



Heeft de Nederlandse staat 400 miljoen euro teveel betaald bij de aankoop van het gastransportnet? Meer **OPENHEID** is gewenst.

GASDEAL STINKT



Eind 2004 zette minister Gerrit Zalm van Financiën een flinke stap voorwaarts in de deregulering van de energiemarkt toen hij een akkoord bereikte met Shell en Exxon-Mobil over de overname van hun 50-procentsbelang in het landelijke gastransportnet. De staat bezat al de andere helft van de aandelen. Met de overname was een bedrag gemoeid van 2,78 miljard euro. De definitieve aankoop werd in de zomer van vorig jaar afgerond, met terugwerkende kracht tot 1 januari 2005.

Met de nationalisatie van het gastransportnet werd de oude Gasunie opgesplitst in een transport- (NV Nederlandse Gasunie) en een handelsdeel (Gasunie Trade & Supply BV). Binnen het transportdeel is de divisie Gas Transport Services (GTS) verantwoordelijk voor het beheer van het gastransportnet.

Over de overnamesom van 2,78 miljard euro is vanaf het begin het nodige te doen geweest. In januari 2005, tijdens een Algemeen Overleg van de vaste Kamercommissie voor Economische Zaken

Brinkhorst vindt dat minister Zalm geen fouten heeft gemaakt bij de overname van GTS.

(EZ), plaatsten diverse commissieleden vraagtekens bij het bedrag. 'Hoe is men gekomen tot het bedrag van 2,78 miljard euro?', vraagt Jos Hessels (CDA) zich af, zo blijkt uit de notulen. Hessels 'stelt voor het onderhandelingsakkoord op basis van de controletaak van de Tweede Kamer te laten controleren door de Algemene Rekenkamer'.

Paul de Krom (VVD): 'Hij vindt het niet acceptabel dat de Kamer nergens informatie krijgt over hoe de staat met marktpartijen tot het bedrag van 2,78 miljard euro is gekomen.' SP-Kamerlid Fenna Vergeer twijfelt het openlijkst aan de hoogte van het bedrag: 'Zij vraagt of de minister kan ingaan op de totstandkoming van de 2,78 miljard euro voor het transportnet, een bedrag dat haar aan de riante kant lijkt. Verder vraagt zij om de inschakeling van een onafhankelijke instantie, voor het uitvoeren van een waardering van het gastransmissienet.' Aan twijfels geen gebrek dus.

In een eerste reactie geeft Laurens Jan Brinkhorst (D66) aan dat hij 'het onderhandelingsresultaat zeer positief waardeert'. Verder lezen we: 'Het bedrag waar het hierbij om gaat, is in essentie de netto contante waarde van de extra transportinkomsten voor de staat. (...) In de prijs zitten verschillende elementen van activa en participaties van de Gasunie.' Een precieze, cijfermatige onderbouwing van het bedrag geeft Brinkhorst in die bijeenkomst echter niet.

Later geeft Zalm (Brinkhorst is op dat moment ziek) in een vertrouwelijk overleg

met de vaste commissie alsnog een onderbouwing. Commissielid De Krom was ook bij het overleg aanwezig. "Het is een tijd geleden, ik weet niet meer in detail wat er is besproken. Al zou ik het weten, dan zou ik daar niet mee naar buiten mogen komen. Ik herinner me wel dat de commissie overtuigd werd door de uitleg van de minister." Uiteindelijk komt er daarom geen extra onderzoek door de Rekenkamer of een onafhankelijke instantie, zoals enkele commissieleden aanvankelijk wensten. Het boek leek gesloten.

De bal is onlangs weer aan het rollen gebracht door Rob Aalbers en Joost Poort, die als senior onderzoekers verbonden zijn aan de Stichting Economisch Onderzoek (SEO). Niet 2,8 miljard (afgerond), maar 2,4 miljard euro is een reële waarde voor het 50-procentsbelang in het transportnet, zo becijferden ze vorige week in *Het Financieele Dagblad*. Zalm betaalde dus maar liefst 400 miljoen euro te veel.

Bij hun berekening baseren de SEO-onderzoekers zich op het reguleringskader dat toezichthouder DTe enkele maanden na het tekenen van het contract presenteerde. Daarin worden de geregleerde tarieven van GTS vastgesteld (het bedrijf mag immers maar een beperkte winst maken op de Nederlandse transportactiviteiten) en wordt een waardering gegeven van de activa, twee belangrijke ingrediënten om de overnamesom te bepalen. De DTe waardeert de activa van GTS op 4,8 miljard euro. Omdat het bedrijf een schuldenlast heeft van 0,8 miljard, blijft er voor de aandeelhouders 4,0 miljard over. GTS mag op termijn slechts beperkt winst maken op gastransport, maar mag tot 2009 nog wel 500 miljoen euro aan overwinst realiseren. De waarde stijgt daarmee tot 4,5 miljard euro.

