

Beantwoording vragen toetsingskader risicoregelingen

1. Wat is het probleem dat aanleiding is (geweest) voor het beleid? Is dit probleem nog actueel? Wat is de oorzaak van het probleem?

Goed functionerende en toegankelijke infrastructuur is één van de randvoorwaarden voor het ontstaan van een private sector die effectief ondernemerschap, buitenlandse handel en investeringen mogelijk maakt en door inclusieve groei mensen in lage- en middeninkomenslanden in staat stelt te voorzien in hun eigen levensonderhoud.

Lage- en middeninkomenslanden financieren steeds meer infrastructuur uit eigen begrotingsmiddelen. Ook de traditionele donoren en nieuwe donoren als China, hebben de afgelopen jaren hun infrastructurale ondersteuning aanzienlijk verhoogd, aldus de Inspectie Ontwikkelingssamenwerking en Beleidsevaluatie (IOB).

De middelen voor infrastructuur blijven echter ver achter bij de behoefte. In Afrika becijfert de Wereldbank het jaarlijkse financieringsstekort voor infrastructuur op USD 31 miljard¹. Andere studies laten in 2020 een investeringsbehoefte van USD 1.000 miljard extra per jaar zien om aan de infrastructurale vraag in lage- en middeninkomenslanden te voldoen. Dit komt enerzijds doordat er te weinig investeringswaardige projecten zijn (doordat projecten onvoldoende uitontwikkeld zijn) en anderzijds doordat de risico's door (private) investeerders te groot worden geacht. Vooral instabiele politieke regimes in lage- en middeninkomenslanden schrikken investeerders af.

Om toch voldoende kapitaal te mobiliseren voor de aanleg van infrastructuur, draagt de Nederlandse overheid via verschillende programma's bij aan de totstandkoming van infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden. In internationaal verband wordt bijvoorbeeld samengewerkt met andere donoren via trustfunds als de *Private Infrastructure Development Group* (PIDG) en het *EU-Africa Infrastructure Trustfund* (AITF). Ook via FMO – met programma's als het *Infrastructure Development Fund* (IDF) en het *Access to Energy Fund* (AEF) – wordt bijgedragen aan de totstandkoming van infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden. Waar deze programma's vnl. privaat gefinancierde infrastructuur mogelijk maken, leverde ORIO op haar beurt een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van publieke infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden.

Met een committeringsbudget van 140-180 miljoen euro per jaar, was ORIO van maart 2009 tot april 2014 een belangrijk instrument in het bilaterale ontwikkelingsbeleid van Nederland om daarmee een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van publieke infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden.

Diverse partijen constateerden echter problemen met betrekking tot de werking van ORIO. Een belangrijk probleem betrof het ontbreken van restfinanciering. Carnegie Consult schreef hierover onder meer het volgende:

“Bij met name bij exporterende bedrijven van kapitaalgoederen en uitvoerders van grote werken viel te beluisteren dat ORIO onvoldoende aansluit bij de behoeften van deze bedrijven. Daarnaast hebben ontvangende landen vaak een voorkeur voor een financieringsmethode waarbij zij niet zelf dienen te zorgen voor restfinanciering, die voor deze landen soms moeilijk of niet te verkrijgen is. Met name in opkomende markten en ontwikkelingslanden is de restfinanciering van een transactie bepalend of een opdracht aan een bedrijf wordt gegund. In ons omringende landen is vaak een financieringsinstrumentarium opgetuigd waarin handel en ontwikkelingssamenwerking hand in hand gaan en op deze wijze interessante financieringsaanbiedingen kunnen doen. ORIO wordt hiervoor als minder geschikt beoordeeld met name ook door de complexiteit van het instrument en de gestelde voorwaarden.” (Pag. 62, ORIO Review)

¹ Wereldbank, 2010. *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*.

