

Merry Christmas,Feliz Navidad ,Vrolijk Kerstfeest !!!!
Happy New year,Ano Nueva,Gelukkig Nieuwjaar!!!!



Nieuwsbrief baggerwereld.com December 2009



De Laatste nieuwsbrief van het jaar alweer
Een jaar waarin weer veel is gebeurd goed en slecht nieuws.
Maar met weer een nieuw jaar voor ons, waar we samen weer wat
moois van kunnen maken.

Ik blijf met veel plezier deze nieuwsbrief maken en hoop weer veel
mooie foto,s en berichten te ontvangen in 2010!!!

**Ik wens iedereen fijne feestdagen en een gezond en
Gelukkig Nieuwjaar!!**

Harry.





On behalf of the complete Siemens Nederland NV, BRUINHOF Marine Service & Sales team, we wish you a verry Merry Christmas, a silent, relaxing and enjoyable time with your family and a good step into the new year with health, fortune, happiness and success for the upcoming year 2010

www.bruinhof.nl

Nog even rust voor Vox Máxima

Het grootste baggerschip ooit in Nederland gebouwd, de Vox Máxima van het Rotterdamse baggerbedrijf Van Oord, ligt tot en met zondag aan de Wilhelminakade in Rotterdam. Zondag vertrekt de in april door prinses Máxima gedoopte, 203 meter lange sleephopperzuiger richting Shipdock in A.dam. Na nog wat testwerk wordt de gigant vanaf begin volgend jaar ingezet voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. De 31.200 m³ sleephopperzuiger Vox Máxima is 31 meter breed en heeft een holte van 17,5 m. Hiermee behoort het schip tot de jumbo sleephopperzuiger klasse die maar twaalf schepen wereldwijd telt. Het schip heeft een baggerdiepte van 70 meter



Vox Maxima in IJmuiden Foto:H. Blomvliet.

Rijkswaterstaat laat een record aan zand op Zeeuwse stranden spuiten



Rijkswaterstaat heeft dit jaar een recordhoeveelheid zand op en voor de Zeeuwse stranden laten spuiten.

Het gaat om in totaal dertien miljoen kubieke meter, waarvoor zeven hopperzuigers werden ingezet. Vooral de Belgische aannemercombinatie Jan de Nul-Dredging International, die de geulwandsuppletie uitvoerde bij Zoutelande-Westkapelle en bij Nieuwesluis-Panoramaweg Breskens, heeft flink doorgewerkt. Van de ruim tien miljoen kuub aan te brengen zand is in die periode ruim negen miljoen aangebracht. Het werk wordt bijna een jaar sneller dan voorzien afgemaakt. Volgend jaar wordt het werk aan de zwakke schakel Nolle-Westduin afgemaakt. Ook het werk aan de zwakke schakel Nieuwvliet-Groede en strand Adornispolder loopt voorspoedig.



vuile cutter van de Vesalius in Newcastle up on Tyne UK

GELUKKIG KERSTFEEST EN EEN GELUKKIG NIEUWJAAR !!!!!



FNV Waterbouw wenst u prettige feestdagen

FNV Waterbouw wenst alle werknemers in de waterbouw prettige feestdagen en een gelukkig en gezond 2010.

Geniet even van het thuisfront. U bent vaak genoeg van huis, dus met Kerst en Oud & Nieuw wilt u thuis zijn!

Voor FNV Waterbouw is uw dagelijkse werk ons dagelijkse werk. Als vereniging van en voor alle werknemers in de waterbouw zijn we er zowel voor het nautisch als het baggerpersoneel. Niet alleen in Nederland. Ook op schepen in buitenlandse wateren van Nederlandse reders; onder welke vlag ook. En hoe meer stafpersoneel zich bij ons aansluit, hoe beter wij ook de belangen van de staf bij de werkgevers kunnen bepleiten.

In FNV Waterbouw werken FNV Bouw en Nautilus International nu enkele jaren intensief samen. Vroeger werkten beide vakbonden elk voor een deel van het personeel in de waterbouw. Lastig en verwarrend, want tot wie moest u zich wenden als u iets over uw salaris, vrije tijd, reizen of verzekering wilde weten? Aan die onduidelijkheid is met FNV Waterbouw een eind gekomen.

