

JOURNAAL



NAJAAR 2026

PERIODIEKE UITGAVE VAN VAN SCHIE MIJDSCHOT

**WERKEN AAN
DE WAALBANDIJK**

TOMORROWLAND

**KONINGS
DAG IN DOKKUM**

**TUSSEN WAL
EN SCHIP**



VAN SCHIE

continu in beweging



De Papendrechtsebrug is de belangrijkste verbinding tussen Papendrecht en Dordrecht, maar nadert het einde van zijn technische levensduur. De beweegbare delen van deze brug moeten worden vervangen: de klep, het bewegingswerk van de basculebrug plus de techniek voor de besturing, bewaking en bediening. Maar ook de keldermuren en de pijlers waarop de brug rust moeten worden versterkt. Daarom is de brug nu 9 maanden lang volledig afgesloten voor alle verkeer.



VEERVERBINDINGEN VOOR DE PAPENDRECHTSEBRUG

De sluiting van de brug is niet alleen een aderlating voor de hoge scheepvaart op de Beneden-Merwede, ook het wegverkeer ondervindt er serieuze gevolgen van. Dagelijks passeren hier zo'n 77.000 auto's, bussen en vrachtauto's en 5.000 fietsers. Het gemotoriseerde verkeer moet helaas (ver) omrijden; voor fietsers en voetgangers zijn op drie locaties tijdelijke veerverbindingen ingesteld. Tussen Dordrecht Kerkeplaat en Papendrecht Vlisschersbuurt vaart nu dag en nacht een pont die 200 passagiers kan vervoeren. Op hetzelfde traject pendelt ook nog een kleinere veerboot, goed voor 80 passagiers. En dan is er nog een tweede veerdienst die de verbinding onderhoudt tussen Dordrecht Kerkeplaat en de Papendrechtse Rosmolenweg.

Voor Rijkswaterstaat betekende dit project een grote uitdaging, omdat er voor drie locaties tijdelijke aanmeervoorzieningen moesten komen en wel voor drie totaal verschillende typen veerponten. Geen makkelijke opgave, ook al vanwege de getijbewegingen en wisselende waterstanden. Drie specialisten op het gebied van waterwerken hebben elkaar gevonden om



deze uitdaging aan te gaan: Hakkers (slaan van fundatiepalen en oeverwerk voor landhoofden), Van Schie (specialist in koppelbare pontons en drijvende platformen) en Janson Bridging (onderdeel van de Van Schie Groep en marktleider in tijdelijke bruggen).

Samen hebben ze op drie verschillende oevers zogenaamde 'drijvende veerstoeppen' gebouwd, aanmeervoorzieningen voor de veerboten die dagelijks een grote stroom van fietsers, bromfietzers, scooters en brommobielen moeten overzetten. Een primeur, aangezien er nog niet eerder in Nederland een drijvende veerstoeppening werd ingezet. Om vanaf de hoge wal op de pontons te kunnen komen, heeft Janson Bridging 8 bruggen geplaatst, waarvan er twee dubbel zijn uitgevoerd. Dit was nodig om het inkomende en uitgaande 'verkeer' te kunnen scheiden, een vorm van 'crowd-control'. Ook voor de veiligheid zijn er aan beide oevers bemande posten ingericht. De veerstoeppen die Van Schie heeft gebouwd, bestaan uit koppelbare pontons die samen een stabiel eiland vormen waar fietsers en voetgangers zich kunnen opstellen voor de overtocht.

De ingebouwde hellingbaan op het ponton - bedoeld voor de grote pont - bestaat uit stalen schotten om de overgang van ponton naar schip soepel en veilig te laten verlopen. De aanmeerplek ernaast is verhoogd uitgevoerd in verband met het hogere vrijboord van de kleinere pont. De bruggen van Janson Bridging zijn van het type JPB-P, speciaal ontworpen voor licht verkeer, zoals fietsers en scooters. Incidenteel kan ook een onderhoudswagen er gebruik van maken. Al met al een ingenieus waterproject dat is uitgevoerd onder auspiciën van Rijkswaterstaat. <<



WERKEN AAN DE WAALBANDDIJK



In 1995 was het dorp Ochten aan de Waal wereldnieuws. De Waalbanddijk raakte door extreem hoog water beschadigd, begon te schuiven en vertoonde gevaarlijke scheuren. De dijk stond op het punt van doorbreken; 250.000 mensen moesten worden geëvacueerd. Ochten zou door de vloedgolf volledig worden verzwolgen. Honderden militairen werkten dag en nacht om de dijk te stabiliseren. Een totale ramp werd ternauwernood voorkomen.

