlenende overheid op het feit dat een misleidend ⁵ plan liet uitschijnen dat de opslag op het enige aangevraagde perceel zou gebeuren, namelijk het perceel 11346B0773/00N004. Ons onderzoek van dat plan toonde aan dat dit onwaar was. Volgens de verschillende tijdens de beroepsperiode gewijzigde bijlagen zullen de de-icingproducten niet meer in openlucht op een niet aangevraagd perceel worden opgeslagen maar op een andere locatie aangeduid op het nieuwe Uitvoeringsplan_hangar-20231130. Deze nieuwe locatie is gelegen binnenin de loods. De “sérieux” van deze wijziging mag en moet in vraag worden gesteld.

Het gaat verder om de opslag van een brandbaar product meer bepaald in drie containers van 1000 liter, nu binnen een gebouw, evenwel zonder enige vermelding van de nodige brandveiligheidsmaatregelen, die de aanvrager wel vermeldt voor de opslag van veel kleinere hoeveelheden van het product voor het ijsvrij maken van trappen. Die zouden immers worden opgeslagen in een brandvrije kast.

Het gaat om drie containers van 1000 liter, voor de opslag van 2 verschillende producten ⁶, die niet gemengd worden. Er werd in de aanvraag niet gemeld voor welk product een opslag van 2000 liter wordt aangevraagd en voor welk product een opslag van 1000 liter.

De aanvraag ontbeert zowel een advies van de brandweer als een duidelijke opgave van de benodigde opslagcapaciteit voor elk product afzonderlijk.

Het gebruik van de-icingproducten

Deze zouden dus worden gebruikt op apron 1, door een 25-tal werknemers van Aviapartner, meer bepaald op de stelplaats van vliegtuigen, gelegen op de hogergenoemde niet aangevraagde percelen als onderdeel van apron 1.

De POVC onttrekt zich aan zijn beoordelingsplicht inzake Bodem/Water en Natuur, door onbegrijpelijk en ten onrechte aan te nemen dat enkel de opslag zou worden aangevraagd en niet het gebruik. Dat gebruik van de-icingproducten wordt nochtans vermeld en derhalve aangemeld zowel in het oorspronkelijke als in het gewijzigde document 01_Bijlage_Voorwerp van de aanvraag.

De vervuiling zou volgens de verschillende gewijzigde documenten ingediend door de aanvrager, nu ontstaan op apron 1. De aanvrager stelt evenwel zonder enige onderbouw of bewijs dat de

⁵ Er zijn aanwijzingen dat de misleiding vermoedelijk bewust gebeurde. In die context is de classificatie “vals” meer aangewezen.

⁶ Dit betreft enerzijds het product Cryotech Polar Plus LT (80) type I en anderzijds Cryotech Polar Guard II type II.

vervuilende producten worden afgevoerd naar de riolering. De POVC ontloopt op volgende wijze zijn plicht om hierover een gemotiveerde uitspraak te doen: *“De werkwijze, het gebruik van de de-icer ter hoogte van de standplaatsen en eventuele bijzondere voorwaarden die hieraan verbonden dienen te worden, vallen echter buiten voorliggende vergunningsaanvraag.”*

Hieraan gekoppeld en verwijzend naar de hoger gemelde gele aanplakbrief van 4 mei 2023, die wel degelijk “werkzaamheden” aankondigd, vragen we ons af of de POVC hiermee tevens de schending van de milieuwetgeving wil maskeren, namelijk de uitvoering van niet vergunde vervuilende activiteiten met een product waarvan de opslag eveneens niet vergund is? Immers in bijlage E bij de aanvraag omgevingsvergunning komt volgende tekst voor: *“Het deicen van de vliegtuigen **wordt uitgevoerd** ter hoogte van Apron 1 (standplaatsen van vliegtuigen). De zone van de Apron watert af naar de openbare riolering en bijgevolg niet naar het oppervlaktewater van de Boekenbergparkvijver. De hoeveelheid product de-icing is beperkt. Vanaf winter 2023 zal de Luchthaven een glycol recovering unit inzetten die overgebleven de-icing op Apron zal opzuigen.”*

De de-icingactiviteit (zie hiervoor “wordt uitgevoerd”) en de opslag van de producten gebeurde dus recent zonder omgevingsvergunning?

