

Beslissingsparameter



Iedere beslissing van een belegger om deel te nemen in het Fonds moet zijn gebaseerd op een bestudering van het gehele Prospectus, inclusief de Bijlagen alsmede de informatie die daarin door verwijzing is opgenomen.



Hanzevast

Oktober 2024

**VLOOTFONDS HANZEVAST 3
Handysize Opportunity
Fund C.V.**

Let op! U belegt buiten AFM-toezicht. Geen vergunning- en prospectusplicht voor deze activiteit.



INHOUDSOPGAVE

1. WAAROM JUIST NU INVESTEREN IN SCHEEPVAART?	2
2. HANDYSIZE BULKCARRIERS: EEN VEELBELOVEND SEGMENT	4
3. WAAROM BELEGGEN BIJ HANZEVAST?	7
4. FONDSKENMERKEN EN PROPOSITIE	8
SAMENVATTEND	13

1. Waarom juist nu investeren in scheepvaart?

Gestage groei wereldeconomie en transport over zee

Wist u dat 90% van het wereldwijde goederenvervoer over zee gaat en dat het de meest duurzame manier van transport is? En dat circa 50% daarvan bulkgoederen zijn?¹ Voor bulkgoederen is er geen alternatief dan vervoer over zee.

De behoefte aan bulkgoederen groeit mee met de wereldeconomie, die sinds 1991 gemiddeld met 3,4%² per jaar toenam (figuur 1.1). Het droge bulksegment liet een vergelijkbare jaarlijkse groei van 3,2%³ zien. Met een verwachte wereldwijde economische groei van 3,1% volgens het IMF⁴, is het vooruitzicht voor het droge bulksegment positief.



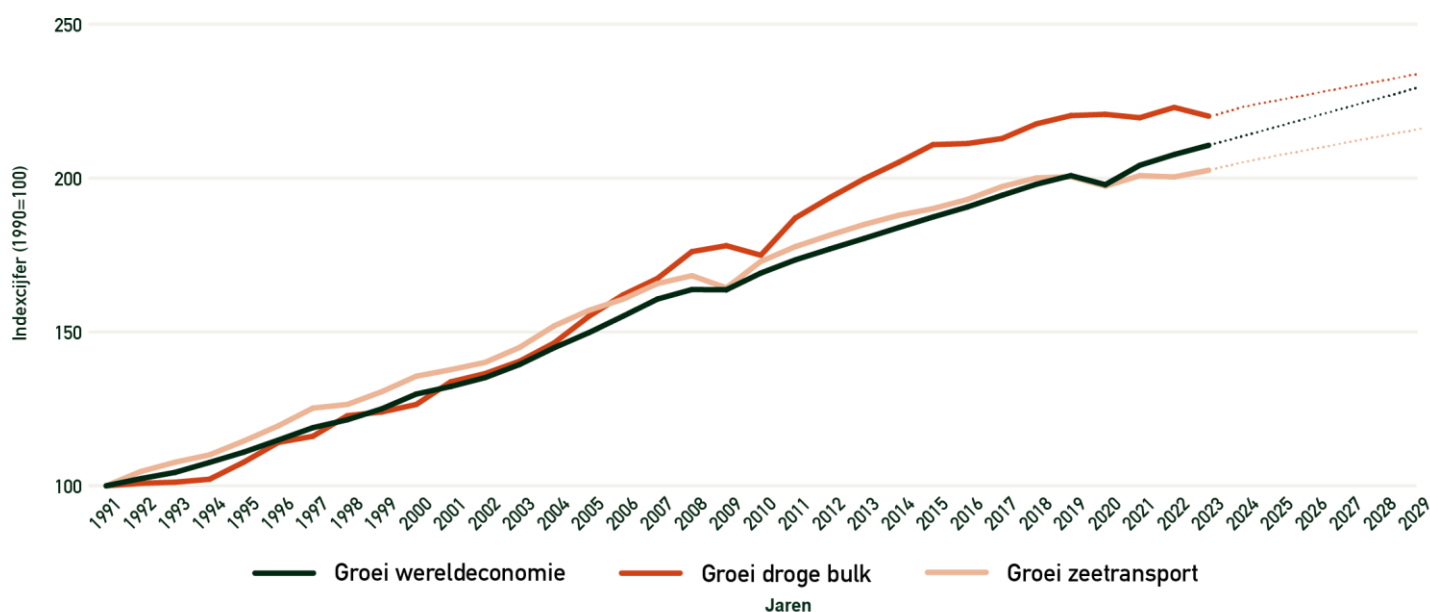
+3,1%
gemiddelde groei van
de wereldeconomie
komende 5 jaar

De internationale handel wordt onder andere versterkt door de wereldwijde bevolkingsgroei, toenemende welvaart, met name in Azië, en globalisering in combinatie met een grotere geografische spreiding van productielanden en consumentencentra.

Droge bulkgoederen zijn grondstoffen die voorzien in primaire levensbehoefte van de mens, bijvoorbeeld:

- Bulkloading zoals graan, soja, bauxiet, kolen en ijzererts;
- Stukgoederen zoals staalproducten, houtproducten en goederen op pallets; en,
- Goederen in zakken zoals cement, suiker en rijst.

