

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de vooruitzichten voor duurzame werkgelegenheid in de spoorwegsector, de sector rollend materieel en de sector infrastructuur: de impact van industriële veranderingen op werkgelegenheid en vaardigheden in Europa (initiatiefadvies)

(2012/C 24/05)

Rapporteur: **de heer CURTIS**

Corapporteur: **mevrouw HRUŠECKÁ**

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 20 januari 2011 besloten om overeenkomstig artikel 29, lid 2, van zijn reglement van orde een initiatiefadvies op te stellen over de

Vooruitzichten voor duurzame werkgelegenheid in de spoorwegsector, de sector rollend materieel en de sector infrastructuur: de impact van industriële veranderingen op werkgelegenheid en vaardigheden in Europa (initiatiefadvies).

De adviescommissie Industriële Reconversie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 27 september 2011 goedgekeurd. Rapporteur was de heer CURTIS en corapporteur was mevrouw HRUŠECKÁ.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 26 en 27 gehouden 475^e zitting (vergadering van 27 oktober) onderstaand advies uitgebracht, dat met 104 stemmen vóór en 1 stem tegen, zonder onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 De Europese industrie voor spoorweguitrusting is in staat gebleken om geavanceerde oplossingen te bieden inzake milieu- en gebruiksvriendelijke vervoermiddelen die tegemoetkomen aan de hoge eisen op het vlak van mobiliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot. De Europese industrie dreigt haar leiderspositie echter te verliezen door een krimpende thuismarkt en beperkte toegang tot andere markten. De ambitieuze vervoersagenda van de EU kan niet waargemaakt worden zonder een sterke Europese industrie. Het EESC doet dan ook de onderstaande aanbevelingen om de strategische positie van deze industrie in Europa te consolideren en te verstevigen.

1.2 Er moet een volledig overzicht opgesteld worden van de knelpunten in de belangrijkste nationale en transnationale verbindingen.

1.3 Met het oog op een maatstaf moet worden uitgegaan van een vergelijking van bestaande vervoerssystemen in Europese metropolitane gebieden en van geavanceerde oplossingen op het vlak van energie- en milieu-efficiëntie.

1.4 Producenten uit de EU zouden, op wederkerige basis, buiten de EU dezelfde markttoegang moeten genieten als producenten van buiten de EU die op de EU-markt actief zijn.

1.5 Er is een alomvattend industrieel beleid nodig met aanzienlijke investeringen in conventionele systemen. Zonder deze investeringen zullen er nog meer banen en vaardigheden verloren gaan in deze strategische sector, die hierdoor ernstig verzwakt en in gevaar gebracht dreigt te worden.

1.6 Hoewel het Europees Spoorwegbureau technische specificaties inzake interoperabiliteit opgesteld heeft, is een geïntegreerd spoorwegnet nog niet voor morgen. Dit vormt een duidelijke belemmering voor het pan-Europese spoorverkeer. Gelet op de huidige stand van zaken is het EESC van mening dat de Europa 2020-strategie ten volle benut moet worden, aangezien daarin onder meer een strikt kader wordt voorgesteld voor coördinatie tussen de Commissie en de lidstaten op terreinen die niet rechtstreeks onder de EU-verordeningen of -wetgeving vallen, maar die van aanzienlijk belang zijn voor de een-gemaakte markt.

1.7 Het is daarom van wezenlijk belang dat de transnationale samenwerking wordt versterkt – onder meer via samenwerking met universiteiten, onderzoekscentra en jonge, naar behoren opgeleide vakspecialisten – en dat er op die manier een standaardisering wordt bereikt bij het ontwerpen, ontwikkelen en produceren van nieuwe treinstellen die compatibel zijn met verschillende spoor- en signalisatiesystemen. De Europese industrie zou enkel hierdoor al gestimuleerd worden. Om het spoorverkeer te promoten en zo de verkeerscongestie en CO₂-uitstoot te verminderen moet het nemen van verschillende maatregelen aangemoedigd worden. Teneinde een gedragswijziging teweeg te brengen is het tegelijkertijd ook nodig de capaciteit, aantrekkelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van het spoor te verbeteren binnen een context van eerlijke concurrentie, ook ten opzichte van andere vervoerswijzen.

1.8 In overeenstemming met wat in de Europa 2020-strategie voorgesteld wordt, zouden de Europese Unie en de nationale overheden innovatie moeten aanmoedigen en ondersteunen als een factor om het Europese concurrentievermogen op peil te houden en te versterken. In de spoorwegsector moet vooral aandacht worden besteed aan technologische vereenvoudiging, een gegarandeerde kwaliteit van de dienstverlening (o.a. op het vlak van veiligheid, comfort, regelmaat en capaciteit), een lager energieverbruik en een kleinere koolstofvoetafdruk.

1.9 Technologische vooruitgang gaat hand in hand met de ontwikkeling van kennis en vaardigheden binnen de sector en met een aantrekkelijk werkklimaat voor jonge ingenieurs (jacht op talent). Aangezien technologische vooruitgang gedreven wordt door potentiële gebruikers en andere betrokkenen aan de vraagzijde, moeten sociale partnerschappen en inspraakprocedures voor belanghebbende partijen verder ontwikkeld worden.

1.10 Er moet overwogen worden op middellange en lange termijn een Europese raad voor sectorale vaardigheden op te richten die kan bepalen welke vaardigheden en arbeidsplaatsen de betrokken sector nodig heeft. Up-to-date onderzoek en nauwkeurige gegevens m.b.t. de werkgelegenheid in de spoorwegsector zijn dus belangrijk om zicht te krijgen op de toekomstige behoeften.

1.11 Zonder een alomvattend industrieel beleid en aangepaste financiering is het niet mogelijk de fragmentering een halt toe te roepen, waardoor de Europese markt zijn leiderspositie zal verliezen. Enkel via groei op de thuismarkt kan de huidige werkgelegenheid in deze Europese industrie veiliggesteld worden.

2. Inleiding

2.1 Personen- en goederenvervoer per spoor is een sleutelfactor voor elke moderne economie: het dient het algemeen belang en is van strategische betekenis voor beleidsmakers die de mobiliteit en de vervoersstromen willen verbeteren en de impact op het milieu willen beperken. Spoorverkeer is energie-efficiënt, zorgt voor de minste CO₂-uitstoot en biedt een antwoord op dichtgeslibd verkeer op autowegen en in stedelijke gebieden. Voor middellange afstanden kan het spoor een alternatief bieden voor het luchtverkeer, terwijl het voor korte afstanden en lokaal verkeer voor minder autogebruik zou kunnen zorgen.

2.2 Een efficiënt spoorwegnet is onmisbaar voor een milieuvriendelijke en mobiele Europese gemeenschap, net als voor de verdere integratie van deze gemeenschap, zowel in haar geheel als wat de nieuwe lidstaten in het bijzonder betreft. De huidige spoorwegnetten kunnen spoorverkeer met een groter marktaandeel op dit moment niet aan, qua capaciteit noch qua kwaliteit.

2.3 De continue stijging van de brandstofprijzen en de steeds grotere olieafhankelijkheid, het toegenomen milieubewustzijn en de strijd tegen de CO₂-uitstoot zijn allemaal factoren die mee zullen bepalen welke vervoersmiddelen er in de toekomst gebruikt zullen worden. Het is dus nodig om het spoorvervoer te moderniseren en te zorgen voor nieuwe, passende infrastructuur. De wereldmarkt wordt gedomineerd door China, dat zwaar investeert in de uitbreiding en modernisering van zijn spoornet, zowel tussen steden als in stedelijke gebieden. Ook andere opkomende landen – zoals India, Rusland, Brazilië en Saoedi-Arabië – voeren op dit moment grootschalige projecten uit of werken aan plannen om dit te doen. Groei buiten Europa, achteruitgang in Europa en een gebrek aan wederkerigheid op de wereldmarkt zullen de leiderspositie van Europa uiteindelijk ondermijnen.

2.4 De markt voor openbaar stadsvervoer lijkt een groot groeipotentieel te hebben. In de wereld van vandaag beschikken 300 grote agglomeraties met meer dan een miljoen inwoners niet over geleid stadsvervoer (metro of tram).

2.5 In China, de Verenigde Staten en andere delen van de wereld worden er projecten gepland voor de aanleg van ultrahogesnelheids- en conventionele lijnen. Om te kunnen concurreren moet de Europese industrie echter op gelijke voorwaarden en reciprociteit inzake markttoegang kunnen rekenen.

2.6 Efficiënte spoorweginfrastructuur met moderne voorzieningen en moderne uitrusting is cruciaal voor succesvolle veranderingen op het vlak van consumentengedrag, milieueisen en mobiliteit op de arbeidsmarkt. Een noodzakelijke voorwaarde hiervoor is een goed functionerend ruimtelijke ordeningssysteem met plannings- en beslissingsprocessen waarin voor de burgers een passende rol is weggelegd. Aangezien systemen voor spoorweginfrastructuur complex en investeringsintensief zijn, kan het verschillende tientallen jaren duren voor ze op de markt worden gebracht. De keuzes die we vandaag maken, zullen bepalen hoe het vervoer er in 2050 zal uitzien.

2.7 Aziatische bedrijven concurreren al op de Europese markt, terwijl markten buiten de Europese Unie nog beschermd worden via belemmeringen van wet- en regelgevende aard. Om deze belemmeringen te omzeilen „kopen” Europese producenten met technologieoverdracht marktaandeel in de betrokken landen, waarbij ze echter een industriële basis creëren die uiteindelijk de Europese werkgelegenheidsbasis zal ondermijnen.

2.8 Wellicht zal deze toenemende concurrentie van buiten de EU het meest voelbaar zijn in bijvoorbeeld vijf of tien jaar, als de Chinese markt zich volledig ontwikkeld heeft. Dit zal rechtstreekse gevolgen hebben op de werkgelegenheidsperspectieven in de Europese spoorwegsector.

2.9 Voor de periode van 2007 tot 2013 trok Europa via de TEN-V-programma's 4,3 miljard euro uit voor het spoorvervoer. Extra financiering via het Europees Cohesiefonds komt meestal het wegtransport ten goede en wordt niet ten volle gebruikt, omdat de eisen inzake cofinanciering een ontmoedigende factor lijken te zijn. Daarnaast verdient de situatie in de nieuwe lidstaten bijzondere aandacht. In deze landen worden relatief weinig middelen toegekend, maar in de EU zijn hun spoorwegsysteem hekkensluiters in termen van bestreken grondgebied, capaciteit en toestand op technisch gebied. De meerderheid van het relatief beperkte aantal geplande projecten bevindt er zich nog steeds in de studie- of proeffase.

2.10 De behandeling van de spoorsector staat in schril contrast met de nationale en Europese middelen voor het wegtransport, de subsidies en steunmaatregelen voor de auto-industrie en de voordelige fiscale regelingen voor het luchtverkeer. Het feit dat bij het spoorverkeer zowel het energieverbruik als de inkomsten uit de kaartjesverkoop belast worden, geeft duidelijk aan dat het in vele opzichten op de laatste plaats komt. Spoorverkeer is duurzaam uit sociaal en milieu-oogpunt, maar zijn concurrentiepositie ten opzichte van andere vervoerswijzen wordt verzwakt door oneerlijke belastingheffing.

2.11 Andere factoren die de concurrentiepositie van het spoor uithollen zijn de invoering van langere vrachtautocombinaties (dieseltrucks die vaak misleidend „ecocombi's” genoemd worden) en de opkomende langeafstandsbussen als gevolg van deregulering in verschillende Europese landen.

2.12 De vraag naar rollend materieel en spoorweginfrastructuur met het label „made in Europe” heeft duidelijk te lijden onder oneerlijke concurrentie tussen verschillende vervoerswijzen en onder handelsbelemmeringen op wereldvlak.

2.13 De sector spoorweguitrusting in Europa is een concurrerende industrie die een groot deel van de werkgelegenheid vertegenwoordigt. Betrouwbare statistieken ontbreken, maar minstens 113 000 werknemers zijn rechtstreeks werkzaam in de productie van treinen en infrastructuur. In totaal wordt geschat dat de sector in Europa goed is voor 300 000 arbeidsplaatsen. Het EESC is ingenomen met het Commissie-initiatief om een sectorale analyse en een studie over het concurrentievermogen van de toeleveringsindustrie voor het spoor uit te voeren en zo een beter licht te werpen op deze industrietaak.

2.14 Veel landen zijn voornemens hun infrastructuur te vernieuwen of te moderniseren, nieuwe treinen te ontwikkelen voor voorstads- en regionaal vervoer, en metrolijnen en rollend materieel te moderniseren en/of uit te breiden. De financiële crisis heeft echter veel plannen gedwarsboemd en het verwachte aantal investeringen doen teruglopen. Projecten worden vaak uitgesteld en afgeslankt.

2.15 Veel exploitanten van conventionele netwerken kiezen ervoor hun verouderd materieel te herstellen in plaats van het te vernieuwen en in nieuwe technologie te investeren. In combinatie met minder snel vorderende elektrificatieplannen (48 % van de 230 000 km spoor in Europa is niet geëlektrificeerd) leidt dit tot vertraging of zelfs stilstand in de technologische en milieuontwikkeling.

2.16 Als de spoorwegmarkt zich in andere delen van de wereld ontwikkelt, zal het proces van mondialisering zich sneller voltrekken en kan dit in Europa gevolgen hebben voor de technologische basis en de werkgelegenheid op lange termijn. Azië heeft West-Europa al ingehaald als de grootste markt voor spoorweguitrusting, hoewel deze ontwikkeling pas voor 2015 of 2016 verwacht werd. China heeft in 2009 alleen al ongeveer 60 miljard euro uitgetrokken voor de uitbreiding en verbetering van zijn spoorwegnet⁽¹⁾, terwijl het er tijdens de komende tien jaar 300 miljard in wil investeren. Voor het Trans-Amerikaans Passagiersnetwerk (*Trans-American Passenger Network*) zal naar planning tegen 2050 50 miljard aan overheidsmiddelen zijn besteed.

2.17 De Europese Commissie, die heel actief is geweest, heeft in 2007 haar Groenboek over stedelijke mobiliteit⁽²⁾ gepubliceerd en in 2008 in een handboek de geschatte externe kosten in de transportsector⁽³⁾ beschreven. In 2009 werden nieuwe instrumenten zoals studies, gegevensbanken en informatiemateriaal voorgesteld in het Groenboek *TEN-V: een beleidsvaluatie – Op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk ten*

dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid⁽⁴⁾ en in het *Actieplan stedelijke mobiliteit*⁽⁵⁾. Tot slot heeft de Commissie in 2011 het Witboek *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte*⁽⁶⁾ gepubliceerd, waarin geraamd wordt dat er in de komende 20 jaar meer dan 3 triljoen euro aan infrastructuurinvesteringen nodig is en waarin het spoor een sleutelrol toebedeeld krijgt. Het EESC is van oordeel dat het spoor het vervoersmiddel met de laagste uitstoot is en verwelkomt de erg ambitieuze visie die in het Witboek naar voren wordt geschoven. Het zou dan ook graag uitvoerende beleidsmaatregelen zien die hierop gebaseerd zijn.

3. Algemene opmerkingen

3.1 Het vertragend effect van de financiële crisis heeft de druk op de Europese spoorwegsystemen doen toenemen. Veel Europese landen, met name landen die getroffen zijn door de financiële en economische crisis, zijn niet in staat om de vernieuwing van hun spoorwegsystemen door te voeren. Ambitieuze megaprojecten zoals Rail Baltica moeten veel politieke en budgettaire obstakels overwinnen en staan in de huidige situatie op de helling.

3.2 Door de gevolgen van de crisis voor de nationale begrotingen zijn de investeringen in conventionele systemen uitgesteld. Conventionele systemen zijn echter het voornaamste transportmiddel voor de gemiddelde pendelaar die een korte afstand aflegt. Aangezien deze systemen al voorhanden zijn, is hun ecologische impact heel klein in vergelijking met de hogesnelheidsverbindingen. Daarnaast hebben conventionele systemen, gezien de vervoerde volumes en de dichtheid van de netten, een grotere impact op de strijd tegen files en vervuiling en bieden ze zo een alternatief voor autoverkeer.

3.3 Hogesnelheidsnetten voor middellange afstanden hebben zich de laatste decennia snel ontwikkeld, maar hun uitbreiding en aansluiting op de bestaande netwerken vormen de volgende grote uitdaging.

3.4 Door de nadruk op de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen is onvoldoende geïnvesteerd in conventionele spoorverbindingen, wat op zijn beurt geleid heeft tot verouderd rollend materieel en ontoereikende infrastructuur op het vlak van signalisatie, energie-efficiëntie, capaciteit en veiligheidsnormen. Als er verder op onevenwichtige wijze geld toegewezen wordt voor de ontwikkeling van hogesnelheidsverbindingen, zal dit proces zich voortzetten.

3.5 In 150 jaar tijd zijn de conventionele systemen, die eerst regionaal waren, nationale systemen geworden. De parameters van deze systemen (spoorwijdte, spanning, uitlijningsmarges, maximumsnelheden, signalisatie en veiligheidsnormen) verschillen van land tot land en zelfs – in sommige gevallen – van regio tot regio. In de praktijk is het conventionele Europese netwerk een mozaïek van verschillende systemen. Men heeft getracht deze verschillen op verscheidene manieren te overbruggen, met name via normalisatie (bijvoorbeeld Europese veiligheidsnormen), hybride rollend materieel (veiligheidssystemen, spanning en aanpasbare spoorwijdte) en technische oplossingen voor de beperkingen van de infrastructuur (kanteltreinen, dubbeldeks-treinen enz.).

⁽¹⁾ Boston Consulting 2010: 3.

⁽²⁾ COM(2007) 551 definitief

⁽³⁾ ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf

⁽⁴⁾ COM(2009) 44 definitief

⁽⁵⁾ COM(2009) 490 definitief

⁽⁶⁾ COM(2011) 144 definitief

3.6 Niet enkel het systeem is onsamenhangend; dit geldt ook voor de politieke beslissingen die erachter schuilgaan. Bij elke vorm van planning spelen er talrijke lokale, regionale en nationale overheden mee die bevoegd zijn op het vlak van vervoer, ruimtelijke ordening en bevolking, alsook economische en milieu-ontwikkeling. De projecten worden ontwikkeld als publieke of publiek-private projecten, waarbij particulier beheer steeds vaker voorkomt. Uit geslaagde en niet-geslaagde projecten dienen lessen te worden getrokken.

3.7 Beleidskeuzes leiden ertoe dat de erg rendabele delen van het netwerk losgekoppeld worden van de minder rendabele en verlieslatende delen, waardoor de dienstverlening aan de periferie van de netwerken erop achteruitgaat.

3.8 Op lokaal vlak leiden hoge kosten en hoge risico's ertoe dat de verdere ontwikkeling van metrosystemen vertraagd en misschien tegengehouden wordt. In veel stedelijke gebieden vormen de omvorming van afgeschafte voorstadspoorlijnen tot lightrailverbindingen en de (her)opening van tramlijnen een alternatief voor metroverbindingen. Door het domino-effect van de nationale bezuinigingsplannen worden plannen in deze zin echter uitgesteld of opgeborgen.

3.9 Wat het tramverkeer betreft, heeft de industrie voorzien in lage vloeren, energie-efficiënte onderbrekermotoren, energieruggave en energie-overdracht zonder bovenleidingen (Primove en APS), grotere toegankelijkheid, minder CO₂-uitstoot, alsook oplossingen voor esthetische en praktische bezwaren. Toch gebruiken veel maatschappijen voor stadsvervoer nog altijd latere versies van het oorspronkelijke PCC-model⁽⁷⁾ uit 1930.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 Europa, dat lange tijd koploper was in de ontwikkeling van het spoor, zal nu door de „wet van de remmende voor-sprong” op de laatste plaats komen. Dit proces wordt nog versterkt door besnoeiingen in de overheidsuitgaven.

4.2 De behoefte aan mobiliteit leidt tot files, vervuiling en langere reistijden. Via maatregelen als rekeningrijden is het misschien mogelijk het autogebruik te doen dalen, maar daarbij moet er een alternatief aangeboden worden dat concurrerend, betrouwbaar, milieuvriendelijk en comfortabel is. In Stockholm en Londen is het rekeningrijden een succes gebleken omdat beide steden uitgebreide metronetwerken hebben die de ruggengraat zijn van het volledige openbare vervoersnetwerk. Via rekeningrijden kan het pendelverkeer naar de stad beperkt worden als er efficiënte alternatieven zijn om van deur tot deur te reizen.