Op 5 oktober 2023 werd immers een staal genomen van het product volgens document 07C_Extra bijlage-Analyseverslag deicingproduct, en het gebruik van de-icingproducten mag of moet zelfs worden vermoed gelet op de vermelde inzet van een “glycol recovering unit” gedurende de winter 2023 (met daarin de koude periode van januari 2024).

Verder kunnen we alleen maar vaststellen dat er geen bestaande milieuvergunningen door de aanvrager werden vermeld onder de titel “Overzicht van de meldingen, milieuvergunningen en afwijkingen” en er dus vandaag wordt gewerkt zonder enige vergunning, noch inzake opslag, noch inzake gebruik.

Het is dan ook gepast dat de POVC ingevolge zijn wettelijke verplichtingen inzake misdrijven vastgesteld tijdens de uitoefening van haar functie, de hiervoor opgemerkte “onvergunde opslag en gebruik” meldt aan de bevoegde dienst handhaving, die daarvan na onderzoek een proces-verbaal kan opstellen.

Met betrekking tot onze bemerkingen inzake REACH e.a.

De samenstelling van de twee producten is nu, althans deels, gekend. De aanvrager voegde twee nieuwe documenten toe waaruit de samenstelling zou moeten blijken.

Beide documenten werden afgeleverd door een bedrijf gevestigd in Oostende, West-Vlaanderen. Eén van deze documenten is gesteld in het Engels. Wij wensen de vergunningverlenende overheid te wijzen op de vigerende taalwetgeving, die een Vlaamse Overheidsdienst niet toelaat dit anderstalige document afkomstig van een rechtspersoon als een geldig stuk te aanvaarden.

Anderzijds willen we er ook op wijzen dat – alhoewel propyleenglycol **in zeer lage concentraties** niet giftig is – bij de de-icingactiviteit met type II dit product “onverdund” wordt gebruikt bij vries-

en sneeuwweer zoals gemeld in 01_Bijlage Voorwerp van de aanvraag-20231130. Het niet opmerken daarvan ligt misschien aan het feit dat de POVC niet wettelijk kon kennisnemen van het anderstalige document 07A_Extra bijlage-MSDS Cryotech Polar Guard II type II (eng) .

We willen ook de aandacht vestigen op het feit dat de chemische samenstelling, vooral van het type II product voor de helft onbekend is. Het Engelstalige document is daarover nochtans duidelijk (voor zover uiteraard een wettelijke kennisname daarvan door de Vlaamse Overheid mogelijk is). Er wordt enkel gemeld dat het product “Cryotech Polar Guard II” voor 50% propyleenglycol bevat, de andere 50% wordt niet bekend gemaakt. Elke uitspraak daarover gaat dus voor de helft over een onbekende stof, die bovendien onverdund zal worden gebruikt.

Beide producten hebben bovendien een meetbare invloed op het zuurstofgehalte van water (Biochemisch Zuurstofverbruik en Chemisch zuurstofverbruik – BZV en CZV in het Engels BOD en COD) zoals blijkt uit de toegevoegde documenten. Ze bevatten ook niet bekend gemaakte chemische substanties. Voor het product het product type II, gaat het om de helft van het onverdund gebruikte volume.

Er werd een nieuw document “07C_Extra bijlage-Analyseverslag deicingproduct” toegevoegd. Bij deze analyse werd alleen gezocht naar PFOS-achtigen. Gelet op deze beperking is het uiteraard mogelijk dat er nog andere onbekende schadelijke stoffen kunnen aanwezig zijn, wat mag worden vermoed omdat de samenstelling van het type II-product voor de helft van het volume onbekend is. Zo blijkt uit het document dat we voorheen reeds indienden dat de Universiteit van Luik ook benzotriazole (CAS 95-14-7) vaststelde als component van de-icingproducten. Volgens ECHA (European Chemicals Agency) moet Benzotriazole worden gezien als een hormonale verstoorder(ED) voor het watermilieu en mogelijk ook als PBT (Persistent, bioaccumulative and toxic).