Figuur 1.1 – Correlatie ontwikkeling groei wereldeconomie, zeetransport en droge bulk transport van 1991 tot 2029



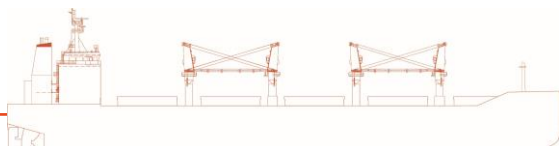
Bron: IMF, World economic outlook, mei 2024, Clarkson Research Services, 2023, UNCTAD mei 2024

¹ Clarkson Research Services

² International Monetary Fund, mei 2024

³ Clarkson Research Services, 2023

⁴ IMF, mei 2024



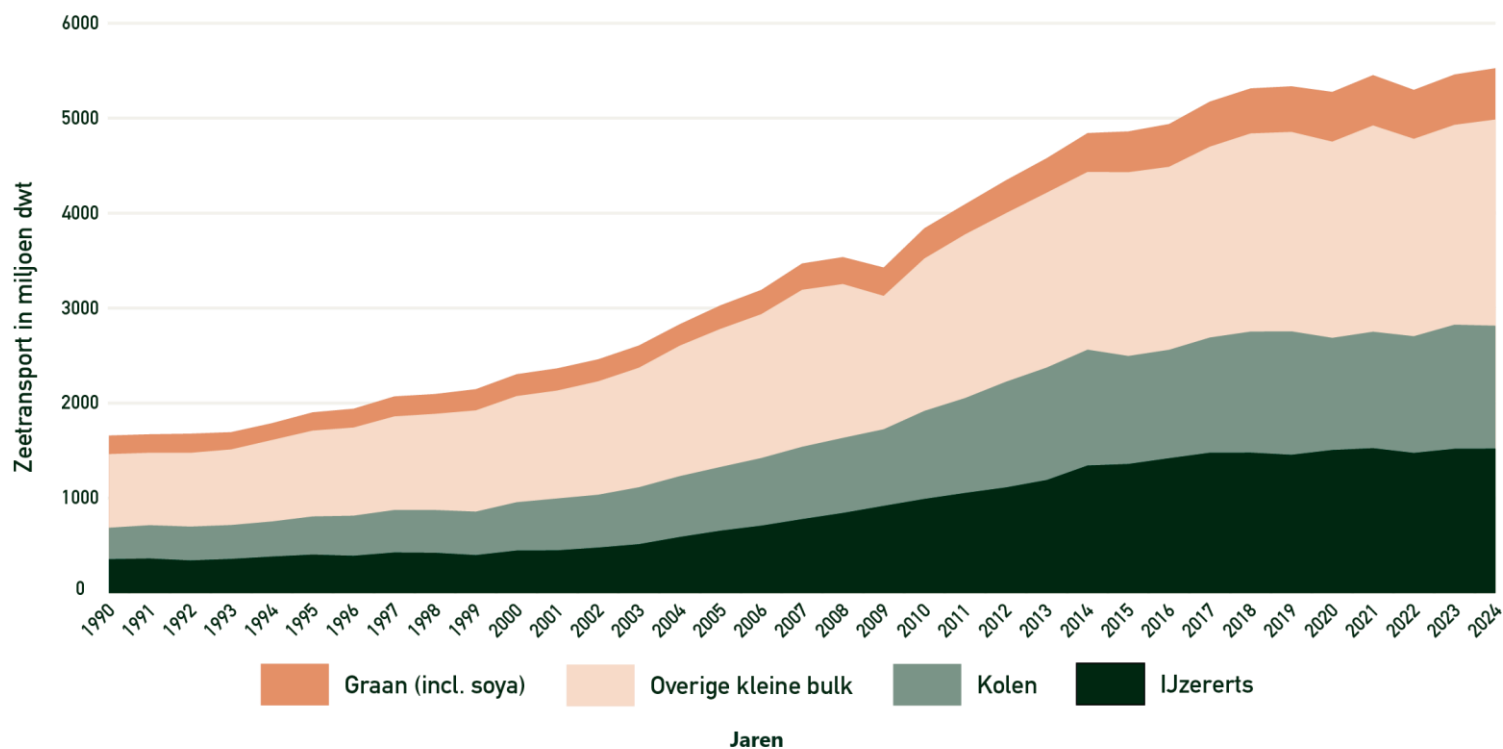
China is wereldwijd de grootste importeur en exporteur van droge bulkgoederen. De toenemende vraag naar ijzererts, kolen en sojabonen zijn een belangrijke drijver. Daarnaast stijgt het droge bulk volume, met name steenkool, naar landen als Zuid-Korea, Taiwan, Japan en India.

China groei bulkgoederen 2024

- IMPORT +7,2%
- EXPORT +7,0%

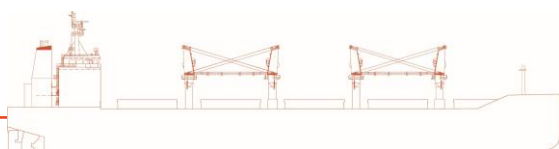
In 2023 werd circa 5.500 miljoen ton aan droge bulkgoederen vervoerd. De vraag naar transport van droge bulkgoederen toont een gestage groei. Voor 2024 wordt een groei van 5,0% voorspeld⁵. De verwachting voor 2025, ten opzichte van 2023, is dat het transportvolume voor ijzererts (3,0%), steenkool (1,5%) en granen (2,0%) blijft toenemen.

