

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/282855

Uw kenmerk

2022Z20626

Datum 7 december 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht 'Terwijl
Amerikanen zwaar materieel aanvoeren voor de oorlog,
verkopen EU-staten havens aan China'

Geachte Voorzitter,

Hierbij ontvangt u, mede namens de minister van Economische Zaken en Klimaat, de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de minister van Justitie en Veiligheid, de antwoorden op de Kamervragen van de leden Inge van Dijk en Amhaouch (beiden CDA) over het bericht 'Terwijl Amerikanen zwaar materieel aanvoeren voor de oorlog, verkopen EU-staten havens aan China' (kenmerknummer 2022Z20626, ingezonden 1 november 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Terwijl Amerikanen zwaar materieel aanvoeren voor de oorlog, verkopen EU-staten havens aan China'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat China of bedrijven uit China inmiddels in 22 Europese havens een belang hebben?

Antwoord 2

Het kabinet is op de hoogte van het feit dat Chinese partijen belangen verwerven en hebben verworven in Europese zee- en binnenhavens. Een volledig overzicht

¹ A D, 28 oktober 2022, 'Terwijl Amerikanen zwaar materieel aanvoeren voor de oorlog, verkopen EU staten havens aan China': (<https://www.ad.nl/buitenland/terwijl-amerikanen-zwaar-materieel-aanvoeren-voor-de-oorlog-verkopeneu-staten-havens-aan-china~a3e1cd0c/>)

met de exacte belangen van Chinese partijen per Europese haven is echter niet aanwezig.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 3

Heeft u inzicht in de belangen van China of Chinese bedrijven in de Nederlandse havens Rotterdam, Amsterdam, North Sea Ports en Groningen Seaports, waarbij met havens wordt bedoeld niet alleen het havenbedrijf, maar ook bedrijven die binnen het havengebied actief zijn, zoals containerterminals, railterminals en andere bedrijven? Kunt u hiervan per haven een overzicht verstrekken? Zijn er in Nederland ontwikkelingen soortgelijk aan de situatie in Hamburg waarvan u op de hoogte bent?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/282855

Antwoord 3

De havenbedrijven van de havens van Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam, North Sea Port en Groningen Seaports zijn in handen van Nederlandse publieke aandeelhouders. Dat geldt ook voor de overige fysieke hoofdinfrastructuur van Nederland zoals het hoofdwegennet, vaar- en spoorwegen. De fysieke publieke infrastructuur van Nederland is daarmee in publiek bezit. Binnen de havengebieden zijn bedrijven die (voor een deel) in eigendom zijn van Chinese partijen. Het kabinet houdt dit niet per haven bij. Wel heeft de Erasmus universiteit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2021 onderzoek gedaan naar de invloed van China in de logistiek in de voor Nederland belangrijkste goederenstromen². Uit dat onderzoek blijkt dat er geen dominantie is van Chinese spelers in de onderzochte ketens afgezien van de ketens rond containers. Daarin zien we een sterke aanwezigheid van Chinese bedrijven, vooral in de deepsea containerterminal sector in Rotterdam. Daar wordt zo'n 12 miljoen TEU³ van de huidige capaciteit van 16,4 miljoen TEU overgeslagen via terminals die in handen zijn van Chinese bedrijven.

Vraag 4

Hebben Europese bedrijven en/of staatsdeelnemingen in de praktijk de mogelijkheden om mede-eigenaar te worden van Chinese havenbedrijven of substantieel te participeren in (bedrijven in) Chinese havens?

