

Vergaderjaar 2025–2026

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4222

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2025

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij twee fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Investeringsplan duurzaam Vervoer.

Fiche: Omnibus AI en Omnibus Digitaal (Kamerstuk 22 112, nr. 4223).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
D.M. van Weel

Fiche: Investeringsplan duurzaam Vervoer

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Investeringsplan duurzaam vervoer
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
5 november 2025
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2025) 664
- d) *EUR-Lex*
EUR-Lex - 52025DC0664 - EN - EUR-Lex
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie*
Niet opgesteld
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie (Vervoer)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Het *Investeringsplan Duurzaam Vervoer (Sustainable Transport Investment Plan, hierna: STIP)* is een niet-wetgevend initiatief van de Europese Commissie (hierna: de Commissie), met instrumenten en plannen om investeringen in hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de transportsectoren, specifiek de lucht- en zeevaart,¹ te stimuleren. Deze investeringen richten zich op diverse aspecten van de ketens variërend van onderzoek en technologische ontwikkeling, financiering van projecten voor SAF en SMF-productie, initiatieven gericht op brandstofafnemers, tot het opzetten van een marktmechanisme (in de vorm van dubbelzijdige veilingen) voor e-SAF. Het doel van het STIP is om versnelling aan te brengen in het verschonen van de Europese transportsector door inzet op het verminderen van investeringsrisico's wat strategische, economische en technologische voordelen meebrengt voor de transport- en brandstofindustrie. Het STIP is gericht op het stimuleren van de productie van hernieuwbare brandstoffen binnen de Europese Unie (EU), met als doel het vertrouwen van investeerders te vergroten en marktliquideiteit te stimuleren om *first-of-a-kind* (FOAK) productiefaciliteiten te realiseren. EU-producenten kunnen hiermee een mondiaal concurrerende positie verwerven waarbij de opschaling van de meer dan 50 demonstratieprojecten die al actief zijn in de EU verder wordt geholpen. Het STIP is complementair aan de *Clean Industrial Deal* (CID)² en de wetgeving die de EU binnen *Fit for 55*³ heeft ingevoerd. Dit omvat verordeningen en richtlijnen waarmee de EU in 2030 wil komen tot 55% reductie van de CO₂-uitstoot t.o.v. 1990, waaronder de Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (*Sustainable Aviation Fuels*; SAF) *ReFuelEU Aviation*, *FuelEU Maritime* (FuelEU), de Richtlijn hernieuwbare energie (RED III) en het EU emissiehandelssysteem (EU ETS). De financieringsinstrumenten die in het STIP worden voorgesteld kunnen helpen om deze doelen en verplichtingen te halen.

¹ De inzet voor de verduurzaming van het wegvervoer en spoor wordt via andere beleidskaders uitgewerkt, waaronder de implementatie van het Actieplan voor de Europese auto-industrie en nader te verschijnen maatregelen voor zware bedrijfsvoertuigen en de benodigde tank- en laadinfrastructuur.

² Clean Industrial Deal - Europese Commissie

³ Fit for 55 - Consilium

De huidige barrières voor investeringen zijn i) de hoge kapitaalinvesteringen en de technologische risico's die komen kijken bij vroegtijdige projecten; en ii) een mismatch tussen producenten en afnemers bij de looptijd van afnamecontracten. Brandstofproducenten hebben langetermijnzekerheid nodig om financiering te verkrijgen, terwijl afnemers een voorkeur hebben voor kortetermijncontracten waarmee flexibeler ingespeeld kan worden op fluctuerende prijzen in een ontwikkelende markt.