Figuur 1.2 – Samenstelling en ontwikkeling droge bulktransportvolume sinds 1990 in miljoen



Bron: Clarkson Research Services Limited 2023

⁵ Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook, BIMCO, juli 2024



2. Handysize bulkcarriers: een veelbelovend segment

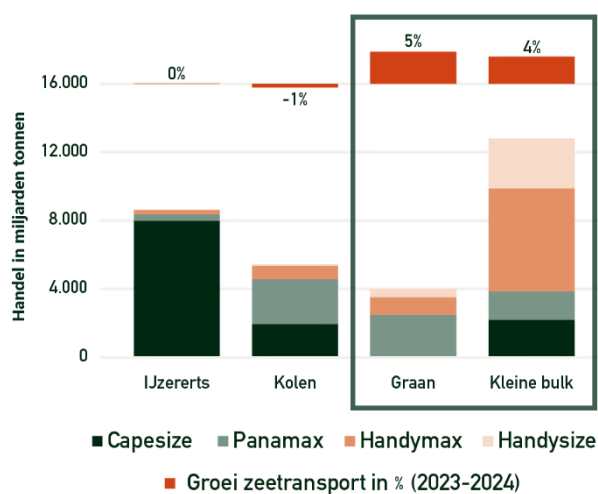
De Handysize bulkcarriers uit de Hanze G-serie schepen, zijn uniek gepositioneerd om te profiteren van de actuele marktontwikkelingen. De schepen zijn breed inzetbaar. Met hun geringe diepgang, alsmede het eigen laad en los gerei, kunnen zij wereldwijd (bijna) elke haven bevaren. Verder hebben zij vier laadruimen waarin verschillende soorten bulkgoederen tegelijk kunnen worden vervoerd. Dit maakt deze flexibele schepen veelgevraagd.

Stijgende vraag naar tonnage

Binnen de bulkgoederen worden twee (2) categorieën onderscheiden:

1. Groot bulk (zoals ijzererts, steenkool en granen), voornamelijk vervoerd door de Capesize en Panamax bulkcarriers; en
2. Kleine bulk (zoals sojabonen, graan, rijst, suiker, kunstmest, bauxiet, staal- en houtproducten en cement).

Figuur 2.1 – Samenstelling droge bulktransport per type bulker en verwachte groei in zeetransport in 2024



Bron: Danish Ship Finance 05-2024, Clarksons Research Services Limited 2023

De focus van de Handysizers ligt op de kleine bulk (figuur 2.1). Een segment dat sneller groeit dan de droge bulkmarkt in zijn geheel.

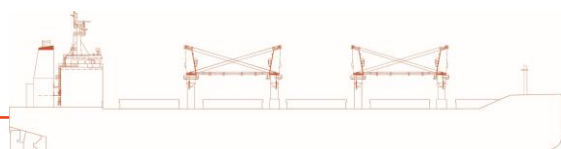


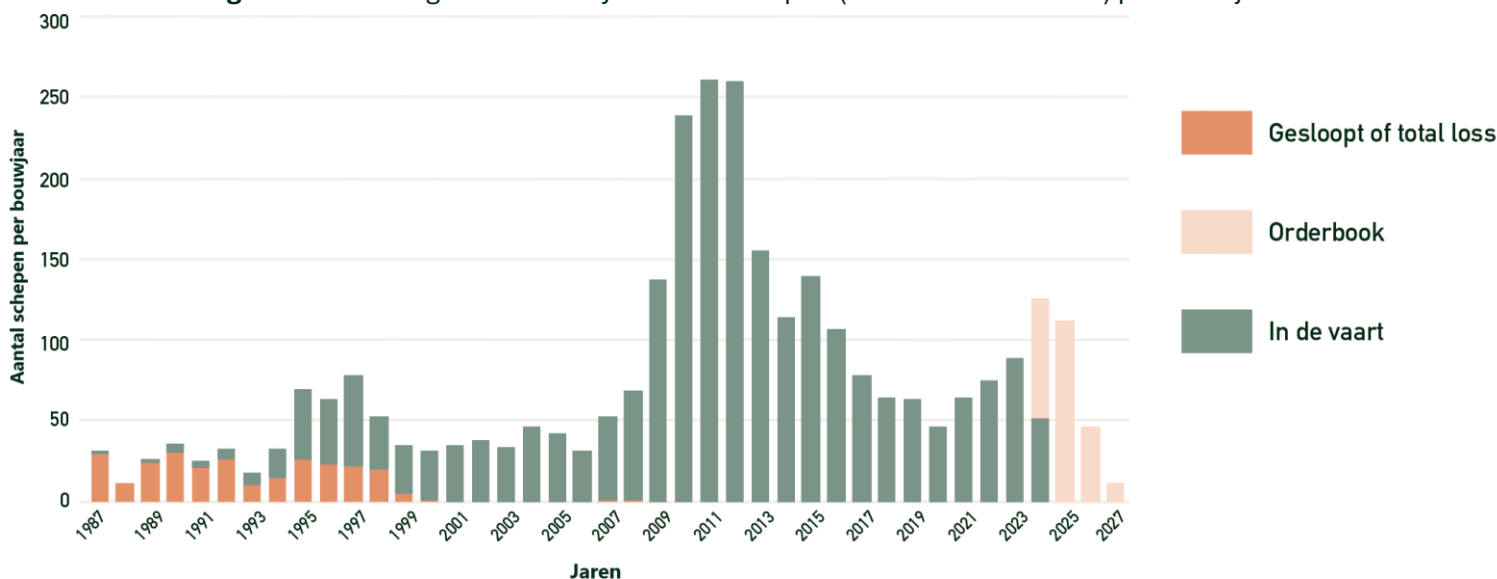
+4-5%

verwachte groei in zeetransport van graan en kleine bulk

Stijgende vraag naar tonmijlen

Verstoringen van vaarroutes zorgen voor stijgende vraag naar tonmijlen. Recente verstoringen zijn de aanhoudende droogte van het Panamakanaal en de Houthi aanvallen in de Rode Zee. Het overgrote deel van de schepen vaart om en zijn tot wel 10 dagen langer heen en 10 dagen langer terug onderweg. Dit leidt tot beperkter aanbod van scheepscapaciteit.