Niet alleen bij Ochten stond het water destijds tot boven aan de dijk. In het hele rivierengebied hield men de adem in. Het werd toen pijnlijk duidelijk dat ons dijkstelsel er slecht aan toe was. Er werd een Hoogwaterbeschermingsprogramma opgestart waarin 21 waterschappen en Rijkswaterstaat sindsdien samenwerken met als doel om 1.400 km aan dijken vóór 2050 te laten voldoen aan de veiligheidsnormen. De dijken die nog niet aan die norm voldoen worden nu in projectvorm versterkt. Eén van die projecten is de Waalbanddijk bij Ochten, die over een lengte van 20,2 km moet worden versterkt en verhoogd. Van Schie is daar aanwezig met de splinternieuwe ABI Mobilram TM16. Het gaat om voorbereiden voor verticale kunststof schermen, die zo'n 9 meter de grond in gaan om het zogenaamde 'piping' te voorkomen. Piping is een proces waarbij er water onder de dijk doorsijpelt en verzakkingen en verschuivingen veroorzaakt. Opdrachtgever is Ploegam uit Oss. <<



DOOR HET DAK 穿透屋顶



Sea Palace is een stukje China in Amsterdam, een markant herkenningspunt, naast het Centraal Station. Het is het eerste en grootste drijvende Chinese restaurant ter wereld, buiten Hongkong. Sinds 1984 dobber het al op het Oosterdok, grenzend aan Chinatown. Het is gebouwd door Amsterdamse ondernemers, maar met originele bouwmaterialen en ornamenten, die per schip zijn aangevoerd uit China.

Chinese restaurants zijn niet meer weg te denken uit Nederland. Bijna iedereen heeft weleens bij de Chinees gegeten. Toch kwamen de Chinezen niet naar Nederland om in de horeca te werken. Ze kwamen rond 1900 als stokers, oliemannen en matrozen op de grote zeeschepen naar Amsterdam. Na elke reis verbleven ze in zogenaamde 'boardinghouses', armoedige logementen rond de Binnen Bantammerstraat. Dat kon soms maanden duren. Door de baas van zo'n logement - zelf ook een Chinees - werden ze per groep 'verhuurd' aan rederijen. Hij zorgde niet alleen voor werk en onderdak, maar ook voor voedsel. En zo zijn de eerste restaurantjes ontstaan, op een steenworp afstand van Sea Palace.



BOZE GEESTEN

Sea Palace is gebouwd in de originele Chinese pagodestijl, volgens traditie met een oneven aantal verdiepingen. In dit geval zijn het er drie. Het dak is golvend, met omhooglopende randen. Dat is om boze geesten te verjagen. Volgens het Chinese volksgeloof verplaatsen geesten zich uitsluitend via rechte lijnen. Door de golvende dakpannen raken ze in de war, waardoor ze het huis niet kunnen binnendringen. De oplopende randen rond het gebouw symboliseren een opwaartse energie, maar hebben ook een praktische functie. In de winter komt er meer licht naar binnen, terwijl 's zomers de oplopende randen juist meer schaduw bieden tegen de felle zon. Op de begane grond van Sea Palace zit het à-la-carte restaurant, de eerste verdieping is voor evenementen en bruiloften en op de bovenste verdieping is een besloten ruimte voor 80 personen. Ook is het een officiële trouwlocatie van de gemeente Amsterdam.

In het kader van duurzame horeca werd onlangs de hele keuken gemoderniseerd en apparatuur vervangen. Daarbij hoorden ook twee enorme airco-units. Er was echter maar één manier om die af te leveren, namelijk om ze door de nok van het dak te laten zakken. De kraanmachinist van Van Schie kon niet anders dan dat met zijn vouwkraan langs rechte lijnen te doen. Hopelijk keken de boze geesten even de andere kant op. <<