Door noch het verbruik of gebruik van deels onbekende de-icingproducten, noch de werkelijke afvoer van het met die producten vervuilde water te traceren of zelfs maar te bespreken en/of te onderzoeken komt de POVC niet toe aan een gemotiveerde en gedragen uitspraak inzake Water/Bodem en Natuur. De simpele vaststelling “Ok” is in beide gevallen vooral onvoldoende onderbouwd en derhalve onaanvaardbaar.

Met betrekking tot de MER-rapportage

De POVC stelt dat voor de de-icingactiviteiten geen MER-rapportage nodig is, terwijl ze nochtans uitdrukkelijk poneert: *“Gelet op het feit dat Aviapartner geen bestaansreden heeft zonder de luchthaven, dient er te worden geoordeeld dat er wel degelijk sprake is van een milieutechnische eenheid.”*

Waarna dan op onbegrijpelijke wijze uit een arrest van RvVb wordt geciteerd, als zou dit zijn uitgesproken door de Raad zelf: *“Volgens de Raad van State beoogt de toepassing van de notie milieu-technische eenheid geen eenheid van vergunning, maar wel een eenheid van beoordeling. Derhalve dient rekening te worden gehouden met de gezamenlijke milieu-impact van de verschillende inrichtingen (zie RvS 8 december 2011, nr. 216.731, Janssen)”*. Het gaat echter om de weergave van een stelling gedebiteerd door de verweerder (het Vlaams Gewest)

en niet door de Raad. De opname van dit citaat, alsof dit een onderdeel zou zijn van een gemotiveerde uitspraak door de RvVb, is misleidend en derhalve ongepast in een advies uitgebracht door een wettelijk ingestelde commissie.

Het was zeker helderder en minder misleidend geweest wanneer de POVC de argumentatie uit het geciteerde arrest van de Raad van State zelf volledig en rechtstreeks had geciteerd. De Raad van State verklaarde in de zaak Jansen/Vlaams Gewest (*RvS 8 december 2011, nr. 216.731, Janssen*) onder meer met deze bedenking het eerste middel gegrond: *“Door terzake de MER-plicht uit te gaan van de milieutechnische eenheid wordt geen eenheid van vergunning, maar wel een eenheid van beoordeling beoogd. Bedoeling is dat rekening wordt gehouden met de gezamenlijke milieu-impact van de verschillende inrichtingen. **Deze gezamenlijke milieu-impact wordt geëvalueerd in een MER dat bij de milieuvergunningsaanvraag moet worden gevoegd.**”* (eigen aanduiding van de weggelaten zinsnede)

Overigens wordt dezelfde rechtspraak door de Raad van State door dezelfde verweerder ook geciteerd in een andere zaak, namelijk een arrest van de RvVb van 11 februari 2021, met nummer RvVb-A-2021-0637. Hier zal verweerder Vlaams Gewest dan toch twee alinea's verder verduidelijken: *“Dat het (deel)project waarvoor de bestreden vergunning werd toegekend duidelijk deel uitmaakt van een groter project dat project-MER-plichtig is”*. De POVC had dus ook naar dit arrest kunnen verwijzen.

De POVC bevestigt in haar advies uitdrukkelijk het bestaan van een milieutechnische eenheid “luchthaven”. Een MER dat de vereiste “gezamenlijke milieu-impact” evalueert is echter niet aanwezig in het dossier dat in openbaar onderzoek werd gegeven, noch bij de oorspronkelijke milieuvergunningsaanvraag, noch bij gewijzigde aanvraag na het ontvankelijk verklaarde beroep.

Om al de redenen vermeld in dit “aanvullend bezwaarschrift na nieuw openbaar onderzoek”, verzoekt vzw Verlenging Nooit de bestendige deputatie om de door de stad Antwerpen op 11 augustus 2023 voorwaardelijk verleende vergunning te vernietigen en de omgevingsvergunningsaanvraag vervolgens af te wijzen.