Antwoord 4

Het is voor Europese bedrijven moeilijk mede-eigenaar te worden van Chinese havenbedrijven of substantieel te participeren in bijvoorbeeld terminals. Volgens contacten bij het Chinese Ministerie van Transport zijn er geen formele restricties op buitenlandse investeringen in deze sector. Er zijn dan ook meerdere voorbeelden van bedrijven die aandelen kochten in Chinese havens, zoals het Deense bedrijf Maersk dat in 2017 deed in de haven van Ningbo. Daarnaast is een groot deel van de haven in Hongkong in bezit van private ontwikkelaars die op hun beurt buitenlandse investeringen toestaan. In de praktijk blijkt echter in bredere zin dat het voor buitenlandse investeerders moeilijk is om de Chinese markt te betreden, zelfs als er geen formele wet- en regelgeving bestaat om die investeringen te weren. Waar activiteiten in Chinese havens overheidsopdrachten

² "Relatie China met logistiek NL" Erasmus Centre for Urban, Ports and Transport, maart 2021

³ aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty Foot Equivalent Unit.

betreffen en Europese bedrijven restricties ervaren in de toegang hiertoe, dan zou de EU ook gebruik kunnen maken van het Internationaal Aanbestedingsinstrument (IPI) om in te zetten op wederkerigheid in markttoegang.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 5

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/282855

Hoe kijkt u in algemene zin aan tegen de balans tussen het waarborgen van de open markt en eerlijke concurrentie enerzijds, en het beschermen van strategische belangen anderzijds? Deelt u de mening dat het beschermen van strategische belangen en het borgen van onze strategische autonomie steeds belangrijker wordt?

Antwoord 5

Een open markt en eerlijke concurrentie zijn belangrijke randvoorwaarden van de internationale economie, en cruciaal voor de Nederlandse welvaart. Het levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse innovatiepositie, het concurrentievermogen en een goed ondernemersklimaat. Daarbij zijn afhankelijkheden van andere landen een gegeven, aangezien geen enkel land beschikt over alle kennis, technologie en productiemiddelen om onafhankelijk te opereren. Een open markt en eerlijke concurrentie zijn dan ook belangrijke randvoorwaarden van de internationale economie, en cruciaal voor de Nederlandse welvaart. Het levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse innovatiepositie, het concurrentievermogen en een goed ondernemersklimaat. Verschuivende geopolitieke verhoudingen zetten het open wereldwijde economisch systeem en het op regels gebaseerde multilaterale handelssysteem echter in toenemende mate onder druk. Ook zien we dat landen in toenemende mate bereid zijn om economische invloed in te zetten als geopolitiek wapen⁴. Deze ontwikkelingen kunnen grote gevolgen hebben voor de veiligheid en open strategische autonomie van de EU en van Nederland. Daarom kijkt het kabinet steeds nauwkeuriger naar risicovolle strategische afhankelijkheden, van Rusland, van China en van andere derde landen, en naar het mitigeren van risico's voor onze nationale veiligheid en andere publieke belangen. Hierover bent u recentelijk⁵ geïnformeerd middels een Kamerbrief over de kabinetsbrede inzet ten aanzien van open strategische autonomie waarvan het mitigeren van de risico's van strategische afhankelijkheden een van de hoofdthema's is. In het kader weerbaarheid tegen statelijke dreigingen wijs ik u ook graag op de aanpak statelijke dreigingen.⁶ Het bevorderen en beschermen van de economische veiligheid maakt daar onderdeel van uit. Het kabinet pakt hiermee de kwetsbaarheid aan van vitale processen voor onder andere sabotage en ongewenste invloed van buitenlandse actoren.

Vraag 6

Kunt u de vierde vraag ook beantwoorden specifiek voor de situatie van de Europese havens en toenemende belangen van China in deze havens?

⁴ Zie ook MIVD Openbaar Jaarverslag 2021, Ministerie van Defensie, 28-4-2022; en Dreigingsbeeld Statelijke Actoren (DBSA 2), AIVD, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 28-11-2022.