4.3 Op de bestaande conventionele spoorssystemen is de maximale capaciteit voor lijnen met een hoge dichtheid al bereikt. Op veel lijnen stoot de frequentie van de dienstverlening

⁽⁷⁾ De PCC-tram (**P**residents' **C**onference **C**ommittee **s**treetcar) werd oorspronkelijk in de jaren 1930 in de Verenigde Staten ontworpen. Het model bleek daar succes te hebben en na de Tweede Wereldoorlog werd toelating gegeven om het ook elders in de wereld te gebruiken.

op de grenzen van een veilig werkend systeem, dreigt de lengte van de treinen boven de perronnormen uit te komen en hebben de volumes de grenzen van het profiel van vrije ruimte bereikt. Voor meer capaciteit zijn veel meer investeringen nodig.

4.4 De intermodale integratie is nog niet optimaal. Met de trein kunnen reizigers het centrum van een stadsgebied bereiken, maar pendelaars hebben ook een betrouwbare verbinding nodig van het centrum naar hun eigenlijke bestemming, vaak bedrijfszones aan de rand van de stad. Om de gemiddelde reistijd van deur tot deur te verlagen is het nodig werk te maken van een uitbreiding, betere integratie en ontwikkeling van de bestaande netwerken van metro, lightrail in eigen bedding en tram. Ook hiervoor zijn belangrijke investeringen nodig.

4.5 Hoewel de hogesnelheidsnetten zich vlug ontwikkeld hebben, zijn de meeste van hen geïsoleerd. De Noord-Oost-corridor, de verbindingen in oostelijke richting en de internationale verbindingen met en binnen het Middellandse Zeegebied kunnen de concurrentie met het luchtverkeer nog steeds niet aangaan. Aanzienlijke investeringen zijn noodzakelijk om de hogesnelheidstreinen op meer lijnen concurrerend te maken.

4.6 Hoewel de Commissie in haar Witboek⁽⁸⁾ ambitieuze ideeën uiteengezet heeft, dient de strategische visie inzake de financiering van trans-Europese spoorwegnetwerken verduidelijkt te worden. Welk industrieel beleid voeren de individuele Europese landen en de Europese Unie in haar geheel en welke plaats neemt de productie van spoorwagematerieel in binnen dit beleid? Hoe realistisch zijn de plannen in de context van de economische en financiële crisis? Hoe groot is het budget voor spoorverkeer in vergelijking met andere budgetten (asfalt versus spoor)? Heeft het mondiale handelsbeleid een invloed op de Europese industriële basis en wat kan hieraan gedaan worden? Zorgen aanbestedingsprocedures echt voor gelijke mededingingsvoorwaarden voor de Europese industrie of geven ze kansen aan buitenstaanders waarvan de thuismarkt aan de hand van handelsbelemmeringen afgeschermd wordt?

4.7 Als deze achteruitgang geen halt wordt toegeroepen, zal de sector door een gebrek aan toekomstmogelijkheden op lange termijn zijn aantrekkingskracht verliezen voor jonge ingenieurs en andere gekwalificeerde, in infrastructuurwerken gespecialiseerde werknemers. Hierdoor zal de sector niet mee kunnen concurreren op de arbeidsmarkt.

4.8 Aangezien ontwikkeling en productie veel tijd vergen, zal de daling van het aantal bestellingen leiden tot een inzakking van de markt, een minder gevarieerd aanbod en minder concurrentie.

4.9 Om niet ten onder te gaan zullen bedrijven een aantal vestigingen moeten sluiten, hun sociale normen naar beneden moeten bijstellen en op flexibiliteit van buitenaf moeten rekenen. Hierdoor zal de vaardigheidsbasis op lange termijn in het gedrang komen, waardoor de sector nog minder aantrekkelijk wordt voor gekwalificeerd personeel.

⁽⁸⁾ Zie voetnoot 6.

4.10 Zonder een alomvattend industrieel beleid en aangepaste financiering is het niet mogelijk de fragmentering een halt toe te roepen, waardoor de Europese markt zijn leiderspositie zal verliezen. Enkel via groei op de thuismarkt kan het huidige werkgelegenheidspeil in deze Europese industrie veiliggesteld worden.

4.11 Algemeen gesproken dienen alle bestuursniveaus in de lidstaten aangemoedigd te worden om, met name in deze tijden van budgettaire beperkingen, te blijven investeren in de infrastructuur die voor de verschillende vervoerswijzen noodzakelijk is. Deze infrastructuur is immers van fundamenteel belang voor een Europese ontwikkelingsstrategie op lange termijn, waarmee meer werkgelegenheid tot stand wordt gebracht.

Brussel, 27 oktober 2011

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Staffan NILSSON