Wilt u meer weten? Kijk dan op fnvwaterbouw.nl. Daar vindt u bijvoorbeeld de actuele stand van zaken in de rechtszaak die FNV Waterbouw voert tegen VBKO/Vereniging Waterbouwers. FNV Waterbouw eist dat werkgevers hun handtekening zetten onder de cao 2008-2010. Dan komt er eindelijk gelijke beloning voor iedereen die in de Nederlandse wateren werkt. En dan verhinderen we dat werkgevers goedkope werkkrachten hier het werk laten doen.

Ons voornemen voor 2010: nog beter uw belangen behartigen! Hopelijk tot ziens,
Hans Crombeen

Sectorbestuurder FNV Waterbouw

Met vriendelijke groet,

FNV Waterbouw <http://www.fnvwaterbouw.nl>

Anne Pols |Voorlichter

*Prettige feestdagen
en een gelukkig
2010*



crew HAM 318

VROLIJKE KERSTDAGEN
&
GELUKKIG NIEUWJAAR

FELIZ NAVIDAD Y
PRÓSPERO AÑO NUEVO

MALIGAYANG PASKO AT
MANIGONG BAGONG
TAON

POZDRAVLYAU S
PRAZDNIKOM
ROZHDESTVA I G
NOVYM GODOM

MERRY CHRISTMAS
AND HAPPY NEW YEAR

NOFLIKE KRYSTDAGEN EN IN
PROTTE LOK EN SEINE YN IT
NIJE JIER!

GOD JUL OG GODT NYTTÅR



1971 - 2010 STILL GOING STRONG !!!

CREW
"VOLVOX HOLLANDIA"

ORINOCO RIVER

VENEZUELA

Crew Volvox Hollandia 1971-2010 Still going Strong !!!



Wegzakken Palmeilanden Dubai blijft binnen de normen

De eilanden in de vorm van een palm die voor de kust van Dubai zijn aangelegd zakken licht weg, maar dat blijft ruimschoots binnen de marges.

Fugro heeft op basis van satellietgegevens gezien dat de Palmeilanden wegzakken.

Dit blijkt uit een onderzoek op eigen kosten en op eigen initiatief. Het is volgens Fugro volkomen normaal dat de eilanden wat inzakken. De daling blijft echter binnen de normen. Er zouden dan ook geen conclusies voor de langere termijn uit getrokken kunnen worden.

De Belgische economische krant De Tijd stelde dat de eilanden met 5 millimeter per jaar wegzakken. Daarbij baseerde de krant zich op een studie van het Nederlandse bodemonderzoeksbedrijf Fugro.

Baggeraar Van Oord, dat samen met het Belgische De Nul en lokale Dubaise aannemers de eilanden aanlegde, stelt ook dat het gebruikelijk is dat aangelegde eilanden na opspuiten verzakken. Bij eilanden die Van Oord heeft aangelegd, aldus Van Oord zelf, zijn geen verdere maatregelen nodig. Anders is dat, volgens Van Oord, wellicht het geval bij eilanden die door aannemers uit Dubai zijn aangelegd. Zij zouden woenstijnzand in plaats van zand uit zee hebben gebruikt.



Van Oord stelt dat, in algemene termen, een verzakking van 5 millimeter per jaar heel gebruikelijk is en zelfs heel mooi. Het inzakken zou, in algemene termen, wel 20 jaar kunnen aanhouden. Opvallend is dat Shaun Lenehan, hoofd milieu bij Nakheel, in de Arabian Business.com stelt dat het eiland niet verzakt. "Elke verzakking, zelfs van slechts 5 millimeter per jaar, zou duidelijk fysieke problemen opleveren, zoals lekkende leidingen en kapotte ramen.

If you need **dedication** . . .



You can depend on the Steder Group for:

- Global Project Logistics
- Liner Agency
- Agency
- Chartering
- Forwarding

Wij wensen u prettige kerstdagen en een gelukkig en gezond 2010!!!



Steder Group B.V. | www.stedergroup.com
Dienstenstraat 15, 3161 GN | P.O. Box 1050, 3160 AG Rhoon | The Netherlands
Tel.: +31 10 503 3435 | Fax: +31 10 501 1079 | E-mail: projects@stedergroup.nl

www.stedergroup.com

Van Oord 'heeft geen probleem' door Dubai World

Baggeraar Van Oord heeft geen last van de financiële perikelen rond Dubai World, het staatsbedrijf uit Dubai dat zich onder meer bezighoudt met grootschalige projectontwikkeling.