Figuur 2.2 – Huidig aantal Handysize bulkschepen (20.000- 43.000 DWT) per bouwjaar

Bron: Banchero Costa 06-2024, Clarksons Research Services Limited 2023

Vlootontwikkeling

Wereldwijd varen momenteel 2.577 Handysize bulkcarriers met een laadvermogen tussen de 20.000-43.000 DWT. Van de huidige vloot is ongeveer 17% de komende vijf jaar aan vervanging toe.

Tegelijkertijd wordt de nieuwbouw belemmert door:

- beperkte bouwcapaciteit,
- hoge bouwkosten;
- en onzekerheden rond milieueisen en toekomstige aandrijvingsopties.

De nieuwbouw die wel plaats vindt, baseert nog op traditionele aandrijving.

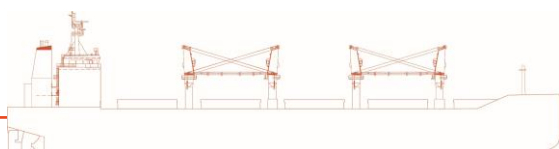
Beperkte nieuwbouw en toenemende sloop van ouder tonnage draagt bij aan krapte in aanbod in het handysize segment de komende jaren.

Bulk carrier asset prices continue to rise as sellers hold the upper hand

Values of five-year-old bulkers have risen by almost 30% year-on-year while those of 10-year-old ships have increased by up to 41%

Robust freight rates have translated into healthy profits for owners, reducing their incentive to sell vessels unless they get their desired price, said Xclusiv Shipbrokers

Lloyd's list - 9 augustus 2024



Figuur 2.3 – Hanze G-Schepen: 176 havens de afgelopen 3 jaar

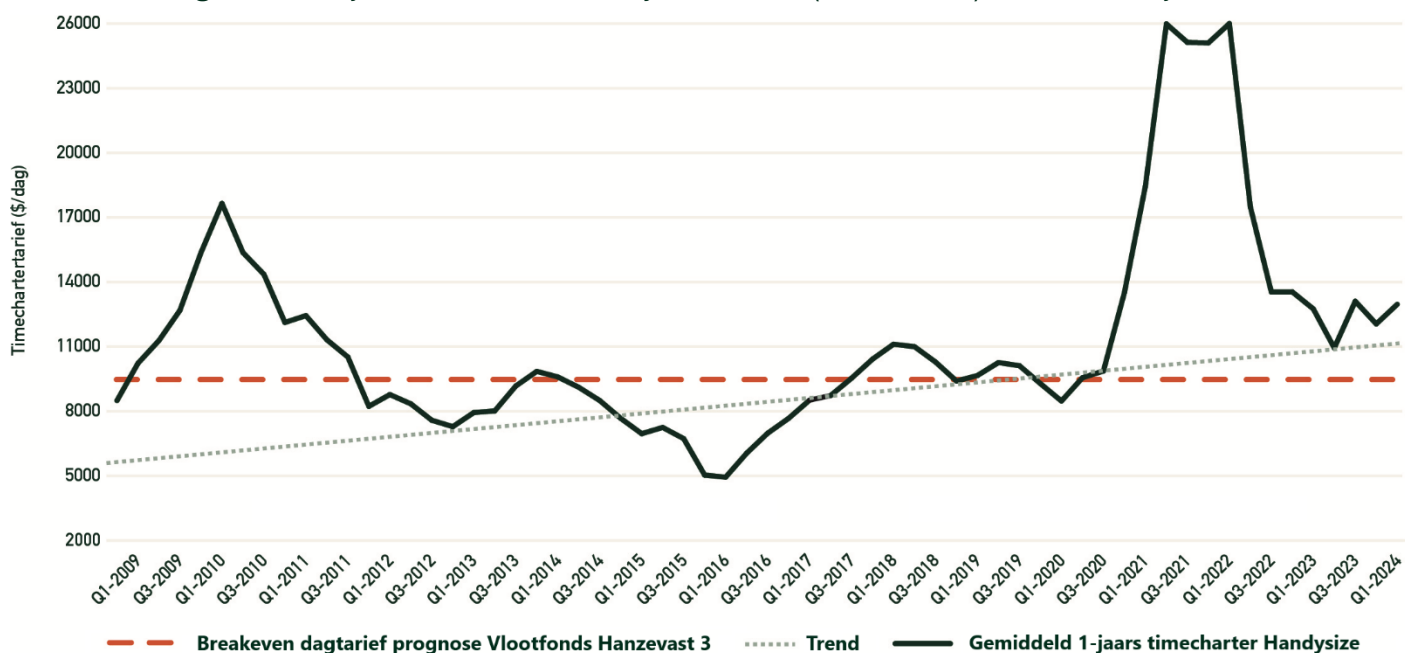
Aalborg, Abidjan, Abu Qir, Acapulco, Agadir, Alexandria, Altamira, Antonina, Antwerp, Arroyo Seco, Arzew, Ashdod, Aveiro, Bahia Blanca, Balboa, Barra Dos Coqueiros, Barranquilla, Baton Rouge, Beaumont, Becancour, Belfast, Bilbao, Bremen, Brooklyn, Brunsbuttel, Buenaventura, Burnside, Busan, Caldera, Caleta Michilla, Callao, Camden, Campana, Cartagena, Ceuta, Chimbote, Colombo, Conakry, Constantza, Contrecoeur, Corinto, Dakar, Dalian, Darica, Deendayal, Diliskilesi, Dordrecht, Dunkirk, El Ferrol, Foynes, Gdansk, Gdynia, Georgetown (Guyana), Ghent, Gijon, Great Yarmouth, Greenore, Guanta, Guayaquil, Haifa, Hereke, Heroya, Houston, Huelva, Immingham, Incheon, Isdemir, Iskenderun, Itaguai, Iwakuni, Jorf Lasfar, Kaliningrad, Kandalaksha, Klaipeda, Kohsichang, La Plata, Laem Chabang, Lake Charles, Lazaro Cardenas, Macapa, Manzanillo, Manzanillo, Marghera, Marina Di Carrara, Matane, Matarani, Mikawa, Montevideo, Morehead City, Mormugao (Goa), Mukran, Mumbai, Naoshima, Nemrut Bay, Newport (Wales), Nikolayev, Novorossiysk, Nueva Palmira, Odessa, Oran, Oulu, Pajaritos, Paradip Port, Paranagua, Pecem, Pertigalete, Piombino, Point Lisas, Pointe A Pitre, Pori, Port Alfred, Portland, Or, Poti, Praia Mole, Puerto Barrios, Puerto Cabello, Puerto Cortes, Puerto Quetzal, Qingdao, Richards Bay, Richmond, Riga, Rijeka, Rio De Janeiro, Rio Grande, Rio Haina, Rizhao, Rotterdam, Salaverry, San Lorenzo, San Nicolas, Santa Marta, Santarem, Santo Domingo, Santos, Sao Francisco Do Sul, Sao Luis, Savannah, Sete, Shanghai, Sheet Harbor, Sipitang, Sluiskil, Soderhamn, St. Petersburg, Stockholm, Stockton, Suape, Taichung, Taranto, Tarragona, Tavsancil, Thessaloniki, Three Rivers, Tilbury, Topolobampo, Tripoli, Tuapse, Tuxpan, Ust-Luga, Uusikaupunki, Valparaiso, Vancouver, Vancouver B.C., Varna, Venice, Vera Cruz, Vila Do Conde, Visakhapatnam, Vitoria, Weifang, Willemstad, Xingang, Yuzhny, Zarate