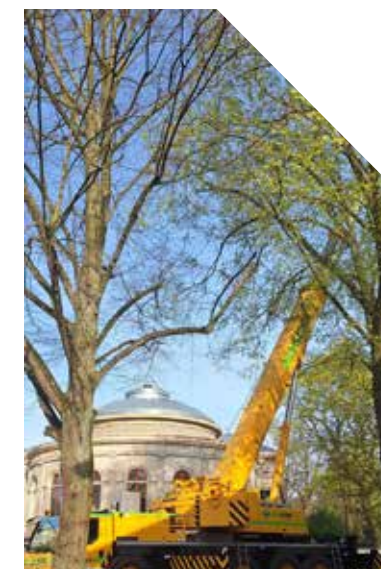
NIEUW AQUARIUM EN FONTEINEN VOOR ARTIS

In dierentuin Artis, in Amsterdam, staat één van de oudste zeeaquaria ter wereld. Het is een rijksmonument dat al in 1882 is gebouwd op 1.740 houten palen. Het is vier jaar dicht geweest voor een grondige renovatie, maar deze zomer weer geopend voor het publiek. Direct vóór de ingang van dit monumentale pand is nu ook een 'fonteinplein' aangelegd, een ludiek project waarvoor ook Van Schie werd ingeschakeld.

Op het eerste gezicht is er aan het gebouw en het aquarium niets veranderd, maar het is verdiept en verbreed en daarmee drie keer zo groot geworden. Waar bezoekers vroeger maar een beperkt deel van het aquarium konden zien, is nu zo'n 90 procent zichtbaar. Het originele watercirculatie- en filtersysteem uit 1882 is daarbij geheel behouden, maar wordt nu ondersteund door energiezuinige techniek. Het aquarium is uniek vanwege de enorm grote variëteit aan zeedieren, waaronder de kleine verpleegsterhaai, de pistoolgarnaal en natuurlijk 'Cucki de kogelvis', de officiële mascotte van het aquarium. Bovendien is dit aquarium het enige ter wereld waar Caribisch zeegras kan groeien, een moeilijke soort die veel onderhoud vergt.

FONTEINENPLEIN

Om het voorplein met al z'n technische voorzieningen te kunnen aanleggen, moest eerst de nodige grond worden uitgegraven en afgevoerd. Daarna heeft Van Schie een damwandkuip gezet en buispalen in de grond geheid voor de fundatie van de pompkelder. In deze kelderunit zijn de pompen en alle regeltechniek ondergebracht, alsmede het waterbuffersysteem en de zuivering. De complete kelder woog maar liefst 30 ton.



Voor de 150-tons telekraan was het geen enkel probleem om die op z'n plek te hijsen. De fontein is een echte eyecatcher geworden. Het heeft een asymmetrische vorm en door het subtiele verloop van de waterdiepte verandert het waterbeeld voortdurend. De hele fontein staat op een betonnen fundatievloer op heipalen en wordt 's avonds aangelicht met ledverlichting. Kortom: op alle onderdelen een technisch hoogstandje. Opdrachtgever was Rots Maatwerk BV uit Brummen. <<

ADEMBENEMEND TOMORROWLAND

Tomorrowland is een van de grootste en meest iconische muziekfestivals ter wereld. Het vindt jaarlijks plaats in Boom, vlak bij Antwerpen. Het begon in 2005 als eendaags festival met 9.000 bezoekers. Tegenwoordig duurt het twee weekenden lang en komen er 400.000 liefhebbers van over de hele wereld naar België. Van Schie is vanaf 2015 nauw betrokken geweest bij de opbouw van dit dansspektakel en mag zich inmiddels 'hofleverancier' noemen als het gaat om de drijvende podia op het schilderachtige domein De Schorre.

Tomorrowland kiest elk jaar een ander thema voor het festival. Dit jaar is het CONSCIENCIA, een Spaans woord dat zoveel betekent als 'geweten' of 'bewustzijn'. Het thema draait om zes oergevoelens: verwondering, liefde, woede, vreugde, verlangen en verdriet. In de verschillende muziekstijlen komt dat ook tot uitdrukking. Er treden meer dan vijfhonderd artiesten op, verdeeld over zestien verschillende podia. Naast de bekende Mainstage is vooral het drijvende podium van Van Schie indrukwekkend en uniek in de evenementenwereld. Dit platform vormt de basis voor de Crystal Garden, een adembenemend openluchtpodium, maar overkoepeld met een kunstzinnige tentconstructie. Binnen deze geheel nieuw ontworpen constructie waant het publiek zich in een sprookjeswereld met watershows, stoomfonteinen, magische lichten, waar op de muziek van de beste house- en tech-house DJ's iedereen letterlijk danst op het water. Het drijvende eiland is opgebouwd uit VSP770- en VSP1250-pontons die samen een drijvende vloer vormen met een oppervlak van maar liefst 8.000 m². De gehele vloer is voorzien van een antisliplaag en geschikt voor zware voertuigen.

