



DB Cargo Nederland N.V. • Moreelsepark 1 • NL-3511 EP Utrecht

PER EMAIL VERZONDEN

FNV Bondgenoten
t.a.v. de heer M. Boer

CNV Vakmensen
t.a.v. mevr. S. van der Meulen

DB Cargo Nederland N.V.

Directie

Moreelsepark 1

NL-3511 EP Utrecht

nl.dbcargo.com

Katja Pilzecker

Telefoon +31 30 2359059

Mobiel +31 6 21183478

Katja.Pilzecker@deutschebahn.com

Ons kenmerk: 20200214voorbercao

Utrecht, 14 februari 2020

Betreft: voorbereiding CAO

Geachte mevrouw Van der Meulen en heer Boer,

Als voorbereiding op de CAO-besprekingen sturen wij u hierbij een korte schets van de actuele omstandigheden waarbinnen DB Cargo Nederland opereert. Deze omstandigheden zijn van invloed op de onderwerpen die wij graag met u willen bespreken. Een aantal van deze omstandigheden hebben wij twee jaar geleden benoemd en zijn nog steeds onverminderd van belang.

Economisch klimaat en de markt voor spoorgoederenvervoer

De Nederlandse economie laat nog steeds groei zien. Hierbij merken wij op dat deze economische groei naar verwachting in 2020 (ten opzichte van voorgaande jaren) terugvalt door een verwachte afzwakking van de mondiale groei. Als gevolg van de vergrijzing van de bevolking is er inmiddels krapte ontstaan op de arbeidsmarkt. De vergrijzing in combinatie met de stijgende levensverwachting heeft gezorgd voor een steeds verder stijgende pensioenleeftijd. Mensen worden hierdoor geacht langer door te werken. Zoals u weet hebben de overheid en sociale partners inmiddels een pensioenakkoord afgesloten en zijn zij momenteel met elkaar in gesprek over hoe hier daadwerkelijk uitvoering aan te geven.

De mix van de economie verandert van minder zware industrie naar meer high-tech industrie en een grotere dienstverlenende sector. De traditionele markt (o.a. kolen en erts) voor het spoorgoederenvervoer neemt door deze ontwikkeling in belang af. Ook is de marktvraag veranderd en wordt meer flexibiliteit gevraagd.

Ofschoon de omvang van de markt voor het spoorgoederenvervoer (gemeten in treinkilometers) in 2019 met 5% is gegroeid ten opzichte van 2018, zag DB Cargo Nederland zich geconfronteerd met een daling van het aantal treinkilometers met 2%. Zoals gezegd staat de traditionele markt voor het spoorgoederenvervoer onder druk. Door de intensivering van het klimaatbeleid neemt bijvoorbeeld de behoefte aan steenkolen af. De groei in het spoorgoederenvervoer zit vooral in containers, wissellaadbakken en trailers. Voor dit soorten vervoeren ontbreekt een gelijk speelveld met het wegtransport en de binnenvaart. Hierdoor is de concurrentie in deze belangrijke groeiemarkt enorm.

Wij zien wel dat de Nederlandse en Europese politiek initiatieven ontplooiën om het spoorgoederenvervoer te stimuleren onder andere door middel van subsidies. Tegelijkertijd zien wij dat

...

DB Cargo Nederland N.V. is gevestigd te Utrecht en ingeschreven bij het Handelsregister Utrecht onder nummer 124363. