

Het kabinet-Jetten waarschuwt China voor de laatste keer

Posted on 12 februari 2026 by Arnout Nuijt

Al ruim tien jaar lezen we met enige regelmaat waarschuwingen dat China wereldwijd havens overneemt: niet alleen om de wereldhandel te domineren, maar ook om er ooit stilletjes militaire bases van te maken. Zo meldde *De Telegraaf* vorige week dat achter nieuwe, door Chinese bedrijven gebouwde havens in Afrika ook een potentieel netwerk aan marinebases schuil zou gaan. Voor de Chinezen zou het stationeren van militair materiaal rond Afrika van cruciaal belang zijn in de strijd om wereldwijde invloed met de Verenigde Staten.

Tijd om eens te onderzoeken waar de risico's van Chinese investeringen in havens precies liggen, temeer daar het coalitieakkoord van het kabinet-Jetten China onverbloemd bestempelt als bedreiging en het land onder meer beticht van ongewenste inmenging in onze vitale infrastructuur.

Spraakverwarring

Terug naar het begin. Vrijwel altijd kwamen de waarschuwingen voor de Chinese

havenovernames uit de VS. Ook *De Telegraaf* noemt nu een aan het Pentagon gelieerde denktank als bron. Volgens die denktank is China actief als bouwer, financier of exploitant in bijna tachtig havens in maar liefst 32 Afrikaanse landen. Chinese bedrijven zouden zijn betrokken bij ruim een derde van de commerciële havens in Afrika, verhoudingsgewijs meer dan in Latijns-Amerika of zelfs in Azië.

Ja, China gebruikt haar staats- en private ondernemingen in het buitenland om invloed uit te oefenen. Daar kan niemand om heen. Voor het land is alles in principe een wapen: handel, scheepvaart, grondstoffen en zelfs toeristenstromen. In een land met een sterke staatsinvloed kun je handelsstromen zomaar ombuigen als het ontvangende land je niet meer aanstaat. Maar wat al jaren opvalt is de spraakverwarring die er op het thema havenovernames heerst of wordt gecreëerd.

In de VS, waar havens over het algemeen anders georganiseerd zijn dan in Europa, spreekt men van een *port* (of *port project* als het gaat om een nieuwe investering) waar de rest van de wereld het heeft over een *terminal*, dat wil zeggen een zelfstandig opererende faciliteit voor het lossen en laden van schepen, die kan bestaan dankzij een concessie binnen een haven, of zoals dat in de meeste landen heet: een havenautoriteit.

In vrijwel heel de wereld bestaan er havenautoriteiten, dat wil zeggen: organisaties, al dan niet naar privaat of publiekrecht (maar meestal in overheidshanden), die een mandaat hebben van de staat om een haven te besturen en land of concessies aan private *terminal operators* uit te geven. Er is nauwelijks een voorbeeld te vinden van een overname door een Chinese partij van een volledige havenautoriteit. In Europa is dat eigenlijk alleen het geval geweest in de haven van Piraeus in Griekenland, dat ten tijde van de euro-crisis onder druk van de EU moest worden geprivatiseerd.

Daar staat wel tegenover dat in vrijwel heel Europa tientallen haventerminals in concessie zijn gegeven door lokale havenautoriteiten aan Chinese bedrijven, waaronder de staatsrederij Cosco en het in Hongkong gevestigde CK Hutchison.

Merkwaardige angst

Terug naar Afrika. Als we het hoge aantal Chinese terminals in Afrika vergelijken met wat er elders in de wereld door Europese bedrijven gerund wordt, dan ziet het plaatje er meteen anders uit. Neem de Italiaans-Zwitserse rederij MSC, die enkele

jaren geleden de Franse groep Bolloré Africa Logistics overnam, waardoor het in één klap de grootste transport en logistieke onderneming in Afrika werd en er 250 dochterbedrijven, 21.000 werknemers in 49 (meest) Afrikaanse landen bij kreeg.

Concreet verwierf MSC met deze deal – naast haar eigen activiteiten – extra operaties in 42 havens, inclusief zestien container en zeven ro-ro terminals voor het laden en lossen van rollend materieel. Tel daarbij op de terminals van het in Den Haag gevestigde APM Terminals (eigendom van de Deense rederij Maersk), dat naar eigen zeggen beschikt over 61 havens en terminals in de wereld, en de buitenlandse invloed in Afrikaanse havens ziet er direct wat evenwichtiger uit.

Dat het aandeel van Chinese concessiehouders in Europese havens niet verder zou moeten groeien, daar is iedereen het in Europa wel zo'n beetje over eens – al is het maar uit concurrentieoverwegingen. Maar dat Amerikanen al meer dan tien jaar schrikken van elke Chinese concessie in een Europese haven en denken dat een hele haven wordt overgenomen, is echter ronduit merkwaardig. Het gaat immers vrijwel altijd om een concessie voor de *operaties* en meestal niet om verwerving van kades, of andere infrastructuur. Bovendien blijven Europeanen doorgaans in het management aanwezig en zijn die operaties aan allerlei lokale regels gebonden.