Boechout - Vremde, 12 maart 2024,

Ondervoorzitter vzw Verlenging Nooit

Bijlage

Geopunt informatie met luchtfoto's van de effectief gebruikte standplaatsen en de desbetreffende perceelaanduidingen (zie pagina 8 tot 11 hierna)

Bijlage **Niet aangevraagde percelen waarop werkzaamheden worden aangemeld**

(de locatie van het perceel wordt aangeduid met een blauwe stip)

Perceel 11346B0752/00B000

Perceel ×	
11346B0752/00B000	
DICHTSTBIJZIJNDE ADRES 📍 Luchthavenlei 7A, 2100 Antwerpen	
🔗 Website van Antwerpen	
Kadastrale informatie ^	
CaPaKey: 11346B0752/00B000	
Gemeente: Antwerpen - NIS-code 11002	
Afdeling: ANTWERPEN 32 AFD/DEURNE 6 AFD/ - NIS-code 11346	
Sectie: B	
Perceel: 0752/00B000	
Adres: Niet gekend	

Perceel 11346B0769/00E000

Aangeklikte locatie×

DICHTSTBIJZIJNDE ADRES
📍 Luchthavenlei 7A, 2100 Antwerpen

[🔗 Website van Antwerpen](#)

Kadastrale informatie⤴

CaPaKey: **11346B0769/00E000**

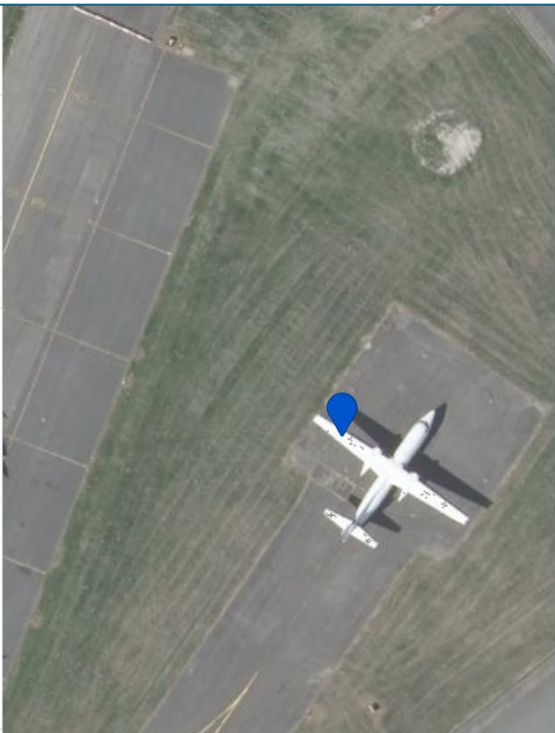
Gemeente: **Antwerpen** - NIS-code 11002