én:

“Uit de Review is gebleken dat de aansluiting van ORIO met de Nederlandse exportkredietverzekering (EKV) niet optimaal is. (...) voor Nederlandse bedrijven heeft de regulieren EKV beperkingen omdat de EKV is gesloten op een aantal ORIO-landen of omdat de EKV beperkingen kent ten aanzien van plafond, type debiteuren of anderszins. Uit de uitgevoerde analyse van de ORIO-portefeuille blijkt, dat door de ontvangende landen (al dan niet met behulp van een private initiator) in ruim een kwart van alle transacties aansluiting gezocht wordt bij donoren en [internationale financiële instellingen, of] IFI's teneinde via deze kanalen restfinanciering te verkrijgen. Daarnaast kwam uit de interviews naar voren dat het als nadelig ervaren wordt, dat Nederland, in tegenstelling tot de meeste ons omringende landen, geen totaalpakket kan aanbieden ten behoeve van de financiering van projecten (...). Eén van de opties meer restfinancieringsmogelijkheden binnen Nederland te bewerkstelligen is het flexibeler maken van het instrumentarium.” (Pag. 77, ORIO Review)

In het rapport worden vervolgens een aantal opties verkend om de restfinanciering zeker te stellen. Het betreft onder meer (Pag. 78-82):

1. goede werkafspraken met Atradius DSB en benutting van de bestaande besluitvormingsstructuur (ministeries van Financiën en Buitenlandse Zaken) voor het EKV-beleid om ORIO-restfinancieringen voor landen waarvoor thans geen EKV-dekking bestaat mogelijk te maken;
2. de inrichting van een overheidsloket, waar voor individuele transacties de drie componenten schenking, restfinanciering en EKV gecoördineerd en gecombineerd kunnen worden;
3. inzetten van het *Dutch Good Growth Fund* (DGGF) voor uitbreiding van de EKV naar DGGF-landen;
4. reserveer binnen het ORIO-budget een garantiefaciliteit voor het afdekken van risico's op landen waarvoor de huidige EKV niet of beperkt open is;
5. creëer een flexibel instrumentarium via een mix van schenkingen, rentesubsidies en grace period;
6. verstrek leningen uit begrotingsmiddelen.

2. Waarom rekent de overheid het tot haar verantwoordelijkheid om het probleem op te lossen. En waarom ligt de verantwoordelijk op rijksniveau en niet op decentraal niveau?

Zoals onder 1) beschreven blijven de middelen voor infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden ver achter bij de behoefte. Om toch voldoende kapitaal te mobiliseren voor de aanleg van infrastructuur, heeft de Nederlandse overheid o.a. via het ORIO programma de afgelopen jaren een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van infrastructuur in deze landen. Ten aanzien van de werking van dit programma, werden echter diverse knelpunten geconstateerd. Het is de taak van de Nederlandse overheid om haar programma's zo efficiënt en doelmatig mogelijk in te richten. DRIVE is er dan ook om deze knelpunten te adresseren.

De belangrijkste reden om met een risicoregeling te gaan werken is de door Carnegie en andere partijen geconstateerde problematiek rondom de ontbrekende restfinanciering. Door de verantwoordelijkheid voor het arrangeren van de financiering bij het subsidie-aanvragende bedrijf te leggen, wordt een bijdrage geleverd aan het oplossen van de restfinancieringsproblematiek. Via een bedrijf is het immers eenvoudiger te bemiddelen bij de totstandkoming van het totale financieringspakket. Door tevens een bredere waaier aan financieringsinstrumenten te bieden, wordt het bedrijf daar verder in ondersteund. Deze financieringsinstrumenten zijn primair beschikbaar voor de MOL's en landen met een hoge schuldenlast, omdat het juist in die landen moeilijk is gebleken een totaal financieringspakket te arrangeren.

3. Is de regeling a) ter compensatie van risico's die niet in de markt kunnen worden gedekt en/of b) het instrument waarmee een optimale doelmatigheidswinst kan worden bewerkstelligd? En heeft de regeling een beargumenteerde meerwaarde boven een kasstroom of subsidie?