Bron: Hanzevast

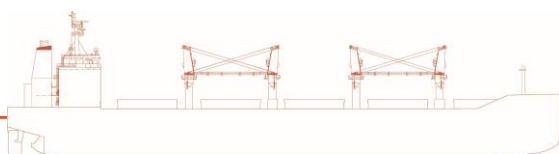
Rendabele chartertarieven

De ontwikkelingen van de handysize timecharter tarieven bieden uitzicht op een rendabele exploitatie. Op basis van de historische tarieven, ziet men dat het absorberen van de “nieuwbouw boom” van 2010-2013 tot 2016 heeft geduurd, waarna weer een balans tussen vraag en aanbod ontstaat.

De 1-jaars timecharter tarieven, over de afgelopen 5 jaar bedroegen gemiddeld USD 14.562 per dag. Het fonds neemt voor de prognose een timecharter tarief aan van gemiddeld USD 12.000,- per dag, met een jaarlijkse stijging van 1% met ingang van 2026.

Figuur 2.4 – 1-jaars timecharter Handysize Bulkers (38.000 DWT) tussen 2009 - juni 2024

Bron: Banchero Costa 06-2024, Clarkson Research Services Limited 2023



3. Waarom beleggen bij Hanzevast?

Sinds 1995 is Hanzevast aanbieder van innovatieve en hoogrenderende vastgoed- en scheepvaartfondsen. Als familiebedrijf met meer dan 30 jaar ervaring is tot heden meer dan €3,5 miljard geïnvesteerd in vastgoed en €600 miljoen in schepen.

Hanzevast Shipping

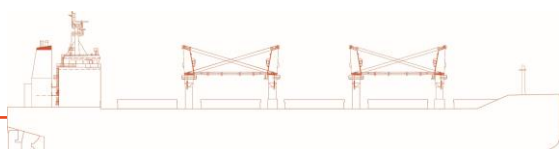
De kernactiviteiten van Hanzevast zijn complementair opgebouwd. Inkoop, exploitatie en verkoop worden voornamelijk zelf uitgevoerd, wat zorgt voor optimaal beheer van het door u geïnvesteerde vermogen.

Hanzevast Shipmanagement

De rederij Hanzevast Shipmanagement opgericht in 2002 en 100% dochter van Hanzevast Shipping richt zich op het exploiteren, bevrachten en verhuren van de vloot van bulkcarriers. Zij verzorgt al sinds oplevering het technisch, commercieel en financieel management van de Hanze G-serie schepen.

Risicospreiding in uw portefeuille

Scheepsfondsen bieden een aantrekkelijk lange termijn rendementspotentieel en correleren nagenoeg niet met andere beleggingsvormen zoals aandelen. Het Handysize Opportunity Fund is een unieke kans om schepen als real asset investment toe te voegen voor verdere spreiding binnen uw beleggingsportefeuille.



4. Fondsenmerken en propositie

Propositie

Middels deze unieke investeringsmogelijkheid stapt u aan boord van een vloot van vier hoogwaardige Handysize bulkcarriers.

Met deze propositie wordt u mede-eigenaar van de Hanze G-serie zusterschepen, gebouwd tussen 2012 en 2015 op initiatief en onder begeleiding van Hanzevast Shipping B.V. zijn gebouwd en geëxploiteerd. U profiteert direct van de exploitatie en toekomstige verkoopopbrengsten.