Daarnaast beschikt GTS over enkele participaties, onder meer in de Balgzand-Bacton Line (BBL). De waarde van de participaties bedraagt op 1 januari 2005 (de datum van de juridische overdracht van de aandelen) 300 miljoen euro. Daarmee komt de totale waarde van GTS op 4,8 miljard euro, waarmee de helft van de aandelen op 2,4 miljard euro is gewaardeerd, aldus de berekening van Aalbers en Poort.

"Voordat de DTe tot haar reguleringskader kwam, is er een consultatieronde geweest", licht Aalbers toe. "Iedere belanghebbende kon commentaar leveren op de berekeningen van de DTe. Wij verrichten destijds onderzoek voor GTS en raakten geïnteresseerd in de cijfers. We zijn er twee dagen lang ingedoken en kwamen toen tot deze conclusie. Het verbaast ons dat de staat deze berekening niet gemaakt heeft. Het had



GERHARD VAN RHOON/HH

Het hoge overnamebedrag rekent ook winst uit commerciële activiteiten mee. Dat lijkt sterk op rationalisatie achteraf.

ze veel geld kunnen besparen."

Aalbers en Poort hebben twee verklaringen voor het hoge aankoopbedrag. Een eerste is dat de overnamesom niet gebaseerd is op de onderliggende cijfers, maar dat er sprake is geweest van handjevat. In dat geval heeft Zalm gewoon te veel betaald. Toen Zalm zijn handtekening zette, waren de berekeningen van de DTe nog niet bekend. Een tweede verklaring is daarom dat de staat de activa van GTS hoger waardeerde dan de DTe uiteindelijk deed. Deze verklaring acht Aalbers echter onwaarschijnlijk. De consultatieronde was er immers om berekeningen van de DTe te becommentariëren. "Tijdens de consultatieronde hebben acht partijen gereageerd, EZ en Financiën zaten daar niet bij. Als hun berekeningen van de activa hoger waren geweest dan die van de DTe, hadden ze dat aangekaart, lijkt me. Ze hadden daar immers direct belang bij."

Duidelijkheid

Volgens een woordvoerder van EZ is de redenering van de SEO-onderzoekers

"erg kort door bocht". "We delen de analyse in het geheel niet. De overnameprijs is niet alleen gebaseerd op de *asset base*, maar ook op extra inkomsten die de staat kan behalen doordat ExxonMobil en Shell zijn uitgekocht. Daardoor kan GTS efficiënter inspelen op kansen in de markt. Denk aan investeringen in een lng-terminal (voor vloeibaar aardgas, red.) op de Maasvlakte en aan investeringen in de Baltische pijplijn. Op die manier wordt de positie op de

Europese markt versterkt en kunnen extra inkomsten worden gegeneerd. En die zijn verdisconteerd in de aankoopssom."

De 2,78 miljard euro is dus gebaseerd, zoals Brinkhorst eerder al in het algemeen overleg aangaf, op de activa (hoe hoog de staat deze waardeerde blijft onbekend), participaties (zoals in BBL) en de netto constante waarde van extra transportinkomsten. Daaronder vallen, zo nemen we aan, zowel de toegestane overwinst tot 2009 als de extra inkomsten uit het efficiënter kunnen inspelen op ontwikkelingen in de markt.

Met name wat dat laatste betreft lopen de meningen van EZ en de SEO-onderzoekers uiteen. "Ik vind dat een vreemd argument", zegt Aalbers. "Normaal gesproken kom je dit argument juist tegen om een privatisering te ondersteunen, niet een nationalisatie. Schiphol wil bijvoorbeeld naar de beurs, omdat het dan makkelijker kan investeren in allerlei projecten. GTS is juist verkocht aan de staat om het netwerk te scheiden van commerciële activiteiten en zo marktverstoringen te voorkomen. Het argument van EZ is dat ze meer betalen omdat GTS allerlei commerciële activiteiten kan ontwikkelen die interfereren met de geregleerde activiteiten. Dat is niet consistent met het eigen beleid. De argumentatie lijkt sterk op een rationalisatie achteraf."

De interesse bij de politiek is inmiddels gewekt. SP-Kamerlid Ewout Irrgang, woordvoerder binnen zijn partij op dit gebied: "Er moet duidelijkheid komen. 400 Miljoen is een te groot bedrag om te zeggen: het zal wel goed zitten. Ik ga hier vandaag nog schriftelijke vragen over stellen aan minister Brinkhorst." Wordt vervolgd dus.

■ KOEN VAN SANTVOORD



van Buren