Dat heeft woordvoerder Bert Groothuizen donderdag gezegd.

Van Oord was in de 'gouden jaren' een van de meest prominente spelers in de grootschalige bouw- en ontwikkelingsplannen van het emiraat. De baggeraar, die samen met Boskalis tot de wereldtop behoort, legde er meerdere palmeilanden aan.

Bij Boskalis was donderdagmiddag niemand beschikbaar voor commentaar. Vorig jaar, toen de eerste tekenen zich aandienen dat het financieel slechter ging met Dubai, heeft Van Oord in overleg met opdrachtgevers een aantal projecten stilgelegd. Groothuizen kon het precieze aantal niet geven, maar zei wel dat Palm Deira er daar een van is. De aanleg van dat palmeiland was een van de grootste projecten in het land en zou Van Oord 2,5 miljard euro hebben opgeleverd.

Dubai World is via dochterbedrijf (DP World) een van de grotere investeerders in de Tweede Maasvlakte.

DP World zette in 2007 zijn handtekening voor de ontwikkeling van een van de drie containerterminals die er moeten komen op het nieuwe stuk land. Dat contract vertegenwoordigt een waarde van 900 miljoen euro.

In het consortium onder de naam Rotterdam World Gateway heeft DP World een belang van 30 procent, waarmee het de grootste investeerder is in het project. Naast DP World nemen drie Aziatische rederijen ieder voor 20 procent deel. De Franse rederij CMA CGM zit er voor 10 procent in.

De terminal zou in 2013 operationeel moeten zijn, waarmee het de eerste terminal

zou worden die draait op de Tweede Maasvlakte. Het gaat om een gebied van 156 hectare met bijna twee kilometer kademuur en een capaciteit voor de overslag van 4 miljoen teu (twintig voets containers). Donderdag werd bekend dat Dubai World in de financiële problemen zit. Wat de gevolgen daarvan zijn voor de Rotterdamse haven is niet duidelijk. Het Havenbedrijf Rotterdam zegt er 'vertrouwen in te hebben dat Dubai Ports zijn verplichtingen nakomt'.



Crew Volvox Delta

Van Oord doopt hydraulische baggerkraan Simson

19 December is de hydraulische baggerkraan Simson gedoopt aan de Wilhelminakade in Rotterdam. De doophandeling werd verricht door mevrouw D. van Dam-van der Meer, echtgenote van de heer B. van Dam die tot 1 december jl. directeur was van MerweOord, de familieonderneming van de familie Van Oord. Deze drijvende graafmachine, type Backacter 1100, gemonteerd op een ponton met drie spudpalen, is het grootste type hydraulische baggerkraan ter wereld. De Simson is in Nederland ontworpen en gebouwd en onder meer bestemd voor baggerwerk in havens en dienstverlening aan de offshore-industrie wereldwijd.

Het kraanschip ligt afgemeerd langs de Cruise Terminal naast de nieuwste sleephopperzuiger van Van Oord, Vox Máxima. In de terminal en aan boord van de Vox Máxima is het vandaag 'open huis' voor de medewerkers van Van Oord en hun familieleden.

In totaal bezoeken ongeveer 5.000 mensen het schip.

De Simson is het zusterschip van de eerder dit jaar in gebruik genomen Goliath. Het schip wordt uitgerust met een graafbak van 25 m³ inhoud en kan werken tot een baggerdiepte van maximaal 26 m. Het totale geïnstalleerde motorvermogen bedraagt meer dan 4.000 kW. Het eerste project voor de Simson is baggerwerk in de Scaldiahaven in Vlissingen. Er zal in totaal ongeveer 3 miljoen m³ zand worden gebaggerd. Naast de Simson zet Van Oord ook ander materieel in.

Van Oord heeft een omvangrijk investeringsprogramma van EUR 1 miljard in uitvoering. De Vox Máxima en de beide backacters maken hiervan onderdeel uit.



PERSONNEL SERVICES

***Wenst u
prettige feestdagen,
een gelukkig nieuwjaar
en een behouden vaart!***

***Ook in 2010 werken
wij weer graag
met u samen.***

**Mariteam Personnel Services B.V.
De Linie 5g
2905 AX Capelle aan den IJssel
T 010 - 258 11 33, F 010 - 258 11 34
www.mariteam.nl**



Breston mobiele scheepsbelader Uniek concept!