Door de schepen niet apart, maar in één vlootfonds onder te brengen, is de prestatie van het fonds minder afhankelijk van de kosten en inkomsten van één individueel schip.

Verwacht rendement

Het geprognosticeerde totaalrendement bedraagt 14,9% per jaar. Naar verwachting vindt de eerste dividenduitkering plaats in 2025. De totale geprognosticeerde uitkering per participant bedraagt EUR 253.915 per deelname van EUR 100.000. De waarde van uw belegging kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst.

De beschouwingsperiode van het Fonds is circa 11 jaar, waarbij de verkoop van de vier schepen gefaseerd plaatsvindt: ms Hanze Gendt in 2032, ms Hanze Gdansk en ms Hanze Göteborg in 2033 en ms Hanze Genua eind 2035. Het geprognosticeerde totaalrendement is inclusief de verwachte verkoopopbrengst.

Investeren in het Handysize Opportunity Fund

De totale eigen vermogen emissie bedraagt EUR 11.100.000,-, waarmee het Fonds een belang van gemiddeld >70% in bovengenoemde scheepsfondsen verkrijgt.

Participanten kunnen deelnemen door het verkrijgen van minimaal vier (4) Participaties à EUR 25.000, tezamen EUR 100.000 exclusief 3% administratievergoeding.

De opbrengst van de emissie wordt aangewend om de uitstaande obligatielening van de schepen af te lossen, wat resulteert in een lage bancaire financiering met gemiddeld 39,1% Loan to Value. (hierna: LTV)

Er wordt een bancaire lening aangetrokken ter hoogte van circa USD 24.000.000. Hier staat een waarde van USD 60.600.000 van de vier schepen tegenover (per 31-12-2023).

Belangrijkste kenmerken van het Fonds



Geprognosticeerd IRR-rendement van 14,9% per jaar.



Conservatieve financiering met LTV 39,1%¹.



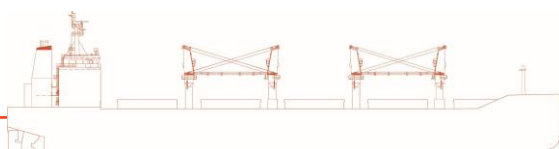
Risicospreiding door investering in meerderheidsbelang in een vloot van vier Schepen.



Lage fondskosten, geringe initiatiekosten.



Eigen rederij die al 10+ jaar het commercieel en technisch management van de Schepen verzorgt.

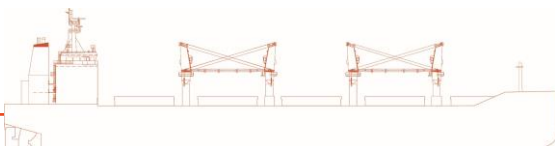


Figuur 4.1 – Hanze Gdansk en haar kenmerken – varend onder Nederlandse vlag



De exploitatie

De vier schepen worden thans ingezet op basis van timecharter-overeenkomsten bij twee verschillende charteraars, waarbij een vaste dagprijs wordt betaald. Naast een vast dagtarief, kennen de contracten een, in de markt minder gebruikelijke, profitshare structuur waardoor er ook (mee) geprofiteerd wordt van een stijgende markt. Tevens is in de timecharter contracten onderhandeld dat de kosten voor de in 2024 ingevoerde ETS emissierechten voor rekening van de charteraars komen.



Rendementsscenario's

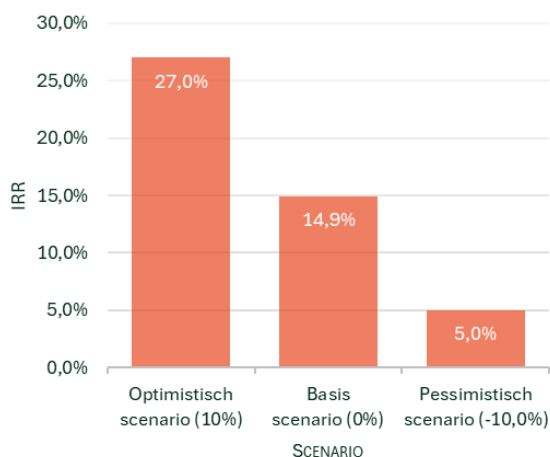
Om u een beeld te geven over de gevoeligheid van het fonds voor rendementsafwijkingen zijn hierna verschillende scenario's uitgewerkt. Hierbij is gekeken naar risico's die de winstgevendheid van de onderliggende scheepsfondsen het meest beïnvloeden: de bevrachtingsinkomsten, de rente op de financiering en de uiteindelijke verkoopopbrengst.

Bevrachtingsinkomsten

Op dit moment varen de vier schepen tot in 2025 op vaste timechartercontracten voor een gemiddelde dagopbrengst van USD 11.500 per schip per dag. In de prognoses wordt **geen** rekening gehouden met een eventuele upside door de profitshare.

Vanaf 2026 bedraagt de geprognosticeerde dagopbrengst per schip USD 12.120. De dagopbrengsten worden jaarlijks met 1% geïndexeerd. Figuur 4.2 toont het scenario van een 10% hoger gemiddeld bevrachtingstarief over 10 jaar en tevens een daling van 10%.

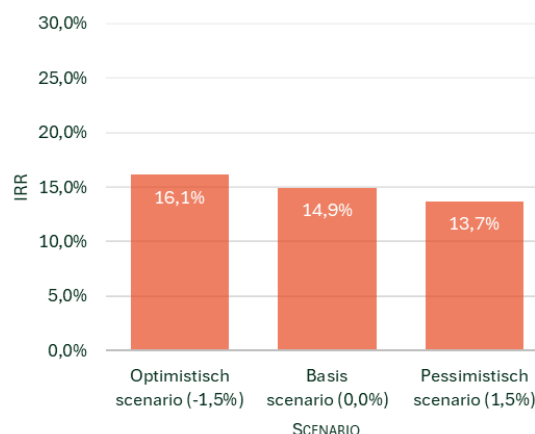
Figuur 4.2 – IRR bij afwijkend bevrachtingstarief



Afwijkende rentevoet

De bancaire financiering kent een variabele rentecomponent, de SOFR. In de prognose is een geprognosticeerde SOFR rente van 4,4% +3,7% rentemarge over de gehele financieringsperiode tot 2032 meegenomen. De uitgewerkte scenario's (figuur 4.3) tonen dat een stijging of daling van 1,5% van de SOFR, een 1,2% daling respectievelijk stijging van het totaalrendement betekent.

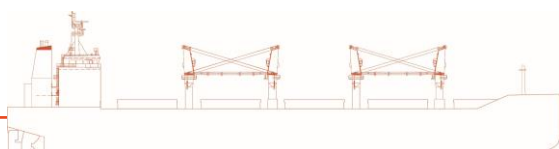
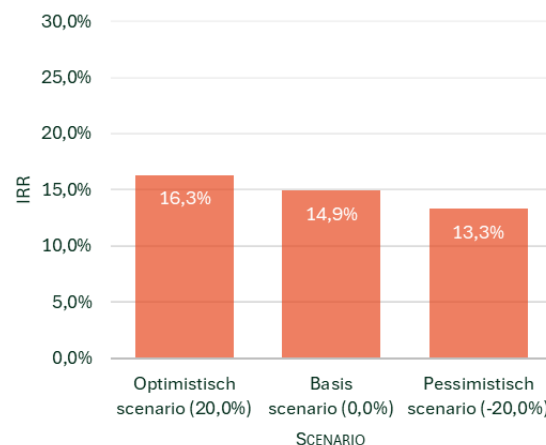
Figuur 4.3 – IRR bij afwijkende rente



Verkoopopbrengst

In het prospectus zijn wij uitgegaan van een verkoopopbrengst per schip van USD 7,0 miljoen, in lijn met de fiscale afschrijving. Dit is na een USD 1,0 miljoen investering voor het 20-jaar survey. In het pessimistische scenario wordt een 20% lagere verkoopwaarde aangenomen voor elk van de vier schepen. De lagere verkoopwaarde is dan circa gelijk aan de gemiddelde schrootwaarde van de schepen op dit moment.

Figuur 4.4 – IRR bij afwijkende verkoopopbrengst



Risico's

Beleggen in dit fonds brengt risico's met zich mee, zoals het marktrisico, kredietrisico, valutarisico, operationele risico's, wijzigingen in wet- en regelgeving en duurzaamheidsrisico's. Het intreden van deze risico's kan de financiële positie van het fonds negatief beïnvloeden. Uw rendement kan lager uitvallen dan het geprognosticeerde rendement, zie ook eerder getoonde scenario's. De kans bestaat dat u minder terugkrijgt dan u heeft ingelegd. Uw risico is beperkt tot uw inleg.

Marktrisico's

De scheepvaart is een cyclische markt waarbij vraag en aanbod de vrachtprijzen en waarde van een schip bepalen. Het kan gedurende de Beschouwingsperiode voorkomen dat minder dan de geprognosticeerde bevrachtingsopbrengst wordt gerealiseerd, wat leidt tot lagere inkomsten voor de scheepsfondsen, met een negatief effect op het Fonds resultaat. Door een combinatie van middel- tot langjarige timecharter contracten af te sluiten met vaste vrachttarieven, streeft het Fonds ernaar de volatiliteit te verminderen.

Daarnaast kan de gerealiseerde verkoopopbrengst van de schepen lager uitvallen dan geprognosticeerd. De waarde van tweedehands schepen is afhankelijk van de marktomstandigheden ten tijde van verkoop. Hoewel het Fonds in beginsel zelf een opportuun moment kan kiezen voor de verkoop van de schepen, kan het voorkomen dat de opbrengst lager uitvalt dan geprognosticeerd. Hierdoor kan het verwachte rendement lager uitkomen.

Kredietrisico

De scheepsfondsen waarin het Fonds een belang neemt maken gebruik van een hefboomfinanciering. Dit komt het rendement ten goede, echter verhoogt dit ook het risicoprofiel van het Fonds. De bancaire LTV van de scheepsfondsen bedraagt na de emissie <40%.

De leningvoorwaarden kennen variabele aspect(en), zoals bijvoorbeeld een (gedeeltelijk) variabele rentevoet. Mochten de variabele voorwaarden tijdens de financieringsperiode ongunstig wijzigen (zoals een verhoging van de rente), dan kan dit een negatief effect hebben op uw rendement.

Valutarisico

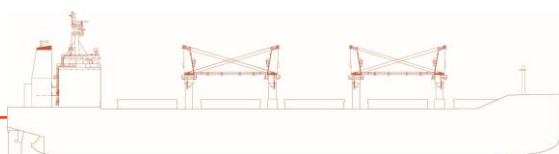
Het Fonds is gestructureerd in Euro's en de uitkeringen naar participanten vinden in Euro's plaats. De inkomsten en de meeste uitgaven, alsmede de financiering van de scheepsfondsen, zijn in USD. Een versterking van de EUR ten opzichte van de USD zou leiden tot een lager rendement (gemeten in EUR).