Belangrijk kenmerk van DRIVE is dat het publieke (lees: niet commercieel haalbare óf financierbare) infrastructuur mogelijk maakt. Per definitie is er daarom sprake van het afdekken van risico's die niet in de markt kunnen worden gedekt. Dit kan door middel van een kasstroom/subsidie (zonder terugbetalingsverplichting) of de inzet van een financieringsinstrument. Bij DRIVE wordt gekozen voor

een combinatie van beide, juist om aanvullend te kunnen zijn aan de markt. In de zgn. middeninkomenslanden is een hoge subsidie zonder terugbetalingsverplichting niet altijd nodig en kan de markt prima voor private financiering zorgen. Bij de minst ontwikkelde landen en landen met een hoge schuldenlast, is dit echter wel eens een probleem gebleken. Hiervoor zullen aanvullende instrumenten ter beschikking moeten worden gesteld om de restfinanciering zeker te stellen. De meerwaarde boven een reguliere kasstroom of subsidie is dat tegenover de financiering van de overheid ook inkomsten staan (in de vorm van binnengekomen rentes, premies en aflossingen). Per saldo kost het de Nederlandse overheid dus minder geld. Daarmee wordt wel een groter risico gelopen. Hieronder wordt nader ingegaan op het mitigeren van deze risico's.

Dit geldt eveneens voor de aanvullende exportkredietverzekeringmogelijkheden die vanuit DRIVE kunnen worden aangeboden. Een aantal van de DRIVE-projecten die niet voor de bestaande exportkredietverzekeringfaciliteiten in aanmerking komt, vanwege het landenbeleid dat wordt gevoerd, is risico-technisch wel verantwoord en kan bijdragen aan de ontwikkeling van lage- en middeninkomenslanden. Bovenal geldt hierbij dat het efficiënter is de markt financieringen te laten verstrekken en die vervolgens te verzekeren dan zelf financieringen te verstrekken. Het uitgangspunt van de aanvullende exportkredietverzekering via DRIVE zal zijn deze revolverend uit te voeren (in het bredere kader van de bestaande faciliteiten voor exportkredietverzekering); de premies zullen de uitvoeringskosten en de schades dienen te compenseren. Dit is vanuit internationale afspraken in OESO-verband verplicht maar zeker ook vanuit het uitgangspunt efficiënt om te gaan met het budget, te verkiezen boven subsidies en leningen door de overheid. Uiteraard zal per project steeds de reguliere EKV als uitgangspunt dienen en alleen als hier geen verzekeringmogelijkheden zijn, komt de exportkredietverzekering van DRIVE in beeld.

4. Is er al een andere garantie/wet/regeling die de verplichting ex-/impliceert?

Nee. DRIVE dient ter vervanging van het ORIO-programma, dat sinds maart 2009 schenkingen aan overheden in lage- en middeninkomenslanden mogelijk maakte, voor Nederlandse exporteurs waar nodig gecombineerd met een exportkredietverzekering verstrekt door Atradius DSB. Aangezien ORIO slechts schenkingen verstrekte aan overheden, was er geen sprake van een risicoregeling. Er is al wel een bestaande EKV-faciliteit en het Onderdeel 3 van het DGGF, maar er zullen projecten/transacties zijn die wegens het maximale bedrag en bedrijfsomvang hiermee niet gefaciliteerd kunnen worden.

5. Is bekend wat de mogelijke effectiviteit van de betreffende risicoregeling is?

Uit de ORIO Review is gebleken dat in ruim een kwart van alle transacties aansluiting gezocht wordt bij donoren en IFI's teneinde via deze kanalen restfinanciering te verkrijgen. Dit kwam grotendeels voort uit het feit dat het Nederlandse financieringsinstrumentarium tekort schoot, door ontbrekende EKV of mogelijkheden om een deel van de rente- en premiekosten te subsidiëren, garanties of leningen te verstrekken. Instrumenten die door andere donoren veelal wel kunnen worden ingezet. Ook bij ORET werd een kwart van de transacties gefinancierd met behulp van IFI's of andere donoren of moest de transactie wegens gebrek aan restfinanciering worden afgebroken. Het betrof hier overigens niet alleen de minst ontwikkelde landen, maar ook een aantal lage middeninkomenslanden. Deze gevallen kunnen in de toekomst worden ondersteund via aanvullende (EKV) of de inzet van garanties.