De mobiele Breston scheepsbelader wordt gebruikt voor het laden van bulkschepen op afstand. Als een bulkschip niet direct aan de wal of kade kan afmeren dan kan deze normaal gesproken niet met een shovel geladen worden.

Met de mobiele Breston scheepsbelader is dit echter wel mogelijk. Door de lange oversteek van de uitschuifbare transportband (telescoopband) kan het bulkschip zelfs op ruime afstand van de wal blijven liggen waarbij deze door middel van de mobiele Breston scheepsbelader met een hoge capaciteit van 1000-1500 ton per uur geladen kan worden. Dure aanpassingen aan de wal voor het laden van bulkschepen zijn met deze mobiele Breston scheepsbelader niet nodig.

Beladen met een kraan in plaats van met de mobiele Breston scheepsbelader is dan geen optie vanwege de lage capaciteit van de kraan die veel lager ligt dan de capaciteit van de mobiele Breston scheepsbelader.

De mobiele Breston scheepsbelader is dusdanig ontworpen dat deze door middel van een dieplader vervoerd en op elke gewenste locatie ingezet kan worden.

De mobiele Breston scheepsbelader is opgebouwd uit de volgende hoofdcomponenten:

- 1 Ontvangsttrechter
- 2 Uittrekbare band
- 3 Telescoopband
- 4 Stroomaggregaat

Met een shovel wordt het product in de zwaar geconstrueerde ontvangstrechter gestort. Hieruit wordt het product door middel van de uittrekband die onder de ontvangstrechter is gemonteerd gedoseerd naar de telescoopband getransporteerd met een capaciteit van 1000-1500 ton per uur. De brede telescoopband is uitschuifbaar waarbij de afstorthoogte ingesteld kan worden.

De mobiele scheepsbelader is voorzien van een zwaar en zeer goed geluidsgeïsoleerd stroomaggregaat waardoor deze machine zonder problemen op elke gewenste locatie kan worden ingezet.

Deze unieke mobiele scheepsbelader is tevens voor diverse andere doeleinden inzetbaar. Neem vrijblijvend contact over deze unieke machine met de heer Abresch (Joost) van Breston bv, 0187-651432 of kijk verder op <http://www.breston.nl> voor tal van andere zware installaties ten behoeve van onder andere op- en overslag.



Nog geen groen licht voor Scheldeverdieping

De Nederlandse Raad van State heeft vrijdag de opschorting van de Scheldeverdieping nog niet ongedaan gemaakt. De Nederlandse en Vlaamse overheden hadden de onmiddellijke herziening van het eerdere vonnis gevraagd.



De baggerwerken aan Nederlandse zijde werden in juli opgeschort op vraag van een aantal Nederlandse milieuorganisaties. Omdat de Nederlandse overheid in oktober alsnog besliste om tot de ontpoldering van de Hedwigepolder over te gaan, staakten zij hun juridische procedures. Omdat nog enkele partijen hun bezwaren tegen de verdieping handhaven, wilde de Raad van State nog geen uitspraak doen. Pas in de eerste weken van 2010 zou een uitspraak ten gronde volgen



Crew Ham 316

Starten in de gesloten baggersector via internet

Het idee was goed, maar het moment ongelukkig. Eind vorig jaar besloten Jan-Teun Boerma, Gerrit Kamerman en Jan Willem de Wit om gedrieën een nieuw bedrijf in de baggerindustrie te beginnen. 'We kwamen er eigenlijk te laat opgestart', erkent Kamerman, technisch directeur van Holland Marine Technologies (HollandMT) uit Woerden.

Maar de tik die de sector heeft gehad, heeft het drietal niet aan het twijfelen gebracht. 'We hebben ons afgevraagd: gaan we door, want we komen alle drie uit een leuke baan', zegt verkoopdirecteur De Wit, zelf afkomstig van scheepswerf IHC Merwede. 'We hebben besloten om het te doen, want we hebben dit altijd al gewild en we geloven in het concept.'