Schaderisico

Gedurende de investeringsperiode bestaat het risico dat een of meerdere van de Schepen averij oploopt. Als gevolg hiervan kan het aantal vaardagen lager uitvallen en/ of er kunnen er onverwachte kosten ontstaan. In het uiterste geval kan de schade zo ver oplopen dat een Schip verloren gaat, een zogenoemd "total loss" scenario. Het Fonds heeft voor de Schepen de gebruikelijke verzekeringen afgesloten om de financiële gevolgen zoveel als mogelijk te mitigeren.

Afwijkende kosten

Tijdens de Beschouwingsperiode kunnen de exploitatiekosten hoger uitvallen dan geprognosticeerd. De operationele kosten zijn onderhevig aan macroeconomische ontwikkelingen zoals inflatie en aan de ontwikkelingen binnen de scheepvaart. Hogere kosten hebben een negatieve invloed op de winstgevendheid en financiële positie van het Fonds



Duurzaamheidsrisico's

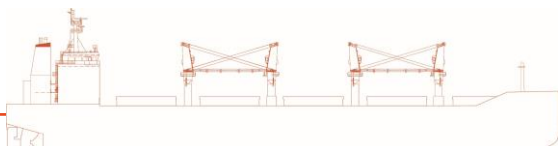
Wijzigingen (toekomstige) wet- en regelgeving

De Handysize bulkschepen opereren wereldwijd en zijn in beginsel gebouwd om grote hoeveelheden zware lading bij lage snelheden te vervoeren. Dat maakt het binnen de wereldwijde scheepvaart een segment met relatief een lage CO2-uitstoot per tonmijl. Het is echter mogelijk dat de Schepen en daarmee het Fonds in de toekomst worden geconfronteerd met een (nu nog onbekende) wijziging van internationale wet- en regelgeving omtrent milieu c.q. duurzaamheid.

Het Fonds kan hierdoor te maken krijgen met hogere (onderhouds)kosten of aanvullende (technische) investeringen die een nadelig effect hebben op de winstgevendheid van het Fonds.

Wijziging milieueisen en perceptie 'charteraars'

Het Fonds kan te maken krijgen met strengere eisen (of wensen) ten aanzien van de duurzaamheid voor transport door de charteraars of ladingontvangers, waardoor de Schepen minder eenvoudig vercharterd kunnen worden indien duurzamere alternatieven voor transport beschikbaar komen. Dit zou tot lagere bevrachtingsopbrengsten kunnen leiden. Gezien het gebrek aan alternatieve wijzen van internationaal transport in het algemeen en duurzamere opties voor internationaal transport in het bijzonder, wordt dit risico door de Beheerder als gering ingeschat.



Samenvattend

Waarom investeren in het Handysize Opportunity Fund?

- Hoog rendement van 14,9% gemiddeld geprognosticeerd per jaar
- Stabilisatie inkomsten door vlootfonds-structuur en gebruik vaste timecharters
- Lage bancaire financiering (LTV<40%)
- Financiering in 2032 volledig afgelost
- Eerste uitkering verwacht in 2025
- Unieke real asset investering en spreidingskans voor uw beleggingsportefeuille
- Flexibel, breed inzetbaar scheepstype met eigen kranen
- Toenemende vraag naar droge bulkschepen
- Bovengemiddeld verwachte groei van kleine droge bulk segment voor handysizers
- Geringe nieuwbouw door hoge prijzen, geringe capaciteit en onzekerheid toekomstige aandrijving

Waarom is deze investering extra interessant voor u als ...

...bestaande belegger in de Hanze G-serie?

Als certificaathouder in één of meerdere van de scheepsfondsen is uw rendement driedig:

1. Door deelname in het fonds ontvangt u 14,9% verwacht IRR; en
2. rendement over uw initiële investering in de Hanze G-serie; plus
3. verhoogt u de negatieve verkrijgingsprijs van uw fictief aanmerkelijk belang in één of meer van de scheepsfondsen.

...huidige achtergestelde leninggevers?

Als leninggever wordt u de mogelijkheid geboden om uw openstaande (JSB-) leningbedrag (inclusief premium) aan te wenden als deel van de kapitaalstorting. Dit betekent dat uw bestaande obligaties een deel van de nieuwe investering kunnen financieren, hetgeen uw initiële kapitaalbehoefte vermindert.

Deelname

Intussen is er door investeerders EUR 8.500.000 toegezegd. Er is nog 20% vrij beschikbaar voor u. Deelname is mogelijk vanaf EUR 100.000,-.

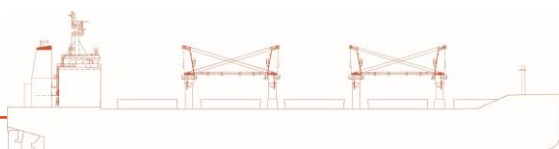
Inschrijvingen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Hanzevast behoudt zich expliciet het recht voor zonder opgaaf van redenen een inschrijving, geheel of gedeeltelijk, te weigeren dan wel niet te effectueren.

U kunt uw interesse kenbaar maken door contact met ons op te nemen. Dat kan via participanten@hanzevast.nl of telefonisch via 085-1300 200. Wij helpen u graag!

Naar de website

Maak een persoonlijke afspraak

Download prospectus



Genral Partner Vlootfonds Hanzevast 3 B.V.

Hoge der A 17
9712 AD Groningen

T: 085-1300 200
E: participanten@hanzevast.nl

www.hanzevast.nl