ZWAAR HIJSWERK OP HET WATER

Om de grote tent met zwaar materieel te kunnen opbouwen, maakte Van Schie het ponton vanaf de vaste wal toegankelijk voor vrachtauto's en hijskranen via een brede stalen schottenbrug. Op twintig pontons monteerte Van Schie een zwaar uitgevoerde fundatieplaat om de enorme, speciaal voor deze editie ontworpen

tentconstructie, te verankeren. Ook het uitdagende hijswerk van de 20 meter hoge tentconstructie werd door het bedrijf uit Mijdrecht uitgevoerd.

Hoe sprookjesachtig het resultaat ook is, voorop staat de veiligheid van de bezoekers. De reguliere evenementenwetgeving richt zich vooral op constructies op het land en biedt weinig richtlijnen voor drijfvermogen, stabiliteit en sterkte van de drijvende constructies. En daar zit nou net de expertise van Van Schie. Onze specialisten rekenen dit soort complexe drijvende eilanden tot in detail door, inclusief alle krachten die kunnen optreden in de pontons en koppelingen die de afzonder-

lijke pontons aan elkaar verbinden. Bovendien zijn deze VSP-pontons volledig DNV-gecertificeerd, waardoor de organisatie de autoriteiten en eventuele verzekeraars van de juiste onderbouwing kan voorzien.

PONTONS OP MEERDERE LOCATIES

Los van het grote Crystal Garden-pontoneiland heeft Van Schie op een ander gedeelte van het festivalterrein een 160 meter lange pontonbrug aangelegd, eveneens samengesteld uit VSP-pontons. Het gaat om een soort wandelpromenade langs de oever van een van de andere meren. En op wéér een ander meertje had de organisatie bedacht dat het leuk zou zijn om aan beide zijden een pontoneiland te creëren waartussen een pontje op en neer kon varen met een DJ aan boord. Bezoekers konden zo al dansend meevaren van de ene oever naar de andere. Tomorrowland is elk jaar weer een doorslaand succes met inmiddels een wintereditie in het Franse Alpe d'Huez, een editie in Brazilië (São Paulo) en vanaf december 2026 een eerste editie in Thailand (Pattaya). <<

PONTONBRUG



Dokkum kleurde dit jaar op 27 april volledig oranje tijdens 'Keningsdei' zoals de Friezen dat noemen. Koning Willem-Alexander wilde per se hier zijn verjaardag vieren, omdat hij warme herinneringen heeft aan dit Friese stadje. Precies 40 jaar geleden schaatste hij hier het Kleindiep op als deelnemer van de Elfstedentocht om vervolgens zijn kaart te laten afstempelen. Dat deed hij niet onder zijn eigen naam, maar onder het pseudoniem W.A. van Buren.



KONINGSdag IN DOKKUM

Bij de viering van Koningsdag wilde de gemeente de nadruk leggen op de typische Friese folklore en het feit dat Dokkum in elke Elfstedentocht het keerpunt in de route was. Dat keerpunt lag destijds exact op het Kleindiep, een havenkom in het hart van dit pittoreske stadje. Wat zou het mooi zijn om die situatie weer tot leven te kunnen wekken, zo filosofeerde de feestcommissie. Om hier weer ijs te hebben en W.A. van Buren weer op de schaats te krijgen. Uiteindelijk heeft heel Nederland kunnen zien dat dit wonder boven wonder is gelukt.

In samenwerking met Ice-World, specialist op het gebied van kunst-ijsbanen, heeft Van Schie een pontonvloer gebouwd met daarop een ijsbaan met een oppervlakte van 500 vierkante meter. Voor de ijsvloer werd gebruikgemaakt van een geavanceerd koelsysteem waarin glycol circuleert. Hierop zijn ijsschilfers aangebracht die vervolgens met water werden besproeid om uiteindelijk een 7 cm dikke ijslaag te kunnen vormen. En dat in korte tijd en bij een relatief hoge temperatuur. Een technisch hoogstandje.

Toen uiteindelijk het koninklijk paar arriveerde trok onze koning meteen de klaargelegde schaatsen aan en ook koningin Máxima gooide haar hoge hakken aan de kant en volgde onmiddellijk op hoge noren. Het publiek beloonde dat met een groot applaus, ook vanwege de snelheid waarmee Máxima van wal stak. Voor Willem-Alexander was de originele stempelpost weer van stal gehaald en ook de stempelkaart van 40 jaar geleden, waardoor de cirkel rond was.