⁵ Kamerbrief Open Strategische Autonomie, kamerstuk 2022Z21406

⁶ Kamerbrief statelijke dreigingen, kamerstuk 2021D04781

Antwoord 6

Ik kan deze vraag niet voor alle Europese lidstaten beantwoorden. Wat de Nederlandse situatie betreft, is de lijn dat het aandeelhouderschap van de Nederlandse havenbedrijven in publieke handen moet blijven om voldoende regie en sturing te kunnen houden op havenbeheer om daarmee de vitale maatschappelijke en economische belangen van de havens voor ons land te kunnen bewaken. Wel zijn er binnen de havengebieden bedrijven die (voor een deel) in eigendom zijn van Chinese partijen. Met name in de logistiek rond containers is er een sterke aanwezigheid van Chinese bedrijven (zie ook het antwoord op vraag 3).

Vraag 7

Behoren de Nederlandse havens volgens u tot de vitale/kritieke infrastructuur waar de risico's van de Chinese economische aanwezigheid het grootst zijn?

Antwoord 7

Op dit moment is wat betreft de Nederlandse zeehavens de divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam aangemerkt als aanbieder van een vitaal proces, namelijk de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. In de EU wordt gewerkt aan de herziening van regelgeving m.b.t. het verhogen van de weerbaarheid van vitale infrastructuur (te weten de NIS 2 en CER-richtlijn)⁷, waarna naar verwachting meer havens en havenfaciliteiten zullen worden aangemerkt als essentiële of belangrijke entiteit⁸ en daarmee onderdeel van de vitale infrastructuur worden. Over de implementatie van de NIS2- en CER-richtlijn en de versterkte aanpak vitaal wordt u begin volgend jaar geïnformeerd.

Ik ben van mening dat het essentieel is dat onze havens hun belangrijke maritiem-logistieke functie voor onze economie onafhankelijk en veilig kunnen uitoefenen. Waar de Chinese (economische) aanwezigheid dat belang in gevaar brengt dient actie genomen te worden. In dat kader verwijs ik naar een scenario-onderzoek dat recentelijk is uitgevoerd in opdracht van het China Kennisnetwerk⁹ en mijn ministerie. Dit onderzoek laat zien dat zowel het behouden van een prominente hub functie voor de Nederlandse zeehavens als het beschermen van strategische bewegingsruimte onder druk staat als gevolg van de Chinese invloed. Dit vraagt nu en in de toekomst om een zorgvuldige afweging tussen economisch belang, open strategische autonomie en nationale veiligheid. Het is daarbij belangrijk om te blijven bezien of het instrumentarium dat voorhanden is om risico's te voorkomen of te verminderen, afdoende is. Afstemming met onze buurlanden en de Europese Commissie is daarbij tevens essentieel.

Vraag 8

Hoe werkt u in Europa samen om de havens te beschermen tegen de toenemende (politieke) invloed van China en Chinese bedrijven? Deelt u de mening dat

⁷ The Directive on security of network and information systems (the NIS directive); The proposed Directive on Critical Entities Resilience (CER)

⁸ in de zin van de NIS 2-richtlijn dan wel kritieke entiteit in de zin van de CER-richtlijn

⁹ "Navigating an Uncertain Future" verkenning invloed China op de toekomstige maritiem-logistieke hub functie, Clingendael en Erasmus UPT, oktober 2022.

Nederland hierin het voortouw moet nemen, gezien de aanwezigheid en het belang van de grote havens in Nederland?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 8

Ik deel uw mening dat voorkomen moet worden dat China haar belangen in de Europese havens kan gebruiken voor politieke doeleinden. Het Ministerie van I&W heeft reeds het voortouw genomen door zowel met de Europese Commissie als met Duitsland de problematiek aan te kaarten en te bespreken.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/282855

Vraag 9

Bent u bereid om in Europees verband te pleiten voor een Europese havenstrategie, om ervoor te zorgen dat lidstaten gezamenlijk optrekken en niet tegenover elkaar komen te staan in het beschermen van de belangen van Europese havens?

Antwoord 9

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 8, zijn er reeds gesprekken met de Europese Commissie en Duitsland. Samen met Duitsland spreek ik ook met Frankrijk en België en wil ik in Brussel pleiten voor een gezamenlijke Europese aanpak voor het beschermen van de Europese zeehavens.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Mark Harbers