6. Wat zijn de risico's van de regeling:

a. Hoe staan risico en rendement van de regeling tot elkaar in verhouding?

Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen beleidsrisico's en rendement (of beleidsimpact) en financieel risico en rendement. Financieel risico en rendement spreken voor zich. Beleidsmatig is de doelstelling van DRIVE het mogelijk maken van (middelgrote) publieke infrastructuur in lage- en middeninkomenslanden die rechtstreeks bijdraagt aan het ontwikkelen van een private sector ter plaatse en ondersteunend is aan de speerpunten water, voedselzekerheid en Seksuele Reproductieve Gezondheid en Rechten (SRGR), en de doelstellingen van de minister op het terrein van klimaatrelevante investeringen. Tevens moet DRIVE bijdragen aan het oplossen van de restfinancieringsproblematiek waar ORIO mee kampte, een grotere betrokkenheid van het

bedrijfsleven bewerkstelligen en meer ontwikkelingsrelevantie realiseren door focus en programmatische samenhang.

Financieel is het rendement van de regeling het kleinst bij de verstrekking van subsidie zonder terugbetalingsverplichting. Het geld legt direct beslag op het beschikbare budget en revolveert niet. Echter de realisatie van infrastructurele projecten in de minst ontwikkelde landen c.q. fragiele staten heeft beleidsmatig de hoogste impact. Deze projecten zullen namelijk zonder overheidsingrijpen niet gerealiseerd worden. Daarnaast valt deze subsidieverlening formeel niet onder de risicoregeling.

De verstrekking van leningen heeft een hoger financieel rendement aangezien het uitgeleende bedrag in principe wordt terugbetaald en opnieuw kan worden ingezet. Het risico bestaat uit de mogelijkheid dat het geleende geld niet wordt terugbetaald. Overigens heeft dit geen consequenties voor de begroting aangezien de verstrekte lening al ten laste van de begroting is gebracht en de te ontvangen rentes en aflossingen niet als ontvangsten worden geraamd. Wel is er mogelijk sprake van beleidsrisico's die samenhangen met projectrisico's. Dat wil zeggen dat op voorhand niet te zeggen is of de financiering er uiteindelijk toe leidt dat het project haar beoogde doelstellingen haalt.

Beleidsmatig en financieel geeft garantieverstrekking veruit het hoogste rendement. Niet alleen is het revolverend (als de garantie vervalt kan deze opnieuw worden ingezet) maar ook komt het hefboomeffect het beste tot zijn recht: met een beperkte financiële inzet kan een veelvoud aan activiteiten worden gerealiseerd, afhankelijk van de gehanteerde hefboom. Het financiële risico is bij garanties logischerwijs ook het hoogst. Echter omdat garanties worden verstrekt op leningen aan overheden (en niet aan risicovolle projecten) kan bij een goede portefeuillespreiding het risico relatief laag gehouden worden en volstaat de begrotingsreserve om eventuele *defaults* te dekken. Opgemerkt moet worden dat bij een garantieverstrekking de bank weliswaar niet het gehele risico wil nemen (anders was er geen garantie nodig), de bank blijft verantwoordelijk voor een substantieel deel van het risico (20-40%). De bank zal dus nog steeds een gedegen risicobeoordeling uitvoeren. Op die risicobeoordeling kan DRIVE derhalve aansluiten.

In de Voorjaarsbesluitvorming is afgesproken een garantieplafond vast te stellen van EUR 55 miljoen per jaar. Ter afdekking van de risico's en ter compensatie van de *mismatch* in de tijd tussen (premie)inkomsten en uitgaven (ten behoeve van schades), is afgesproken een interne begrotingsreserve aan te houden volgens de verhouding 1:4. Daarmee blijft het totaal additionele risico voor de Staat in de eerste vijf jaar dat DRIVE loopt (en voor het einde waarvan zij wordt geëvalueerd) beperkt tot EUR 206,3 miljoen (EUR 275 miljoen garantieplafond minus EUR 68,75 miljoen storting in de begrotingsreserve). Tevens is besloten een initiële storting van EUR 12,5 miljoen in de begrotingsreserve te doen, bij start van DRIVE.

b. Wat is de inschatting van het risico op waarschijnlijkheid, impact, blootstellingduur of beheersingsmate?

In de opzet van de onder DRIVE te verstrekken garanties, is de private financier (een bank of exporteur) gedekt voor 60-80% van de ter beschikking te stellen restfinanciering. Dit houdt in dat een deel van de risico's altijd voor de exporteur en/of bank zelf is. Dit is een stimulans voor de aanvragende partij om voorzichtig met projectrisico's om te gaan en deze niet achteloos te accepteren, maar om eerst zaken als de kredietwaardigheid van de afnemer te controleren.

In de opzet van de reguliere EKV en Onderdeel 3 DGGF, als ook de aanvullende EKV mogelijkheden die voor DRIVE binnen dat laatste instrument worden gecreëerd, is de aanvragende exporteur gedekt tot 98% voor politieke risico's en voor 95% op commerciële risico's, percentages die internationaal gangbaar zijn. Daarnaast is de aanvragende bank gedekt voor dezelfde percentages op de lening die de lokale overheid bij de bank afsluit, over het algemeen de projectsom minus de aanbetaling. Dit houdt in dat een deel van de risico's altijd voor de exporteur en/of bank zelf is. Net als bij garanties, is dit een stimulans voor de aanvragende partij om voorzichtig met projectrisico's om te gaan en deze niet achteloos te accepteren, maar om eerst zaken als de kredietwaardigheid van de afnemer te controleren.

RvO.nl en Atradius DSB zijn voor hun activiteiten namens de minister van BH&OS daarnaast aan een Monitoring- en Evaluatiekader (M&E-kader) onderhevig, waardoor ook hun risico-inschatting aan

evaluatie onderhevig is. Ook zij dienen dus aandacht aan bijvoorbeeld risico-inschatting te besteden om het fonds revolverend te houden. Hoewel de revolverendheid van het fonds niet volledig te verzekeren valt door een goede risico-inschatting is dit wel een belangrijk element. Overigens heeft met name Atradius DSB een uitstekend *track record* t.a.v. het succesvol (revolverend) uitvoeren van regelingen voor de Staat.

DRIVE maakt net als de EKV en het DGGF gebruik van lokale kennis en expertise, bij onder meer Nederlandse ambassades, Nederlandse bedrijven ter plekke, (ontwikkelings)banken zoals FMO en commerciële banken, investeringsfondsen, NGO's en kennisinstellingen, om een goede en fijnmazige inschatting van risico's en rendementen te kunnen maken.

Hierboven is uitgelegd hoe de aanvrager van een garantie of verzekering, en RvO.nl en Atradius DSB als uitvoerder, worden gecommiteerd om zorgvuldig om te gaan met hun risico-analyse. Dit is nodig om te voorkomen dat projecten worden aangetrokken die te risicovol zijn waardoor de revolverendheid in het geding zou kunnen komen. Dit moet er uiteindelijk voor zorgen dat de risico's en de rendementen DRIVE tegen elkaar opwegen.

Het risico van de exportkredietverzekering en de risico's verbonden aan de garanties of verzekeringen die via DRIVE worden verstrekt, zijn lager dan de risico's verbonden aan garanties of verzekeringen die via het DGGF worden verstrekt, aangezien niet private partijen de debiteur zijn in een te verzekeren project/transactie maar overheden. Overheden zijn veel meer afhankelijk van een goede reputatie op de internationale (kapitaal-)markten en zullen minder geneigd zijn leningen niet terug te betalen.