Om de doelstellingen van *ReFuelEU Aviation* en *FuelEU Maritime* te halen,⁴ zal volgens de Commissie tegen 2035 ongeveer 23,1 miljoen ton aan hernieuwbare brandstoffen⁵ nodig zijn. Om de huidige productiecapaciteit van 2 miljoen ton (SAF en SMF) te vergroten – schat de Commissie in dat er € 100 miljard aan investeringen nodig zal zijn per 2035, waarvan de meerderheid vanuit de private sector. Om hiertoe te komen richt het STIP zich op het mobiliseren van actie en financiële middelen in drie pijlers: ten eerste, een wetgevend kader voor de langere termijn voor de energietransitie en technologische ontwikkeling in de lucht- en scheepvaart; ten tweede, aanzetten tot investeringen, aansluitend bij reeds bestaande (Europese) financiële mechanismen en beleidskaders en voorstellen voor nieuwe instrumenten; ten derde, strategische partnerschappen en mondiale samenwerking om de productie van duurzame (scheepvaart)brandstoffen in derde landen te stimuleren, met aandacht voor mondiale afspraken.

Het STIP mobiliseert ten minste € 2,9 miljard aan EU-instrumenten tegen 2027. Vanuit InvestEU wordt € 2 miljard gemobiliseerd voor duurzame brandstoffen. Vanuit het EU Innovatiefonds worden 4 e-SAF-projecten met € 153 miljoen en 5 SMF-projecten met € 293 miljoen ondersteund. Binnen het Innovatiefonds wordt in december 2025 een call geopend voor de Europese Waterstofbank met een budget van € 300 miljoen ten behoeve van de productie van SAF en SMF.

Vanuit Horizon Europe wordt € 133 miljoen gemobiliseerd onder het nieuwe *SET Plan Flagship* en de volgende Horizon Europe-call voor 2026 om onderzoek te stimuleren. Deze projecten zullen zich richten op het verminderen van investeringsrisico's (*de-risking*) van duurzame brandstoftechnologieën en waardeketens op Europees en nationaal niveau.

Aanvullend op bovenstaande instrumenten zal de Commissie in 2026 met geïnteresseerde lidstaten een *e-SAF Early Movers Coalition* lanceren waarbij de lidstaten zijn benaderd om gezamenlijk tenminste € 500 miljoen beschikbaar stellen voor de financiering van e-SAF projecten. Dit zal worden gedaan middels het opzetten van de dubbelzijdige veiling. De Commissie werkt verder aan het opzetten van een intermediair mechanisme voor dubbelzijdige veilingen op EU-niveau om een volledig begrip te krijgen van de behoeften en opties voor de start van het volgende Meerjarig Financieel Kader (MFK).

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein:

Het kabinet zet in op een duurzame toekomst voor de transportsector en economische kansen voor innovatieve industrie die dat mogelijk maakt. De lucht- en scheepvaartsectoren leveren samen met de Nederlandse

⁴ De verplichtingen ReFuel Aviation en Fuel Maritime zijn vormen van vraagcreatie. Het STIP is daaraan complementair doordat het voorziet in de stimulering van de aanbodzijde.

⁵ Onder duurzame brandstoffen valt in deze context SAF (duurzame luchtvaartbrandstoffen onderverdeeld in bioSAF en eSAF) en SMF (duurzame maritieme brandstoffen).

raffinagesector een grote bijdrage aan de Nederlandse economie. De Rotterdamse haven heeft een prominente positie in de mondiale import- en exportmarkt, en Nederland heeft een hoogwaardig petrochemisch cluster dat de basis kan vormen voor de energietransitie in deze sectoren. De sectorbrede transitie zal invloed hebben op de Nederlandse economie en biedt daarnaast economische kansen. Er zijn verschillende programma's en initiatieven in de Nederlandse transportsector die gelijksoortige barrières als omschreven in het STIP adresseren, waaronder de hoge productiekosten en de investeringskosten voor duurzame brandstoffen. In de luchtvaartsector werkt het programma Stimulering Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (SDL) aan de opschaling van SAF-productie door het subsidiëren van SAF projecten en het onderzoeken van financieringsinstrumenten ter bevordering van de SAF-markt. De nationale SAF-roadmap⁶ omschrijft aan de hand van drie thema's hoe de Nederlandse sector zich de komende tijd gaat inzetten om nationale en Europese doelstellingen te behalen. De Duurzame Luchtvaartafel (DLT) adresseert de uitdagingen voor verduurzaming van de luchtvaart in meer publiek-private context. De Nederlandse maritieme sector heeft een routekaart ontwikkeld voor de brandstoftransitie in de zeevaart⁷ en een Maritiem Masterplan,⁸ en er worden verschillende programma's en subsidies voor binnenvaart ontwikkeld met middelen uit het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds.

Gezien de geopolitieke ontwikkelingen en ambities om minder afhankelijk te worden van grondstoffen en energiedragers van buiten de EU, is het van belang dat innovaties opgeschaald worden. Het vraagt strategische en sectoroverstijgende keuzes op de inzet van beschikbare technologieën, productiepaden en grondstoffen om de benodigde opschaling van duurzame brandstoffen te realiseren. Het kabinet hecht belang aan de opschaling van alle typen duurzame brandstoffen: zowel van biologische als synthetische oorsprong. Het kabinet is van mening dat naast synthetische brandstoffen ook geavanceerde biobrandstoffen, evenals innovatieve aandrijftechnologieën op basis van waterstof en elektriciteit, onderdeel moeten zijn van de verduurzamingsopgave in de lucht- en scheepvaart.

Daarnaast is Nederland op internationaal vlak een actieve partner binnen het ACT-SAF-programma⁹ voor capaciteitsopbouw van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Op basis van eerdere ervaringen ziet het kabinet mogelijkheden om effectiever en kostenefficiënter samen te werken door de inbreng van de Commissie en de lidstaten beter op elkaar af te stemmen. Naast steun aan ACT-SAF verwelkomt het kabinet kennisuitwisseling via de *Renewable and Low-Carbon Fuels (RLCF) Alliance*.

Gezien de schaal en complexiteit van de verduurzamingsopgave is bundeling van krachten en kennis op Europees niveau van belang. Daarnaast blijft het nodig om op nationaal niveau doorbraken te realiseren om het Nederlandse vestigingsklimaat voor nieuwe duurzame brandstofproducenten weer aantrekkelijk te maken: verbetering van energiekosten en vergunningen, grondstof beschikbaarheid en een stabiel langetermijnbeleid zijn nodig om ook op nationaal niveau de energietransitie succesvol te laten zijn.

⁶ Nationale SAF-roadmap 2025-2035 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Het Kabinet zal in het eerste kwartaal van 2026 met een reactie komen op de SAF Roadmap welke gezamenlijk met de sector is opgesteld.

⁷ Roadmap brandstoftransitie in de zeevaart | RVO.nl

⁸ Home - Maritiem Masterplan

⁹ ICAO Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuels (ICAO ACT-SAF)

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet erkent de noodzaak van gecoördineerde investeringen gericht op specifieke aspecten van de brandstofketens. Het kabinet heeft in reactie op de *call for evidence*¹⁰ in september jl. steun uitgesproken voor het aangekondigde STIP, en verwelkomt de publicatie van het plan.

Het STIP beschrijft een aantal acties om op korte termijn investeringen te bevorderen en mobiliseert hiervoor een bedrag van € 2,9 miljard uit bestaande en nieuwe financieringsinstrumenten. Het kabinet is van mening dat investeringen op meerdere fronten nodig zijn voor de vroege opschaling van deze technologieën, en kan zich daarom vinden in de diversificatie van investeringen die in het STIP wordt voorgesteld. Hoewel het STIP een goede eerste stap is om in de toekomst te voorzien in voldoende duurzame brandstoffen, is een gecoördineerde Europese aanpak met aanvullende en structurele financiering essentieel om tot substantiële opschaling te komen.

De Commissie gaat in het STIP in op de mogelijke verlenging en uitbreiding van de SAF emissierechten¹¹ die onder het EU ETS worden uitgegeven. Het kabinet steunt de verkenning hiervan, inclusief uitbreiding naar de scheepvaart. Het kabinet is van mening dat er zo snel mogelijk helderheid moet komen over het voortzetten van de SAF emissierechten, temeer omdat deze via een *first-come-first-serve* basis beschikbaar komen en mogelijk voor 2030 al op zijn. De inzet van SAF emissierechten moet zo goed mogelijk aansluiten op de marktbehoefte en CO₂-doel(stelling)en, en de noodzakelijke ondersteuning bieden. Daarnaast steunt het kabinet het voorstel om een *Early Movers Alliance* met lidstaten op te richten, waarin een pilot voor dubbelzijdige veilingen voor e-SAF wordt verkend. Nederland zal in eerste instantie als kennispartner optreden en bekijkt de komende periode welke stappen ter ondersteuning van de *e-SAF Early Movers Coalition* mogelijk zijn.

Op meerdere terreinen roept het kabinet op om aansluiting te vinden, zowel tussen de verschillende Europese regelgevende kaders als tussen sectoren. Waar *ReFuelEU Aviation* en *FuelEU Maritime* het gebruik van duurzame brandstoffen in de lucht- en zeevaart aanmoedigen, ontbreken voor de binnenvaart eenduidige Europese regelgevende kaders om te verduurzamen. Het is van belang dat deze sector niet achterblijft en er geen ongelijk speelveld ontstaat tussen lidstaten door verschillende implementaties van nationale en Europese regelgeving. Het kabinet steunt daarom de studie naar mogelijke aanpassingen van regelgeving voor duurzame brandstoffen in de binnenvaart en benadrukt de urgentie daarvan.

Door de huidige marktdynamiek is SAF niet op efficiënte wijze op alle Europese luchthavens beschikbaar te maken. Het kabinet ondersteunt daarom het voornemen van de Commissie om te bestuderen welke mechanismes een bijdrage kunnen leveren aan een efficiënter werkende markt. Het kabinet hecht waarde aan de conclusies van het Commissierapport aangaande het SAF-flexibiliteitsmechanisme¹² en adviseert om eventuele nieuwe aanbevelingen te baseren op marktinzichten die over

¹⁰ Reactie van Nederland op de Call for Evidence van de Europese Commissie voor het STIP

¹¹ SAF allowances zijn rechten die als doel hebben het prijsverschil tussen fossiele kerosine en de duurdere SAF te overbruggen.

¹² VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD: Het SAF-flexibiliteitsmechanisme van ReFuelEU Luchtvaart
IMMC.COM%282025%2959%20final.NLD.xhtml.1_NL_ACT_part1_v3.docx Het rapport bevat onder meer aandachtspunten op het gebied van toezicht en de samenhang met andere juridische kaders.

een afdoende ruime periode moeten worden opgedaan. Voor de zeevaart stelt het STIP dat het economisch niet haalbaar is om elk type brandstof in elke haven te beschikbaar te maken. Het kabinet wil benadrukken dat de keuze voor het brandstofaanbod met name afhankelijk is van de private aanbieders in de haven. Waar dit passend is binnen de regelgevende kaders, faciliteert Nederland de ontwikkeling van het aanbod van meerdere verschillende brandstoffen in de (zee)havens.

Opschaling van alle typen duurzame brandstoffen, zowel van biologische als synthetische oorsprong, is essentieel. Het kabinet herkent de uitdagingen die de Commissie in het STIP schetst rondom de beperkte beschikbaarheid van biograndstoffen en de mogelijke concurrentie (en synergiën) met andere sectoren in het gebruik hiervan. Ook legt de ontwikkeling van duurzame brandstoffen druk op de beschikbaarheid van hernieuwbare waterstof en elektriciteit in Nederland. Het kabinet wil dat de meest kosteneffectieve en technologisch ontwikkelde productieroutes worden gestimuleerd, maar erkent dat er in deze fase een diversificatie van investeringen nodig is om tot opschaling te komen, onder andere voor synthetische brandstoffen en geavanceerde biobrandstoffen.¹³ De ontwikkeling van de Uniedatabank (UDB) draagt bij aan transparantie en traceerbaarheid van de brandstofketen. Hierin zijn het vereenvoudigen en harmoniseren van de monitoring, rapportage en verificatie van de verschillende maatregelen belangrijk. Een aandachtspunt binnen de UDB is de organisatie van sluitend toezicht op internationale biobrandstofketens – om dubbeltellingen en onjuiste claims te voorkomen.

Het kabinet erkent dat internationale samenwerking van strategisch belang is voor de ontwikkeling van duurzame grondstoffen en de opbouw van de mondiale productiecapaciteit voor duurzame lucht- en scheepvaartbrandstoffen. Het versterken van de Europese productie is essentieel, maar de Europese vraag zal ook ingevuld worden door mondiale productie en import, wat gefaciliteerd kan worden door het opzetten van strategische partnerschappen. Het is voor de zeevaart van belang dat strategische partnerschappen en mondiale samenwerking, bijvoorbeeld met steun aan landen voor het vergroten van het aanbod, vormgegeven in lijn met de samenwerking binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het is ook van belang om onverminderd in te zetten op een invoering van het *Net-Zero Framework* (NZF) van de IMO op de vroegst mogelijke termijn. In de samenwerking met andere landen zijn groene scheepvaartcorridors¹⁴ daarbij een kansrijke vorm. Voor de luchtvaart steunt het kabinet de stappen van de Commissie om op mondiaal niveau de samenhang tussen de RED en het *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA) van ICAO te verstevigen, zodat de administratieve lasten voor de sector worden beperkt en de mondiale inzet van SAF verder kan worden gestimuleerd. Voor het kabinet is het van groot belang dat mondiale handel in (hernieuwbare) brandstoffen en biograndstoffen onder eerlijke en transparante omstandigheden gebeurt. Het kabinet steunt daarom de verhoogde inzet van de Commissie om dit te monitoren. Nederland speelt een prominente rol in de productie en distributie van brandstoffen en de Nederlandse industrie heeft er daarom baat bij dat er kan worden opgetreden wanneer er sprake

¹³ Om de totale productiecapaciteit en beschikbaarheid van SAF de komende jaren te vergroten, moet worden ingezet op grondstoffen uit innovatieve reststromen, zoals land- en bosbouwresiduen, afval, lignocellulose, gewassen afkomstig van marginaal land, en tussengewassen.

¹⁴ In groene scheepvaartcorridors werken verschillende partijen gezamenlijk aan afspraken gericht op het gelijktijdig aanpassen van schepen, het beschikbaar stellen van duurzame energiedragers en bijbehorende haveninfrastructuur om zo klimaat neutrale scheepvaartroutes te realiseren. Hierin komen vraag en aanbod en de benodigde infrastructuur samen.

is van oneerlijke concurrentie, bijvoorbeeld vanuit sterk gesubsidieerde markten buiten de EU.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Op dit moment hebben lidstaten nog geen formele posities ingenomen. Wel is er brede consensus over het nut en noodzaak van stevig en standvastig flankerend beleid om de opschaling en innovatie van duurzame brandstoffen in de EU te ondersteunen. De meeste lidstaten staan positief tegenover instrumenten die tevens bijdragen aan het versterken van de Europese concurrentiepositie en leveringszekerheid. Het voorgestelde dubbelzijdige veilingsysteem onder de *e-SAF Early Movers Coalition* vraagt, in afwezigheid van Europese middelen, om financiële ondersteuning van de lidstaten. Binnen de lidstaten bestaan verschillen ten aanzien van de ervaring met dergelijke Europese financieringsmechanismen, en de bereidheid en mogelijkheid van om hieraan bij te dragen. De positie van het Europees Parlement is nog niet bekend.