Dat door Chinese bedrijven gerunde terminals zomaar in een marinebasis kunnen worden omgetoverd is ook vergezocht. In geval van een conflict tussen de VS of het Westen met China kunnen concessies of terminals eenvoudig (tijdelijk) worden overgenomen door de staat. Landen die in een conflictsituatie onverhoopt toch een verdwaald Chinees oorlogsschip ver van huis accommoderen, riskeren enorme druk van de VS. Mocht die druk niet helpen, dan is zo'n Chinees steunpunt in een Afrikaans land natuurlijk meteen een aantrekkelijk doelwit. De overlevingskansen van losse eenheden van de Chinese marine buiten Azië zijn op dit moment dan ook minimaal, al kan je natuurlijk voor de verre toekomst niets uitsluiten.

Maar het moet gezegd worden: de Chinese invloed gaat wel behoorlijk wat dieper dan het beheer van haventerminals. Enkele jaren geleden berichtte *Follow the Money* al uitgebreid over China, dat 'in de haarvaten van logistiek Nederland' zou zitten. Ongelooflijk veel bedrijven doen zaken met het land of zijn betrokken bij het transport van Chinese spullen. En daar zit ook direct het probleem. Optreden tegen een diepgaand met de Nederlandse economie verweven China kan leiden tot grote economische gevolgen. Voorzichtigheid is dus geboden in de diplomatie, want de mening over China vanuit de veiligheidssector staat op gespannen voet met de

belangen van het bedrijfsleven en de logistiek. Daarbij komt nog dat Nederland qua afhankelijkheid van China in Europa echt wel een buitenbeentje is – in negatieve zin.

Kraakhelder dreigingsbeeld

Hoe denkt het aantredende kabinet-Jetten hierover? De aanstaande coalitie windt er in haar akkoord geen doekjes om en schetst een kraakhelder dreigingsbeeld: 'Landen als Rusland, China en Iran werken steeds nauwer samen om de fundamenten van onze veiligheid onder druk te zetten.' De regering-Jetten wil onze vrijheden tegen deze landen beschermen, onverbiddelijk optreden tegen ongewenste inmenging in onze vitale infrastructuur en China aanspreken op mensenrechtenschendingen, ondermijnende activiteiten in Europa en haar steun voor Rusland, zo staat er geschreven. Al is kritiek op China terecht, hier spreekt idealisme en activisme, geen slimme diplomatie. Hoeveel landen zouden dit zo openlijk opschrijven in een regeerakkoord?

Bij de aantredende bewindslieden is het niet anders. Beoogd minister van Buitenlandse Zaken Tom Berendsen (CDA) zei vorige week nog als Europarlementariër bij *Sven op 1* inzake China: 'Kritieke infrastructuur heet niet voor niets kritiek en moet in onze eigen handen zijn. We kunnen niet uitsluiten dat, wanneer China ons onder druk wil zetten, zij de mogelijkheid gebruiken om kranen in de Rotterdamse haven stil te zetten of storingen uit te voeren op onze terminals.' Berendsen wil – in plaats van de politie eropaf sturen als dat zou gebeuren – het liefst het huidige Chinese aandeel in de havensector afbouwen, al zijn daar – behalve in een oorlogssituatie – geen juridische aanknopingspunten voor, beaamde hij. Deze laatste uitspraak is ronduit verontrustend.

Wat ook opvalt is dat de post van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking zal worden opgevuld door Sjoerd Sjoerdsma (D66), die zoals bekend op een sanctielijst van China staat. Desgevraagd werd dit gegeven door aanstaand premier Jetten weggewuifd, die zich daarbij beriep op wat echt wel een misverstand is: de vermeende 'wederzijdse afhankelijkheid' tussen China en Nederland. Maar moesten we onlangs geen bakzeil halen in de Nexperia-kwestie?

Magere middelvinger

Dit alles belooft weinig goeds voor de diplomatie richting China. Dat het land de

benoeming van Sjoerdsma als een (zij het magere) opgestoken middelvinger zou kunnen beschouwen, is één ding. Maar een logistieke sector die deels verantwoordelijk is voor de welvaart in ons land zou er weleens net zo over kunnen denken.

Sterker nog, terwijl de chemie en de landbouw roemloos ten onder gaan – met dank aan een overijverig klimaatbeleid – kan je je afvragen of de logistieke sector straks slachtoffer wordt van een overijverig en ondiplomatiek uitgevoerd veiligheidsbeleid of door in Brussel afgesproken Europese richtlijnen ten aanzien van China, die onvoldoende rekening houden met de Nederlandse situatie.

Misschien is Europa al verslagen door China, zonder te vechten en door misleiding, geheel volgens de leer van Sun Tzu. Maar als we ondoordacht gaan terugvechten, denk dan aan de woorden van Confucius en graaf alvast twee graven.

Wynia's Week *verschijnt 156 keer per jaar en wordt* ***volledig mogelijk gemaakt*** *door de donateurs. Doet u mee?* ***Doneren kan zo****.* ***Hartelijk dank!***