Conform de procedure die is gevolgd voor DGGF spoor 3, heeft Atradius DSB op verzoek van het ministerie van Buitenlandse Zaken een BIS III IRB RWA (*Internal Rate Based, Risk Weighted Asset*) analyse gedaan. Dit betreft een door Basel III voorgeschreven analyse om te bepalen hoeveel kapitaal een kredietverschaffer aan moet houden om de risico's op verstrekte kredieten af te dekken. De verzekerde leningen kunnen als kredieten worden beschouwd. Ditzelfde model is toegepast voor de hefboomberekeningen bij DGGF spoor 3. De analyse kent vier belangrijke componenten:

1. De 1-year *Probability of Default (PoD)*, ofwel het risico dat een debiteur failliet gaat, welke is afgeleid van de *External Letter Rating*, ofwel de kredietstatus.
2. De *Loss Given Default (LGD)*, ofwel het gegeven verlies wanneer een debiteur in *default* is. Dit is 1 minus het terugvorderingspercentage (bij faillissement hoeven schulden niet tot nul te worden afgeschreven)
3. De *Exposure at Default*, ofwel het uitstaande bedrag aan verstrekte kredieten op het moment van faillissement/*default*
4. De *maturity*, ofwel de looptijd van uitstaande kredieten; hiervoor is een gewogen gemiddelde van de looptijd van een lening gebruikt.

Wanneer bovenstaande analyse wordt uitgevoerd voor DRIVE, blijkt dat de verhouding tussen kapitaal en uitstaande portefeuille maximaal 1:5,96 zou moeten zijn. Dit houdt in dat voor iedere euro DRIVE aan kapitaal houdt zij een EKV of garantie ter waarde van EUR 5,96 kan uitzetten.

Het verschil met de uitkomst voor DGGF spoor 3 valt onder meer te verklaren uit de aard van de debiteuren. Bij DGGF ging het om private kopers, die gemiddeld genomen een lagere kredietstatus (*External letter rating*) hebben dan de publieke kopers (overheden) bij DRIVE. De kans dat overheden omvallen wordt door beleggers met andere woorden kleiner geacht dan de kans dat private ondernemingen failliet gaan. Bovendien wordt het risico niet gelopen op de cashflow van een project, zoals bij DGGF, maar enkel op de solvabiliteit van de overheid. Ook de *Loss Given Default*, ofwel het niet terug te vorderen verlies, is lager bij transacties waarbij een publieke koper betrokken is dan transacties waarbij een private koper betrokken is. Via de Club van Parijs is het immers in veel gevallen mogelijk om schulden terug te vorderen. Al met al verklaart dit het verschil tussen de factor 1:3,75 bij DGGF en 1:5,96 bij DRIVE, ondanks de langere gemiddelde looptijd van DRIVE financieringen.

In de Voorjaarsbesluitvorming is afgesproken voorzichtigheidshalve met een hefboom van 1:4 te werken. Op basis van de *midterm review* kan worden besloten de hefboom aan te passen.