4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Bevoegdheid

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. De mededeling heeft betrekking op milieu, vervoer, energie en industrie. Op het terrein van milieu, vervoer en energie is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub e, sub g en sub i, van het VWEU). Op het terrein van industrie is sprake van een ondersteunende/aanvullende bevoegdheid (artikel 6, sub b, VWEU).

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet is positief. De mededeling heeft tot doel om versnelling aan te brengen in het versnellen van de Europese transportsector door het bevorderen van investeringen, wat strategische economische en technologische voordelen meebrengt voor de transport- en brandstoffenindustrie. Gezien het grensoverschrijdende karakter van de brandstofmarkt en de lucht- en scheepvaartsectoren, kan dit onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt, daarom is een EU aanpak nodig. Door financieringsinstrumenten op Europees niveau in te richten wordt het gelijk speelveld op het terrein van investeringen in de energietransitie van de transportsector verbeterd. Om die reden is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit van het STIP is positief. De mededeling heeft tot doel om versnelling aan te brengen in het versnellen van de Europese transportsector door het bevorderen van investeringen, wat strategische economische en technologische voordelen meebrengt voor de transport- en brandstoffenindustrie. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de voorgenomen investeringen bijdragen aan eerder gestelde verduurzamingdoelen van de EU. Daarnaast sluit het rechtstreeks aan bij eerder genomen maatregelen en voldoet aan de vraag van de sector en overheden. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk, omdat de in het STIP voorgestelde instrumenten voortkomen uit reeds bestaande financieringsmechanismen, zoals het EU

Innovatiefonds en Horizon Europe. Hierdoor worden op voorhand geen extra lasten opgelegd aan lidstaten. Er staan in het plan geen instrumenten die overvloedig zijn of waarvan de noodzaak wordt betwist, doordat er in een actuele behoefte van de sector wordt voorzien.

d) Financiële gevolgen

Nederland is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. De stimuleringsmaatregelen in het STIP bestaan voor een belangrijk deel uit bestaande financiële instrumenten van de EU. Uit het STIP volgen geen onmiddellijke financiële verplichtingen voor Nederland, maar de Commissie doet wel een oproep aan lidstaten om financieel bij te dragen – specifiek voor de e-SAF pilot. De voor- en nadelen van een eventuele financiële bijdrage door Nederland aan de e-SAF pilot zullen in de komende periode ambtelijk verder uitgewerkt worden.

Eventuele budgettaire gevolgen voor de Rijksbegroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

e) Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De gevolgen voor de regeldruk voor de sector en uitvoeringsorganisaties zijn vanwege het niet-wetgevende karakter van STIP gering. De afgelopen tijd is op Europees en op nationaal niveau meer aandacht voor de energiezekerheid en -onafhankelijkheid, oor zowel de brandstoffen als de grondstoffen die nodig zijn om deze te produceren. Voor grondstoffen is Nederland afhankelijk van zowel eigen productie als import uit het buitenland. Door in te zetten op het stimuleren van investeringen in fabrieken voor duurzame brandstoffen in Nederland en Europa kan worden bijgedragen aan een betrouwbare Europese energievoorziening. Zowel brandstoffen als de lucht- en scheepvaartsectoren zijn onderdeel van een mondiale markt. Om de Nederlandse en Europese brandstoffenmarkt en transportsector wereldwijd concurrerend te houden, is het van belang dat zowel publieke als private investeringen de komende jaren worden geïntensiveerd. Het STIP kan daardoor bijdragen aan de Europese concurrentiekracht. Daarnaast biedt het STIP kansen voor Nederland om sterker samen te werken met omliggende landen in Europa, met bijkomende economische kansen voor de Nederlandse industriële clusters.