Afdeling: **ANTWERPEN 32 AFD/DEURNE 6 AFD/** -
NIS-code 11346

Sectie: **B**

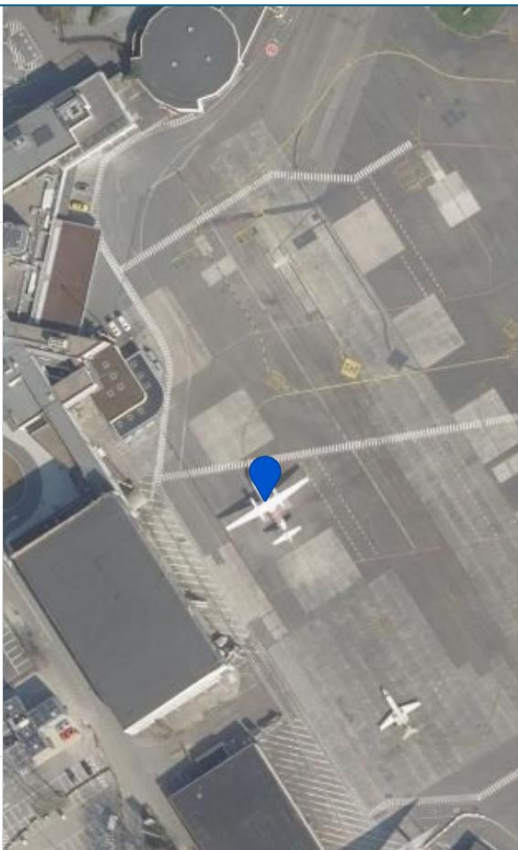
Perceel: **0769/00E000**

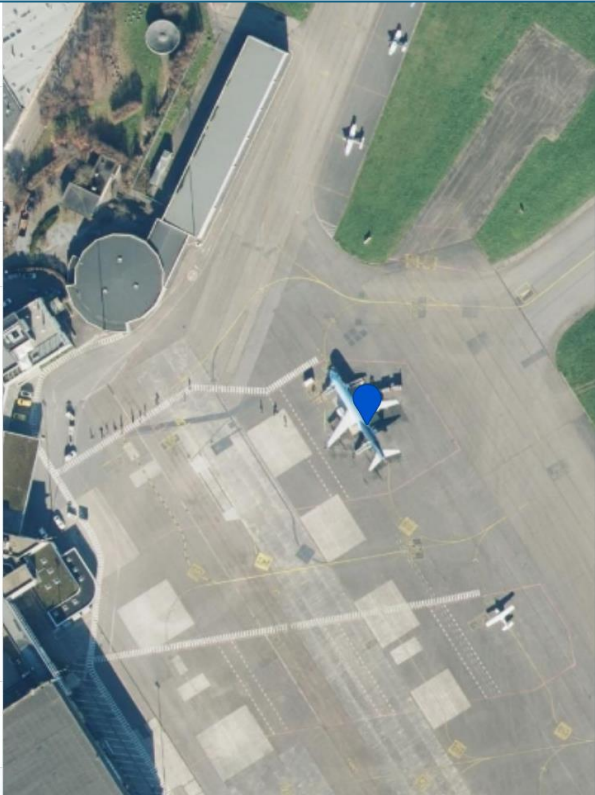
Adres: Niet gekend



(op de onvergunde helicopterlandingsplaats H1 – uitbouw apron 1)

Perceel 11346B0771/00G000

Aangeklikte locatie ×	
DICHTSTBIJZIJNDE ADRES 📍 Luchthavenlei 7A, 2100 Antwerpen	
Website van Antwerpen	
Kadastrale informatie ^	
CaPaKey: 11346B0771/00G000 Gemeente: Antwerpen - NIS-code 11002 Afdeling: ANTWERPEN 32 AFD/DEURNE 6 AFD/ - NIS-code 11346 Sectie: B Perceel: 0771/00G000 Adres: Niet gekend	
Coördinaten v	

Aangeklikte locatie ×	
DICHTSTBIJZIJNDE ADRES 📍 Luchthavenlei 7A, 2100 Antwerpen	
Website van Antwerpen	
Kadastrale informatie ^	
CaPaKey: 11346B0771/00G000 Gemeente: Antwerpen - NIS-code 11002 Afdeling: ANTWERPEN 32 AFD/DEURNE 6 AFD/ - NIS-code 11346 Sectie: B Perceel: 0771/00G000 Adres: Niet gekend	
Coördinaten v	

Perceel 11346B0773/00W004

Aangeklikte locatie ×	
DICHTSTBIJZIJNDE ADRES 📍 Luchthavenlei 7A, 2100 Antwerpen	
🔗 Website van Antwerpen	
📄 Kadastrale informatie ^	
CaPaKey: 11346B0773/00W004	
Gemeente: Antwerpen - NIS-code 11002 Afdeling: ANTWERPEN 32 AFD/DEURNE 6 AFD/ - NIS-code 11346 Sectie: B Perceel: 0773/00W004 Adres: Niet gekend	
📍 Coördinaten v	
📷 Luchtfoto Vlaanderen, kleur, winter 2019 v	