Ter afdekking van de risico's en ter compensatie van de *mismatch* in de tijd tussen inkomsten en uitgaven wordt, net als bij het DGGF, een begrotingsreserve aangehouden. Omdat er geen andere risicoregelingen zijn die kunnen worden afgebouwd, wordt bij de start van DRIVE een eerste storting in de reserve gedaan van EUR 12,5 mln, ter compensatie van het extra financiële risico dat de Staat kan gaan lopen door het verstrekken van garanties en verzekeringen. De reserve zal jaarlijks worden aangevuld vanuit rente- en premieontvangsten plus een dotatie vanuit de BH&OS-begroting om tot de verhouding 1:4 te komen. Dit gebeurt op basis van de prognoses van de uitvoerder voor de te verstrekken garanties en het bedrag aan uitstaande garanties en verzekeringen. De begrotingsreserve mag op basis van de prognoses van de uitvoerder voor het komende half jaar conform de hefboom worden aangevuld en dient uiterlijk een jaar na het verstrekken van een garantie of verzekering bijgevuld te zijn tot het benodigde bedrag dat volgt uit de vastgestelde hefboom. Daarnaast wordt de reserve aangevuld als deze onder de minimumgrens van EUR 12,5 mln. zakt. Dit gebeurt uiterlijk in het jaar nadat de reserve onder deze grens is uitgekomen. Het risico wordt verder beperkt door een jaarlijks garantieplafond in te stellen van EUR 55 miljoen per jaar. Dat wil zeggen dat RvO.nl en Atradius gezamenlijk voor maximaal EUR 55 miljoen per jaar aan garanties en verzekeringen mogen aangaan.

c. Wat is het totaalrisico van de regeling?

Het risico is als volgt opgebouwd:

1. Voor het subsidiedeel zonder terugbetalingsverplichting: geen risico.
2. Voor de subsidies met terugbetalingsverplichting geen begrotingsrisico (want volledig gedekt binnen de begroting), wel beleidsmatig risico dat niet wordt terugbetaald
3. Voor garanties en verzekeringen: Het risico bestaat uit het verschil tussen de op enig moment uitstaande garanties en de omvang van de begrotingsreserve. In de Voorjaarsbesluitvorming is een jaarlijks garantieplafond bepaald van EUR 55 miljoen en een begrotingsreserve te vullen met een bodem storting van EUR 12,5 mln en aangevuld volgens de ratio 1:4 voor de uitstaande garanties. Het aanvullende risico voor de Staat kan derhalve oplopen tot maximaal EUR 206,3 miljoen in vijf jaar tijd.

d. Heeft de minister door middel van de gekozen institutionele inbedding van de regeling, ook als deze op afstand wordt uitgevoerd, voldoende mogelijkheden tot beheersing van de risico's?

RvO.nl is bepalend bij het risicobeheer van de onder DRIVE te verstrekken leningen en garanties. Dit is ook het geval bij andere risicoregelingen uitgevoerd door RvO.nl, zoals DGGF spoor 1, de Groeifaciliteit/GO en de BMKB-regeling.

Atradius DSB is bepalend bij het risicobeheer van de DRIVE-EKV, daar zij de portefeuille beheren. Dit is ook het geval bij de reguliere EKV-faciliteit en bij Onderdeel 3 van het DGGF. Atradius is eerste verantwoordelijke in het bepalen van de risico's, al wordt hun besluit nog wel ter goedkeuring voorgelegd aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Van de uitvoerders wordt in het kader van monitoring en evaluatie gevraagd ieder kwartaal een uitvoeringsrapportage op te leveren. Op basis van deze rapportages kunnen door het ministerie aanwijzingen gegeven worden aan de uitvoerders. Ook los van deze rapportages heeft de minister van BH&OS als opdrachtgever te allen tijden het recht om aanvullende en dwingende aanwijzingen te geven aan de uitvoerders.

7. Welke premie wordt voorgesteld en hoeveel wordt doorberekend aan de eindgebruiker?

Voorgesteld wordt financiering op basis van marktconform percentages, of een afgeleide daarvan, te verstrekken. Voor het DGGF is berekend dat hiervoor primair een tarief van 2,5 – 4,5% van de totale restfinanciering als uitgangspunt geldt. De premie is afhankelijk van de risico-inschatting. Onder andere de risicoklasse van het land waar de afnemer gevestigd is speelt mee. De OESO heeft minimumpremies bepaald op basis van de risico's van de landenklasse en afnemersklasse. De in rekening gebrachte premie zal volgens deze regels in ieder geval kostendekkend moeten zijn. Hierover worden jaarlijks afspraken gemaakt in de opdrachtverstrekking aan RVO.