FRIESE FOLKLORE

Dokkum is van oorsprong een vestingstad, omringd door stadswallen. Het is compact gebouwd, met veel water, maar weinig ruimte om ook de andere folkloristische activiteiten aan het volk te kunnen tonen. Maar geen nood, want ook dát kan met pontons worden opgelost. In overleg met Van Schie is er een groot langwerpig ponton ontworpen waarop de andere typisch Friese sporten konden worden gedemonstreerd, zoals fierljeppen en kaatsen. Voor de 'fierljeppers' lag de zandbak op een apart ponton, op wedstrijdafstand van het afzetpunt. Ook voor de looproutes van de 22.000 bezoekers moesten oplossingen worden bedacht, zoals de 25 meter lange pontonbrug van Van Schie, bestaande uit VSP-pontons. Met al deze slimme oplossingen werd het een geslaagde Koningsdag en heeft Dokkum zich voor altijd op de kaart gezet. <<



DRAAIBARE PONTONBRUG



Deze stabiele draaibare pontonbrug ligt bij het Twentse Vriezenveen, als vervanging voor de ophaalbrug die hier al zestig jaar ligt. Die was aan groot onderhoud toe en daarom twee maanden lang buiten gebruik. Omdat de brug over het Kanaal Almelo-De Haandrik erg belangrijk is voor het lokale fiets- en voetgangersverkeer, moest er een tijdelijke oplossing komen.

Binnenvaartschepen maken nog regelmatig gebruik van dit kanaal dat al in 1856 gegraven is. Het is eeuwenlang een belangrijke vaarroute geweest voor turf-schepen die hun lading losten in de havenkom van Almelo. Turf was toen een van de belangrijkste brandstoffen. Ten noorden van Vriezenveen lag destijds een enorm gebied van laag- en hoogveen waar grootschalige turfwinning plaatsvond. Alle turf is hier tussen 1850 en 1950 volledig afgegraven.

DRIJVENDE DRAAIBRUG

Het groot onderhoud van de brug werd uitgevoerd door SPIE, gespecialiseerd in dit soort werk. Alle elektronica is vervangen, er zijn extra camera's geïnstalleerd en nieuwe schakelpanelen aangebracht voor de brugbediening. Ook is de brug nu uitgerust met moderne bliksemafleiding. Verder is het wegdekgedeelte volledig gedomonteerd, afgevoerd en elders van een nieuwe slijtlaag voorzien. Tot slot kreeg de brug een drielaagse coating die het dertig jaar vol moet zien te houden. Aangezien het kanaal vrij druk bevaren wordt, moest er op gezette tijden wel een mogelijkheid zijn om binnenvaartschepen en plezierjachten door te laten. Van Schie heeft daarvoor perfecte oplossingen, op maat. Het bedrijf uit Mijdrecht heeft pontonbruggen in alle soorten en maten, volledig gecertificeerd en in veel gevallen binnen een dag geïnstalleerd. De uitvaarbare sectie wordt elektrisch aangedreven. Dat kan via walstroom, maar ook via een accupakket. Met andere woorden: emissievrij! <<





In de haven van Rotterdam kunnen de grootste zeeschepen afmeren, waaronder cruise- en containerschepen. Er is echter één uithoek in de Rotterdamse haven waar de 'buitenbeentjes' uit de zwaarste categorie onderdak vinden, namelijk langs de Noordzeeweg in het Botlekgebied. Op deze smalle landtong, tussen de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal, worden de allergrootste werkeilanden, booreilanden en zelfvarende kraanschepen voorbereid op nieuwe opdrachten. Eén van die schepen is de Solitaire, een indrukwekkend gevaarte dat kabels en leidingen legt op de bodem van de oceaan.



TUSSEN WAL EN SCHIP

De Solitaire werd in 1972 gebouwd als bulkcarrier, maar in 1998 omgebouwd tot de grootste pijpenlegger ter wereld. Het schip is in staat om tot een diepte van 2.800 meter kabels en leidingen over de zeebodem te leggen en dat met een gemiddelde van 9 kilometer per dag. Zo heeft de Solitaire ook een prominente rol gespeeld in de Baltische Zee bij de aanleg van de Nord Stream 2, de 1.200 kilometer lange gasleiding tussen Rusland en Duitsland.