Geld verdienen met specialisme

HollandMT wil een positie in de baggersector verwerven met het ontwerpen van baggerschepen en -onderdelen waarbij het fysieke bouwwerk grotendeels door partners of onderaannemers wordt gedaan, een bredere trend in de maritieme industrie. De Wit: 'In Nederland zijn vooral de specialisten overgebleven. We zijn hier sterk in ontwerpen, in kennisgedreven werk. Daar zit de toekomst van de branche in.' Hij vervolgt: 'Je ziet het onder meer in China en India, waar steeds meer baggerschepen worden gebouwd. Er is wel wat lokale expertise, maar ook zij komen naar Europa voor ontwerpen.'

De ingenieurs zien in de economische crisis dan ook geen reden om bezorgd te zijn over de vraag naar Nederlandse expertise. Kamerman: 'De groei van de baggermarkt blijft doorgaan door de opwarming van de aarde en de bevolkingsgroei, vooral aan de kust. In India staan we aan de vooravond van een "baggerboom".'

Baggermarkt is de laatste jaren verdubbeld

Bovendien, zo denken de oprichters van HollandMT, kan de sector best wel wat extra concurrentie gebruiken. Kamerman: 'De baggermarkt is de afgelopen jaren

verdubbeld, maar het aantal toeleveranciers blijft gelijk of krimpt zelfs.' Er zijn wereldwijd een stuk of vijf gespecialiseerde ontwerpers dan wel bouwers van baggerschepen, waarvan drie belangrijke in Nederland zijn te vinden: scheepswerven IHC Merwede en Damen en ingenieursbureau Vosta LMG. Het zakelijke model van HollandMT, met twee oprichters afkomstig van Vosta en een van IHC, lijkt op dat van VostaLMG dat ook geen eigen werf heeft. Toch zitten de twee bedrijven elkaar niet direct in de haren, zeggen de oprichters van HollandMT onder meer omdat zij zich op andere typen en relatief kleine schepen richten. De baggersector is een klein wereldje met vier baggeraars uit de Benelux (Boskalis, Van Oord, Jan de Nul en Deme) die een groot deel van de markt beheersen, dus hoe kom je daar als klein startend bedrijf tussen? 'Hard roepen', zegt De Wit. 'De wereld vertellen wat je kunt.'

Internet als belangrijke motor

Volgens Kamerman speelt daarbij internet een essentiële rol. 'Vroeger had je overal ter wereld agenten nodig, anders kreeg je de leads voor opdrachten niet. Zo zat het de afgelopen honderd jaar in elkaar', zegt Kamerman. Nu kan je jezelf via een website gemakkelijk aan de wereld tonen. 'Er zijn zo weinig spelers, als je googelt op "dredging" komen wij sowieso naar boven.' Daarnaast gebruiken ook opdrachtgevers het internet om tenders aan te kondigen. 'Tien jaar geleden had wat wij doen, niet gekund', constateert Kamerman.

Het internetcontact levert overigens ook de nodige ruis op. 'Je krijgt veel opportunisten', zegt De Wit. 'Die vragen: hoeveel kost een baggerboot, want het lijkt me wel een leuke business. Je moet kritisch zijn op welke opdrachtgevers uiteindelijk echt bereid zijn om te betalen voor een ontwerp.'

Een eerste ontwerpopdracht kreeg HollandMT dit jaar van de grote baggeraar Boskalis voor een klein schip. Daarnaast heeft het bureau een ontwerp klaar voor een Noord-Afrikaanse opdrachtgever. Kamerman: 'De grote vier zijn natuurlijk wel de klanten, Maar je wereld moet groter zijn anders blijf je een speelbal van die vier.' Naast het ontwerpen op bestelling is HollandMT ook bezig met het ontwikkelen van een reeks eigen producten. Eerste voorbeeld daarvan is de Dredge X, een zogeheten 'backhoe pontoon dredger', een plat baggerschip met een graafmachine achterop gemonteerd. Het schip is samen ontwikkeld met de Zweedse scheepsonwerpers FKAB. 'We willen een aantal conceptontwerpen klaar hebben liggen', legt Kamerman uit. 'Klanten willen de volgende dag al een eerste ontwerp hebben. Je moet dus al wat hebben liggen.'