Indien er sprake is van gemengd krediet, zullen de leningen *pari passu* met de bank worden verstrekt. Tevens wordt een front end fee in rekening gebracht van 0,5% van de totale restfinanciering. Deze rente zal in eerste instantie voor 100% worden doorberekend aan het Nederlandse bedrijf of de Nederlandse financier die de financiering aanvraagt. Afhankelijk van het land en het project waarvoor financiering wordt aangevraagd, kan er sprake zijn van rentesubsidie en/of een *grace period*, die dan door DRIVE wordt bekostigd.

8. *Wat zijn de uitvoeringskosten van de regeling?*

Voor de uitvoering van de DRIVE-EKV wordt aangesloten bij de samenwerkingsovereenkomst tussen Atradius DSB en het ministerie van Buitenlandse Zaken, welke een addendum is bij de overeenkomst tussen Atradius DSB en het ministerie van Financiën. Uitgangspunt is dat de DRIVE-EKV binnen deze overeenkomst wordt uitgevoerd. Aangezien het om een zeer beperkt aantal transacties zal gaan, ligt het niet voor de hand dat de uitvoeringskosten aanzienlijk toenemen.

De uitvoeringskosten voor de DRIVE onderdelen die door RvO.nl worden uitgevoerd, moeten nog worden bepaald in overleg tussen RvO.nl en het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

9. *Wat is de einddatum van het risico?*

De overeenkomst tussen het ministerie van Buitenlandse Zaken en RvO.nl inzake DRIVE zal worden toegevoegd aan de reguliere raamovereenkomst tussen beide partijen. Dit is een convenant voor onbepaalde tijd. De deelopdrachten die daaronder worden verstrekt hebben een looptijd van 1 jaar. Het programma wordt – in overleg met de Inspectie Ontwikkelingssamenwerking en Beleidsevaluatie (IOB) – regelmatig geëvalueerd, hetgeen kan leiden tot een besluit omtrent de voorzetting, aanpassing of stopzetting van het programma. Onderdeel van deze evaluatie is ook het garantiëplafond en de omvang van de begrotingsreserve. De risico-instrumenten zullen uiterlijk na vier jaar voor het eerst worden geëvalueerd waarna in het vijfde jaar besloten kan worden over voortzetting, stopzetting of aanpassing van de instrumenten. Bij het stopzetten van DRIVE zullen de onder DRIVE verstrekte financiering en garanties tot maximaal 12 jaar na de initiële verstrekingsdatum doorlopen.

De uitvoering van de aanvullende EKV-mogelijkheden voor DRIVE wordt ingepast binnen de samenwerkingsovereenkomst tussen Atradius DSB en het ministerie van Buitenlandse Zaken in het kader van het DGGF, welke een addendum is bij de overeenkomst tussen Atradius DSB en het ministerie van Financiën. De exportkredietverzekering van DRIVE loopt parallel aan de DRIVE-regeling, tenzij het DGGF tussentijds wordt stopgezet. Bij het stopzetten van DRIVE dan wel het DGGF loopt het risico maximaal 12 jaar door na het verstrekken van de initiële polis, daar DRIVE en DGGF in de regel geen (garanties op) financiering verstrekken voor langer dan 12 jaar.

10. *Hoe wordt de informatie die nodig is om de evaluatie (periodiek en na afloop) van de regeling uit te kunnen voeren verkregen?*

Voor DRIVE zal een monitoring- en evaluatiekader (M&E-kader) worden vastgelegd dat gaat kijken in hoeverre DRIVE haar doelstellingen bereikt. De monitoring- en steekproefsgewijze evaluatie van projecten zal worden uitgevoerd door RvO.nl zelf, die daarvoor net als bij ORIO middels een raamovereenkomst externe partijen in kan huren. De evaluatie op programmaniveau wordt uitgevoerd door IOB op basis van o.a. de resultaten van de monitoring en projectevaluatie. De resultaten van deze monitoring worden door RvO.nl verwerkt in het evaluatiekader van het raamcontract.