VARENDE FABRIEK

De Solitaire is 397 meter lang en 41 meter breed, maar is qua afmetingen inmiddels ingehaald door de Pioneering Spirit, eveneens eigendom van offshorebedrijf Allseas. Beide schepen varen onder de vlag van Malta. Aan boord van de Solitaire bevinden zich maar liefst 420 bemanningsleden (!).

Naast de nautische bemanning en machinekamerploeg zijn dat lassers, kraanmachinisten, operators en offshore-ingenieurs. Maar ook koks, stewards en wasserijmedewerkers om het hotelbedrijf te runnen. Alle pijpen worden aan boord aan elkaar gelast en via de grote witte 'stinger' aan de achterkant van het schip naar de zeebodem geleid. Gemiddeld gaat er 22.000 ton aan pijpen mee. Moet de voorraad worden aangevuld, dan kan dat ook op volle zee.

De reden dat de Solitaire nu tijdelijk aan de Noordzeeweg lag, was dat het schip moest worden gemoderniseerd en klaargemaakt voor een volgende opdracht in de Golf van Mexico. Het probleem is dat dit schip, met een diepgang van 10 meter, hier niet aan de wal kan liggen. Dus moest er een oplossing komen om het schip te kunnen bereiken voor de aanvoer van materialen, voor leveranciers en uiteraard voor de



bemanningsleden. Kortom, een constructie op maat, daarbij rekening houdend met de getijbewegingen en wisselende waterstanden. Van Schie heeft hiervoor een pontonplatform samengesteld met daarop de 'toegangs- en controlepost', een fietsenstalling en aanmeerplekken voor de tenders, nodig voor inspecties en calamiteiten. De pontonconstructie was 60 meter lang en bestond uit 14 containerponton. Het geheel werd opgebouwd in de Waalhaven en door twee sleepboten via de Nieuwe Maas, de Oude Maas, het Hartelkanaal en door de Rozenburgsluis naar het Calandkanaal gevaren, om uiteindelijk af te meren op Paal 84. <<



TOT AAN DE HORIZON

Rijplaten zo ver het oog reikt. Een bruinekleurde platenbaan slingert zich door de weilanden. Er lijkt geen einde aan te komen. Van het ene grondstuk naar het andere. Over een boerenerv, tussen kippenhokken door en over sloten en greppels. Maar voor welk doel?



Aan de noordelijke rand van Lopik ligt een bescheiden industrie-terrein dat nog in opbouw is. Het terrein ligt tegen de weilanden aan, gescheiden door een brede sloot. Daar loopt een belangrijke waterleiding onderdoor die door onbekende oorzaak verzakte en onbruikbaar raakte. Goede raad was duur. Dan maar een 'bypass' aanleggen. En zo geschiedde. Over een lengte van enkele honderden meters werd op een diepte van 9 meter een nieuwe leiding onder de kapotte leiding doorgetrokken, met horizontaal gestuurde boring (HDD), die precies op het weiland van de boer weer boven de grond kwam. Om met zwaar boormaterieel de werklocatie te kunnen bereiken en de leidingen weer aan elkaar te lassen, was er maar één route mogelijk, namelijk dwars door de weilanden. Vanaf een boerenerv bij Benschop heeft Van Schie een 1,2 kilometer lange tijdelijke transportweg aangelegd, plus een werkplatform. Zo konden de zware machines en vrachtwagens de bewuste locatie bereiken zonder spoorvorming of schade aan te richten aan het onderliggende terrein. Opdrachtgever was Klever Boor- en Perstechniek uit Benschop. <<



DRIJVENDE KRACHT

Wie pontons zegt, zegt Van Schie. VSP-pontons, containerpontons, plaatpontons, uniflote-pontons, kuippontons. Gecertificeerd voor infrawerken, evenementen en calamiteiten. Pontonbruggen voor zwaar verkeer, fietsers en voetgangers. In eigen huis ontwikkeld als modules die naadloos op elkaar aansluiten en leverbaar met alle denkbare toebehoren, zoals hekwerken, radiografisch bediende spudpalen, oprijkleppen, navigatieverlichting, etc. De mogelijkheden zijn onbegrensd. Elk project is maatwerk. Alles wordt samengesteld naar wens van de klant. <<



Van Schie B.V.
Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht

0297 - 237 537
info@vanschie.com
vanschie.com



VANSCHIE
continu in beweging