

Vergaderjaar 2025–2026

26 643

Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

Nr. 1398

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 september 2025

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitvoering van onderstaande moties over onderzeese datakabels (hierna zeekabels).

- De motie-Kathmann¹, waarin het kabinet wordt verzocht om zich ten volste in te zetten voor een Nederlandse aanlanding van de Far North Fiber in Nederland, verschillende mogelijkheden van financiering samen met partijen uit de sector in kaart te brengen en de Kamer hierover te informeren;
- De motie-Kathmann c.s.², waarin het kabinet wordt verzocht om bij de realisatie van nieuwe intercontinentale zeekabels het kunnen sturen op beschikbaarheid en betaalbaarheid voorop te zetten, en om instrumenten hiervoor te inventariseren, bijvoorbeeld garantieregelingen, volledig publieke- en publiek-private financiering, inclusief EU-gelden;
- De motie-Kathmann c.s.³, waarin het kabinet wordt verzocht om een plan te maken om voldoende nieuwe trans-Atlantische zeekabels aan te landen in zowel Europees Nederland als Caribisch Nederland en hiervoor de nodige financiële middelen te inventariseren.

Ik ga achtereenvolgens in op de inventarisatie van nieuwe zeekabels die nodig zijn, de inventarisatie van de kosten daarvan, de mogelijke financiële instrumenten en het plan voor voldoende trans-Atlantische zeekabels. Tot slot ga ik specifiek in op de digitale connectiviteit in Caribisch Nederland. Daarmee voldoe ik aan de toezegging de Kamer te informeren over de digitale infrastructuur en connectiviteit in Caribisch Nederland.⁴ Ook bied ik het rapport «Marktordening Telecom in Caribisch Nederland» van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) aan.

¹ Kamerstuk 26 643, nr. 1192

² Kamerstuk 26 643, nr. 1267

³ Kamerstuk 26 643, nr. 1266

⁴ TZ202501-007

Inventarisatie van nieuwe zeekabels die nodig zijn

Uit onderzoek van Axiom en Terabit⁵ blijkt dat investering in nieuwe zeekabels noodzakelijk is om de digitale ambities van Nederland te realiseren. De onderzoekers constateren dat in 2032 ten minste twee nieuwe zeekabels tussen Nederland en de Verenigde Staten nodig zijn om aan de datavraag tussen beide landen te voldoen. Daarnaast is volgens de onderzoekers ook uitbreiding van zeekabelverbindingen met andere Europese landen wenselijk, bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Spanje. Daarbovenop is meer dan de helft van onze zeekabels de komende jaren aan vervanging toe, waaronder onze laatste trans-Atlantische kabel. Vernieuwing is dus noodzakelijk om onze hoogwaardige digitale infrastructuur te behouden en de positie van Nederland als digitaal knooppunt te borgen.

Uit het Pionier-onderzoek⁶ blijkt dat de zeekabels in het hele Caribisch gebied relatief oud zijn (circa 45% is ouder dan 20 jaar en aan het einde van haar levensduur), het internetverkeer richting Europa altijd via de Verenigde Staten (VS) verloopt en er een aanbieder is die een groot deel van de markt voor zeekabels in handen heeft – wat de concurrentie op prijs-kwaliteit voor datatransport sterk verminderd. Vernieuwing en routediversiteit zijn nodig om de connectiviteit van Caribisch Nederland te verbeteren.

Inventarisatie van de kosten

De totale kosten voor een intercontinentale zeekabelaanlanding zijn momenteel het meest concreet voor de Arctische route. Dit is een beoogde nieuwe zeekabel tussen Europa en Japan via het Arctisch gebied in Noord-Amerika. Een directe Nederlandse aftakking kost rond de € 100 miljoen, waarvan € 18 miljoen voor het zeebodemonderzoek en € 82 miljoen voor de aanleg. De Arctische route is duurder dan een zeekabel via de Atlantische oceaan, maar is belangrijk voor redundantie en routediversiteit tussen Europa en Azië. Diverse partijen waaronder de Nederlandse Zeekabel Coalitie hebben begin dit jaar een intentieovereenkomst getekend om de aanleg van een Pan-Arctic Cable System (PACS) te realiseren.⁷ Het plan is om de projecten Far North Fiber⁸ en Polar Connect⁹ samen te voegen om de complexe business case van de Arctische route kansrijker te maken. De eerste stap is het uitvoeren van het zeebodemonderzoek, dat in de paragraaf over financiering verder wordt toegelicht.

Pioneer's¹⁰ grove raming van de kosten voor een directe kabel tussen Caribisch en Europees Nederland is € 292 miljoen. Zo kost een directe zeekabel naar Sint-Eustatius/Saba ongeveer € 237 miljoen, en tussen Sint-Eustatius/Saba en Bonaire € 55 miljoen. Hierin zijn de kosten voor een aftakking naar de VS niet meegenomen. Een aftakking naar de VS zou waarschijnlijk wel de business case voor een directe zeekabel naar Caribisch Nederland versterken. Met een dergelijke zeekabel verbetert de

⁵ Study on the Development of the Submarine Cable Market, bijlage bij Kamerbrief voortgang onderzeese datakabels, Kamerstuk 26 643, nr. 1222

⁶ Research into Data Subsea Cables: Enabling Caribbean Netherlands digitally bijlage bij Kamerbrief voortgang onderzeese datakabels, 26 643, nr. 1222

⁷ Europese partijen tekenen Memorandum van Overeenstemming om samen te werken aan Pan-Arctisch kabelsysteem - The Dutch Subsea Cable Coalition

⁸ FAR NORTH FIBER

⁹ Polar Connect - NORDUnet

¹⁰ Research into Data Subsea Cables: Enabling Caribbean Netherlands digitally bijlage bij Kamerbrief voortgang onderzeese datakabels

connectiviteit van Caribisch Nederland en wordt er voorzien in een nieuwe trans-Atlantische verbinding tussen Nederland en de VS.

De kosten van zeekabelverbindingen met andere Europese landen zijn niet geïnventariseerd, omdat deze verbindingen door de markt goed tot stand komen, al dan niet aangevuld met Europese subsidie uit de Connecting Europe Facility (CEF). Dit blijkt uit nieuw aangelegde zeekabels tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk en uit het voorgenomen IOEMA-project.¹¹ IOEMA is een zeekabel die het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen met elkaar zal verbinden in 2028.

Financiering

In Nederland worden financiële investeringen in zeekabels in principe overgelaten aan de private sector. Er kunnen echter goede redenen zijn om aanvullend publieke financiering in te zetten als marktinvesteringen onvoldoende tot stand komen, onder andere om onze digitale open strategische autonomie en positie als digitaal knooppunt te waarborgen.

Nederland is een complexe aanlandplek in vergelijking met andere Europese landen. De ondiepe Noordzee is vol met economische activiteiten die ruimte claimen. Ter bescherming tegen mogelijke schade door scheepvaart en visserij, moeten zeekabels worden ingegraven, wat leidt tot hogere kosten. Daarnaast heeft Nederland geen marktpartijen die zelf actief zijn in de aanleg en exploitatie van zeekabels. Nederland is voor het realiseren van de verbindingen daarom afhankelijk van internationale private partijen. Daar komt bij dat de realisatie van nieuwe intercontinentale zeekabels steeds minder vaak gebeurt door traditionele consortia en steeds meer wordt gedreven door de grote Amerikaanse tech-bedrijven, hoofdzakelijk voor eigen gebruik. Bovendien hebben andere Europese landen de laatste jaren juist actief ingezet op het realiseren (waaronder soms zelfs het financieren) van nieuwe zeekabels, wat de relatieve concurrentiepositie van Nederland als digitaal knooppunt nadelig beïnvloedt.

Door budgettaire krapte is het in de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2025 helaas niet mogelijk gebleken om financiering te vinden voor strategische zeekabelprojecten zoals een Nederlandse aftakking op de Arctische route. Voor dergelijke investeringen is op de begroting van EZ geen budget gereserveerd, en momenteel ook geen ruimte. Indien we als Nederland deze projecten willen financieren, zullen er andere middelen beschikbaar moeten komen of moeten andere keuzes worden gemaakt.

Een financiële bijdrage aan het zeebodemonderzoek voor de Arctische route, is van directe invloed op het al dan niet tot stand komen van een Nederlandse aanlanding. Het zeebodemonderzoek vormt een cruciale stap om de benodigde investeringen scherper in beeld te krijgen, en is momenteel een belangrijke eerste horde die zich zal richten op de meest risicovolle onderdelen van de route. Via de Zeekabel Coalitie is Nederland actief betrokken bij de opzet van het bodemonderzoek en is het vooralsnog gelukt om een aanlanding in Nederland op de concept-routekaart te zetten. Er wordt actief gezocht naar partijen die de mogelijke CEF-financiering¹² kunnen aanvullen zodat er voldoende budget beschikbaar is om het bodemonderzoek te starten. Als Nederland niet

¹¹ IOEMA

¹² Connecting Europe Facility (CEF) is een Europees subsidieprogramma dat investeringen ondersteunt in infrastructuurprojecten op het gebied van transport, energie en digitale connectiviteit binnen de EU. Meer informatie: Connecting Europe Facility - European Commission

bijdraagt aan dit onderzoek en het gehele project haalbaar blijkt, dan wordt de Arctische route aangelegd, maar waarschijnlijk zonder aftakking naar Nederland. Het is daarentegen ook mogelijk dat het zeebodemonderzoek uitwijst dat het gehele project niet haalbaar is, terwijl de kosten voor het onderzoek dan wel zijn gemaakt. Er zijn op dit moment geen andere intercontinentale projecten die voldoende concreet zijn om informatie over te delen.

In de eerste bijlage van deze brief worden de in principe mogelijke financieringsinstrumenten toegelicht, mocht een toekomstig politiek besluit alsnog budget beschikbaar maken.

Plan voor voldoende trans-Atlantische zeekebls

Ik zet mij actief in voor het aanlanden van nieuwe zeekebls. De aanpak bestaat uit het faciliteren van een publiek private samenwerking, het verkorten van het vergunningsproces en het aannemen van een actieve rol bij de totstandkoming van het nieuwe Programma Noordzee zodat er ruimte blijft voor het aanleggen en aanlanden van nieuwe telecomkebls.

De publiek private samenwerking, de Zeekebl Coalitie, draagt het economische en strategische belang van onderzeese keblverbindingen uit en verkent actief mogelijkheden om aan te haken op geplande zeekebltracés, zowel binnen Europa als intercontinentaal. In de coalitie zijn stakeholders zoals brancheorganisaties en telecombedrijven vertegenwoordigd. Een ambassadeur vertegenwoordigt op internationale conferenties de coalitie, met als doel Nederland weer op de kaart zetten bij internationale investeerders. Dit is een effectieve manier om in gesprek te blijven met investeerders die een nieuwe trans-Atlantische kebl willen aanleggen en ze op de hoogte te stellen van de voordelen van het aanlanden in Nederland.

Uit eerder onderzoek van Stratix¹³ kwam naar voren dat het vergunningsproces ingewikkeld is en een lange doorlooptijd heeft. Om aanlanding in Nederland aantrekkelijker te maken, verkent RVO met de verschillende verantwoordelijke overheden de mogelijkheid tot vrijwillige procescoördinatie om de doorlooptijd voor vergunningverlening te verkorten.

Als laatste is het van belang dat er ruimte blijft voor telecomkebls in de Noordzee. Op dit moment zit het volgende programma Noordzee (2028–2033) nog in de verkennende fase. Belangrijk is dat het economisch belang van nieuwe telecomkebls wordt meegenomen en er naar mogelijkheden wordt gekeken waarin er bijvoorbeeld voorkeurstracés voor (telecom)kebls aangewezen worden, waarmee het vinden van een geschikt tracé of aanlandplek versimpeld wordt en de kebls in de toekomst ook beter beschermd zijn tegen schade door bijvoorbeeld andere economische activiteiten.

Caribisch Nederland

In het EBA-rapport (2023)¹⁴ kwam naar voren dat de digitale infrastructuur op de eilanden sinds 2010 weliswaar is verbeterd, maar dat er uitdagingen blijven op gebied van betaalbaarheid en kwaliteit van telecomdiensten voor burgers en bedrijven. De huidige marktsituatie wordt gekenmerkt door relatief hoge eindgebruikerstarieven, vooral als gevolg van de geografische ligging van de eilanden, hun topografische eigenschappen

¹³ Stratix onderzoek naar vergunningen voor zeekeblaanlandingen, december 2021

¹⁴ Digitale infrastructuur Caribisch Nederland, Economisch Bureau Amsterdam (EBA), bijlage bij Kamerstuk 26 643, nr. 1119.

en de kleinschaligheid van de lokale telecommarkten. In de tweede bijlage is een overzicht opgenomen van de belangrijkste (voorgenomen) onderzoeken en maatregelen.

Digitale connectiviteit via zeekabels in Caribisch Nederland

Uit het Pioneer-rapport blijkt dat met name de situatie rondom Bonaire urgent is. Beide huidige zeekabels zijn oud en in (mede-)eigendom van een buitenlandse dominante marktspeler. Daarnaast moet al het verkeer langs Curaçao waardoor er ook op dat deel van de route geen routediversiteit is. Dit heeft negatieve effecten op de prijsconcurrentie, betrouwbaarheid en weerbaarheid van het internet op Bonaire. Daarom gaan de Arubaanse en Nederlandse beleidsdeelnemingen SETAR en SSCS een zeekabel tussen Aruba en Bonaire aanleggen, als onderdeel van het CELIA-zeekabelproject in het Caribisch gebied.¹⁵ SSCS, dat een deel van het datatransport naar Caribisch Nederland voor de Rijksoverheid inkoopt, fungeert hierbij als *launching customer* en realiseert een aanlandpunt op Bonaire. Verder maakt SSCS ook gebruik van Europese CEF-subsidie voor de realisatie van het project. Hierdoor komen er meer aanbieders van datatransport via zeekabels vanaf Bonaire, waardoor er een betere marktwerking ontstaat en de prijzen voor datatransport naar verwachting fors kunnen dalen. Het is aan de lokale telecombedrijven om dit voordeel al dan niet voor daling van de eindgebruikerstarieven te gebruiken. Zij kunnen bijvoorbeeld ook investeren in de benodigde kwaliteitsverbetering van het netwerk door verdere uitrol van glasvezel op het eiland. De concessiehouders zijn daarbij verplicht om redelijke eindgebruikerstarieven te hanteren.

Met het realiseren van deze nieuwe kabel wordt daarnaast een belangrijk knelpunt voor routediversiteit verholpen. Ook is door onder andere AMS-IX en SSCS een IX-P (dataopslagpunt) gerealiseerd op Sint-Eustatius. Met een dergelijk regionaal dataopslagpunt wordt de afstand die data van veel gevraagde content moet afleggen verminderd, waardoor de kosten en vertraging omlaag kunnen gaan.

Indien er voor overheidsdienstverlening hogere eisen gesteld worden aan de digitale connectiviteit dan de bestaande digitale infrastructuur kan leveren, zou de toekomstige benodigde connectiviteit voor de gehele Rijksoverheid in kaart gebracht en gebundeld kunnen worden om te bezien of zij vaker als *launching customer* kan optreden. Vooralsnog volstaat de bestaande infrastructuur.

Daarnaast laat de Europese Commissie een haalbaarheidsonderzoek doen naar de mogelijkheden om het Caribisch gebied via een zuidelijke route te ontsluiten om zo meer routediversiteit te creëren. Daarbij wordt gekeken naar aansluiting op een bestaande route van Brazilië naar Portugal. Het onderzoeksresultaat wordt verwacht na de zomer van 2026 en is relevante informatie voor de lange termijn keuzes voor zeekabels in het Caribisch gebied.

Satellietcommunicatie kan een welkome aanvulling zijn op het aanbod, maar lijkt vooralsnog geen volwaardige vervanging voor digitale connectiviteit via zeekabels, gelet op aspecten als bandbreedte en stabiliteit. Circa 95% van het mondiale internetverkeer verloopt dan ook via zeekabels. Ik heb een besluit in voorbereiding waarmee satellietcommunicatiediensten onder de telecomregelgeving die in Caribisch

¹⁵ Aansluiting Bonaire op nieuwe onderzeese datakabel | Nieuwsbericht | Rijksdienst Caribisch Nederland

CELIA Submarine Cable Connecting the Caribbean to the United States - Submarine Networks

Nederland geldt worden gebracht. Vooruitlopend hierop kunnen aanbieders van satellietcommunicatie desgewenst een concessie (vergunning) aanvragen. De adviesaanvraag voor dit besluit is in juli 2025 aan de Raad van State gezonden.

Marktordening telecom

Een andere mogelijkheid om de prijs-kwaliteit verhouding van telecomdiensten (mede) te verbeteren, is om de marktordening voor telecom op de eilanden te herzien, en waar relevant en nodig aan te passen. Daarom heeft de ACM op mijn verzoek onderzoek gedaan naar deze mogelijkheden. Het doel van het onderzoek was om mogelijke telecommarktorde-ningsmodellen voor Caribisch Nederland te verkennen en te adviseren over de meest haalbare route gelet op schaal, marktstructuur, en bestaande wet- en regelgeving en de eventuele juridische consequenties van een ander model.

Het uitgangspunt van de beleidsvoorstellen van de ACM is het streven naar een telecommarkt met keuze tussen en uiteindelijk een betere prijs-kwaliteitverhouding van telecomdiensten. Het rapport analyseert de huidige telecommarkt in Caribisch Nederland en schetst beleidsopties die op korte- en (middel)lange termijn effecten sorteren om de toegankelijkheid en betaalbaarheid van telecomdiensten te verbeteren. Ik ga de komende tijd met de diverse belanghebbenden in gesprek over de door de ACM geschetste opties en streef ernaar om het eerste kwartaal van 2026 een beleidslijn naar de Kamer te sturen.

De Minister van Economische Zaken,
V.P.G. Karremans

Toelichting staatssteunregels specifiek voor zeekabels

Bij de beoordeling hoe groot de omvang van overheidsfinanciering voor zeekabels kan zijn, moet allereerst rekening worden gehouden met de staatssteunregels van de Europese Commissie (EC). In deze alinea worden de regels specifiek voor zeekabels toegelicht. In Caribisch Nederland wordt Europese wet- en regelgeving zoveel mogelijk toegepast, met ruimte voor afwijking waar nodig («comply or explain»). In de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV)¹⁶ heeft de EC vastgelegd onder welke voorwaarden overheidssteun gegeven mag worden zonder meldplicht voor projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van trans-Europese digitale infrastructuur die onder de Connecting Europe Facility (CEF)-verordening¹⁷ vallen, zoals de Arctische route. Zo moet het project minimaal 25% private investeringen bevatten, een maximum van € 100 miljoen subsidie voor de totale kosten per project. Bij steun in de vorm van een financieel instrument (bijv. garantie, lening) mag het nominale bedrag van de totale financiering per eindbegunstigde, per project maximaal € 150 miljoen bedragen. Onder de term totale financiering valt alle steun die onder de desbetreffende steunmaatregel valt en marktconforme overheidsinvesteringen die voldoen aan het *Market Economy Operator* (MEO)¹⁸. Daarnaast bevat de AGVV nog een aantal specifieke vereisten voor zeekabels, waaronder dat de beoogde route niet twee of meer bestaande of geplande zeekabels mag bevatten. De Arctische route voldoet aan deze voorwaarden.¹⁹

In de onderstaande alinea's worden verschillende – op dit moment beschikbare – financieringsinstrumenten geschetst, gerangschikt van de minst ingrijpende tot de meest ingrijpende vorm van marktinterventie. Het gaat daarbij om de opzet van een launching customer, investeren via Invest-NL, cofinanciering via het Europese CEF-Digital Fonds, een overheidsgarantie, een directe nationale subsidie, en tot slot een beleids- en/of staatsdeelneming.

Launching customer

Door het afnemen van capaciteit op een beoogde zeekabel, bijvoorbeeld met een vooruitbetaalde langdurige *indefeasible right of use* (IRU), kan een afnemer als launching customer de business case versterken. In Caribisch Nederland wordt de beleidsdeelneming *Saba Statia Cable System* (SSCS) launching customer voor een zeekabel tussen Aruba en Bonaire. De Rijksoverheid, die 100% eigenaar is van SSCS, is daar een van de grootste afnemers.

Voor de Arctische route is het voor de Rijksoverheid niet haalbaar om als *launching customer* op te treden, omdat zij zelf nauwelijks of geen capaciteit zal afnemen op deze route. Als semipublieke instelling zou SURF (de ICT-coöperatie van onderwijs en onderzoek) waarschijnlijk wel launching customer kunnen worden voor de Arctische route. Deze financieringsoptie komt echter pas in beeld na de uitvoering van het zeebodemonderzoek, als daaruit is gebleken dat het project haalbaar is én daadwerkelijk tot uitvoering wordt gebracht.

¹⁶ Verordening (EU) nr. 651/2014

¹⁷ Verordening 2021/1153

¹⁸ Dit houdt in dat de overheid de transactie uitvoert op vergelijkbare voorwaarden als reguliere marktpartijen in een vergelijkbare situatie. Als dat zo is, dan is de transactie marktconform en is er daarmee geen sprake van staatssteun.

¹⁹ Deze voorwaarden komen uit Artikel 52 ter van de AGVV.

Invest-NL

Invest-NL is een nationale investeringsinstelling die onder marktconforme voorwaarden met publieke middelen investeert in duurzame en innovatieve projecten. Hoewel investeringen in digitale infrastructuur binnen het mandaat van Invest-NL vallen, vormen deze op dit moment geen strategisch focusgebied en zijn er tot op heden geen investeringen in onderzeese infrastructuur gedaan.²⁰

Mochten er alsnog middelen specifiek voor zeekabels beschikbaar komen, dan kunnen deze waarschijnlijk via Invest-NL worden geïnvesteerd, via een apart financieringsconstruct of blended finance. Bij capital finance is er geen sprake van staatssteun, mits aan het MEO-beginsel wordt voldaan. Bij blended finance²¹ gelden het subsidiegedeelte en eventuele niet-marktconforme overheidsinvesteringen wel als staatssteun. Afhankelijk van het in te richten financieringsconstruct is er mogelijk een aparte staatssteuntoets nodig. Eventuele vormgeving hiervan zal altijd eerst in afstemming met Invest-NL moeten plaatsvinden.

Cofinanciering via het Europese Connecting Europe Facility (CEF Digital)

Hoewel private financiering het uitgangspunt is, vindt de Europese Commissie *Kabelprojecten van Europees Belang* (CPEI's) te belangrijk om (alleen) aan private financiering over te laten. De Commissie wil daarom vanaf 2027 met een combinatie van private en publieke financiering CPEI's mogelijk maken, en overweegt om via blendingfaciliteit (onder andere met de Europese Investeringsbank en InvestEU) financiering aan te trekken. Lidstaten worden uitgenodigd hieraan bij te dragen, eventueel via nationale stimuleringsbanken en instellingen. Een mogelijke rol van Invest-NL kan pas worden beoordeeld zodra meer bekend is over de vormgeving hiervan.²² De verwachting is echter dat om gebruik te maken van het nog te definiëren nieuwe blended finance instrument nationale middelen verplicht zijn. Tot op heden heeft de Commissie nog geen concreet voorstel gedaan voor de blendingfaciliteit. Eerder is aan Far North Fiber traject circa € 38 miljoen CEF-subsidie toegekend onder de huidige subsidieregeling.

De Europese Unie hanteert onder de huidige CEF-regeling bij nationale cofinanciering voor studies in de digitale sector standaard een maximaal medefinancieringspercentage van 50% van de totale subsidiabele kosten. Voor werkzaamheden zijn er verschillende percentages mogelijk: het minimale medefinancieringspercentage is 30%, oplopend tot 50% bij sterk grensoverschrijdende projecten. Vanwege het internationale karakter van de Arctische route ligt bij werkzaamheden het hogere percentage van 50% voor de hand. Dit percentage geldt eveneens in het geval dat er een kabel zou worden aangelegd tussen Caribisch Nederland en Europees Nederland. Voor een kabel tussen de verschillende eilanden van Caribisch Nederland geldt voor werkzaamheden het lagere percentage van 30%.²³

De hiervoor geschetste situatie betreft de huidige stand van zaken. De Europese Commissie heeft echter, naast de voorgenomen wijziging in van subsidie naar een «blended finance» instrument in 2027 recent ook een voorstel ingediend om een deel van het meerjarig financieel kader (MFK)

²⁰ Zie BNC-fiche mededeling Europees Actieplan omtrent kabelveiligheid Kamerstuk 22 112, nr. 4019

²¹ Wat is blended finance? | Invest-NL

²² Zie BNC-fiche aanbeveling onderzeese communicatiekabels Kamerstuk 22 112, nr. 3925

²³ Deze voorwaarden komen uit Artikel 15, lid 4 van de CEF-verordening

met ingang van 2028 te herstructureren. In dit voorstel stelt de Commissie voor om veertien bestaande financieringsinstrumenten, waaronder het CEF Digital-fonds, samen te brengen in één geïntegreerd raamwerk: het European Competitiveness Fund (ECF). Met deze geïntegreerde aanpak wil de EU haar investeringscapaciteit vergroten en zo de Europese concurrentiepositie versterken, met name in technologieën en strategische sectoren die van essentieel belang zijn voor de Unie.

Overheidsgarantie

Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van het Rijk, waarbij zij garant staat voor (internationale) verplichtingen van een derde partij. Nieuwe garantieregelingen moeten in de begroting van het desbetreffende vakdepartement worden opgenomen; ook hiervoor zal dus budget gereserveerd moeten worden. Het is echter niet realistisch om voor een enkel project een aparte, nieuwe regeling op te zetten. Daarom is gekeken naar eventuele toepassing van bestaande regelingen, zoals de exportkredietverzekering of Garantie Ondernemingsfinanciering (GO). Momenteel is er nog geen Nederlands bedrijf betrokken bij de Arctische route, en dit is wel een vereiste om in aanmerking te komen. Daarom zijn deze regelingen (nog) niet nader onderzocht.

Directe nationale subsidie

Binnen de regels van het staatssteunkader is het mogelijk om een subsidieregeling in te richten. De subsidieverlener schept daarbij een kader met voorwaarden waar de activiteiten waarvoor subsidie wordt verleend aan moeten voldoen. Een aandachtspunt is dat deze in beginsel openstaan voor alle bedrijven en consortia die aan de in de subsidieregeling gestelde voorwaarden kunnen en willen voldoen. Ook zorgt een subsidieverlening voor meer marktverstoring en sluit het daardoor minder goed aan bij het huidige beleid, waarin het uitgangspunt is dat investeringen in digitale infrastructuur in principe privaat worden gefinancierd. Een directe subsidie voor het meest onzekere dan wel onrendabele deel, zoals het zeebodemonderzoek voor de beoogde Nederlandse aftakking op de Arctische route, kan bijvoorbeeld wel een effectief instrument zijn om het project mogelijk te maken zonder marktverstoring. Ook in Caribisch Nederland functioneert de markt door geografische kenmerken en beperkte schaalgrootte slecht, waardoor ook daar subsidies voor digitale infrastructuur eerder tot de mogelijkheden behoren.

Beleids- en/of staatsdeelname

Het aangaan van een deelneming is de meest vergaande vorm van overheidsingrijpen, en komt pas in beeld indien andere vormen van steun niet mogelijk zijn. Aangezien de beoogde beleidsdoelen mits er budget is kunnen worden gerealiseerd via de eerdergenoemde instrumenten, is het vanuit doelmatigheidsoogpunt niet noodzakelijk om hiervoor een beleidsdeelname op te richten. In Caribisch Nederland is er sinds 2012 wel een beleidsdeelname om de eilanden Saba en Sint-Eustatius met zee kabels te ontsluiten (*Saba Statia Cable System*, SSCS BV). Vanwege marktfalen door de kleine schaalgrootte en de afgelegen ligging zou deze verbinding anders niet tot stand gekomen zijn en zouden deze eilanden geen toegang tot snel internet hebben gehad.

BIJLAGE 2:**OVERZICHT BELANGRIJKSTE ONDERZOEKEN EN MAATREGELEN SPECIFIEK VOOR DIGITALE INFRASTRUCTUUR CARIBISCH NEDERLAND VANAF 2022****Onderzoeken en evaluaties**

<i>Onderzoeksbureau / naam onderzoek</i>	<i>Afgerond /planning</i>	<i>Vindplaats</i>
EBA – Digitale infrastructuur Caribisch Nederland (oa snelheid, betrouwbaarheid, prijsniveau).	November 2023	Bijlage bij «staat digitale infrastructuur» (SDI). Kamerstuk 26 643, nr. 1119, p70 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/22/digitale-infrastructuur-caribisch-nederland-eba
Pioneer Consultancy – Onderzoek ontsluiting Caribisch Nederland via datazeekabels	Augustus 2024	Bijlage bij brief «Voortgang onderzeese datakabels» Kamerstuk 26 643, nr. 1222 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/09/23/bijlage-2-research-into-data-subsea-cables-enabling-caribbean-netherlands-digitally
ACM – Marktordening telecom in Caribisch Nederland	April 2025	Bijlage bij voorliggende kamerbrief https://www.acm.nl/nl/publicaties/marktordening-telecom-caribisch-nederland
Evaluatie beleidsdeelname SCS (SabaStatiaCableSystem)	Verwacht Q4 2025	
Verkenning verbetering mobiele dekking in Caribisch Nederland	verwachte afronding Q1-2026	Nog niet gestart, bijlage bij «voortgang strategie digitale economie» (SDE). Bijlage bij Kamerstuk 26 643, nr 1309, box op p. 64/65 https://open.overheid.nl/documenten/bd02c79a-dde9-4598-bc2e-56e5626fb72e/file
Evaluatie eindgebruikerssubsidie	Start in 2026	Nog niet gestart, bijlage bij «voortgang SDE». Bijlage bij Kamerstuk 26 643, nr. 1309, box op p. 64/65 https://open.overheid.nl/documenten/bd02c79a-dde9-4598-bc2e-56e5626fb72e/file

Financiële maatregelen

<i>naam subsidie</i>	<i>Looptijd</i>	<i>Vindplaats</i>
Incidentele ophoging eindgebruikers subsidie (\$ 15 per aansluiting per abonnement)	2024- 2026 besluitvorming over verlenging na 2026	Voortgangsrapportage SDE: Box op p64/65 in bijlage bij Kamerstuk 26 643, nr. 1309 https://open.overheid.nl/documenten/bd02c79a-dde9-4598-bc2e-56e5626fb72e/file
Incidentele subsidie voor verdere modernisering en verglazing netwerk (fiber to the home) € 4 mln. totaal	2024 Uitvoering 2025–2026	Staat van de digitale infrastructuur- Kamerstukken 2023/24, 26 643, nr. 1119 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/22/digitale-infrastructuur-caribisch-nederland-eba
«Versterking Cyberweerbaarheid» voor het eerst ook voor organisaties in Caribisch Nederland opengesteld.»	2024	www.digitaltrustcenter.nl Verstrekte subsidie aan Matribu B.V. voor project «Versterken Cyberweerbaarheid Caribisch Nederland»: gaat laagdrempelige cybersecurity-scans voor bedrijven aanbieden en een ISAC-netwerk opzetten

Maatregelen in wet- en regelgeving

Wijziging Besluit Opgedragen Telecommunicatiediensten BES (BOT) tbv reguleren tarieven internet	Januari 2020	Staatsblad 2019, 522 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2019-522.html
Besluit Algemene Richtlijnen Houders van een concessie Wet telecommunicatievoorzieningen BES (BARC). Dit zijn nieuwe uniforme regels voor de telecomaanhouders.	September 2024	Staatscourant 2023, 19805 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-19805.html
Wet bevordering digitale weerbaarheid bedrijven (Wbdwb), die ook voor Caribisch Nederland van kracht is. Deze wet geeft de Minister van Economische Zaken de mogelijkheid om onder andere specifieke dreigingsinformatie te ontvangen, verwerken en te delen.	Oktober 2024	https://wetten.overheid.nl/BWBR0050130/2024-10-01

Onderzoeken en evaluaties

Wijzing Besluit Opgedragen Telecommunicatiediensten BES (BOT) waarmee satellietdiensten ook worden gereguleerd, zodat er een gelijk speelveld is voor aanbieders van internetdiensten.	2025	Juli 2025: naar Raad van State verstuurd
--	------	--

Overige maatregelen

Aanleg nieuwe datazeekabel van Bonaire naar Aruba door Setar en SSCS.	Start 2025 verwachte in gebruikname 2027	Voorliggende kamerbrief
Nieuwe toezichtstrategie ACM	2025	https://www.acm.nl/nl/publicaties/nieuwe-toezichtstrategie-acm-telecom-caribisch-nederland
Beleidslijn marktordening telecom CN onderzoek	Begin 2026	