Permanent in China zitten is een must

Kamerman en De Wit sturen het bureau in Nederland aan, de derde partner, Boerma, zit permanent in China. 'China is natuurlijk de werkplaats van de wereld, maar daar moet je wel zelf zitten', zegt Kamerman. 'Het kost veel tijd en energie om kwaliteit te leveren.' Het helpt veel om er rekening mee te houden dat een werf geen baggerspecialist is. 'Je moet goed nadenken over hoe je zaken aanlevert', zegt De Wit. 'We zorgen bijvoorbeeld dat een paneel dat bij de motor hoort al van tevoren op de motor gemonteerd is. Dat voorkomt problemen bij de montage



Merry Christmas,Happy New year crew Ham310

Slapen op schepen Van Oord volgens regels

Op deze site staat een bericht over het verplicht slapen van Van Oord personeel op de schepen die afgemeerd liggen op de locatie te Moerdijk. Onze grote bezwaren tegen het slapen aan boord, hebben betrekking op de veiligheid van de betreffende werknemers. Bijvoorbeeld als het gaat om de brandveiligheid en andere incidenten die er kunnen zijn op een industrieterrein waar ook de chemie vertegenwoordigd is. Daarnaast is ook het slapen onder de waterlijn op een 'dood schip' wat ons betreft aan risico's onderhevig. In eerste instantie was de gemeente Moerdijk resoluut: "dit kan niet en wij sturen er met de hoogste prioriteit een inspecteur naar toe". Op 28 oktober vindt dan eindelijk die inspectie plaats en op 2 december krijgen we daar dan van de gemeente bericht over. Dat bericht luidt dat er geen aanleiding is tot het nemen van verdere stappen op het gebied van de brandveiligheid. Dit rijmt uiteraard niet met de reactie in eerste instantie. Het kan zo zijn dat de gemeente hierin gelijk heeft, maar onze advocaat bekijkt op het moment dit dossier om te zien of de gemeente hier wel tot de juiste conclusie komt.

Boskalis en Smit: plan nu beter dan eerst

Boskalis en Smit gaan hun activiteiten integreren. "Dat plan is een stuk beter dan eerst de bedoeling was. Dat blijkt ook wel uit het feit dat Smit nu meedoet in plaats van verzet biedt", zegt bestuurder Hans Crombeen van FNV Waterbouw. In eerdere overnamepogingen wilde Boskalis een deel van de activiteiten van Smit overnemen en de rest in de verkoop zetten.

"Beide bedrijven spreken nu van een fusie, maar het is een overname. Ik laat me graag informeren hoe ze straks met hun personeel omgaan. De bonden worden daarvoor binnenkort uitgenodigd."

In hun [persverklaring](#) zeggen Boskalis en Smit dat er een 'maritieme dienstverlener van wereldformaat' ontstaat. Vanwege het 'complementaire karakter van de fusie' verwachten zij dat de consequenties voor de werkgelegenheid 'beperkt' zijn. Crombeen: "Er zullen wel ontslagen vallen. Want Lamnalco en de terminalactiviteiten worden geïntegreerd. Vooral op de kantoren kost dat werkgelegenheid. Maar dan nog is dit een beter plan dan Boskalis

aanvankelijk met Smit had. En ik kan me niet voorstellen dat een zó grote organisatie niet voor iedereen een passende plek weet te vinden." Crombeen gaat ervan uit dat het moment naderde dat Boskalis 30% van de aandelen Smit in handen had: "Of misschien was dat al aangebroken. In elk geval moet er dan een melding komen over overname. Die aankondiging doen ze dus nu."

Wat is nieuw op de website!!!!

- Baggerwereld is nu ook op twitter te vinden.
- Dredgetracker uitgebreid wilt u ook een schip volgen laat het ons weten.
- Steun Unicef Kinderen eerst (kijk op de site)

Info,nieuws,foto's en reclame stuur mail naar infomail@baggerwereld.com



voor meer info over de nieuwsbrief www.baggerwereld.com

voor meer info over de baggerschepen ga naar: <http://www.baggerwereld.com>

Deze nieuwsbrief ontvangt u omdat u waarschijnlijk bent ingeschreven op het forum,
(wie zit waar) op baggerwereld.com
of u heeft er via email omgevraagd

Ontvangt u deze nieuwsbrief en wilt u dat niet stuur dan een email naar
infomail@baggerwereld.com

Met daarin het mailadres zodat we het kunnen verwijderen uit ons bestand.

Met.vr.gr. Harry
Baggerwereld.com nieuwsbrief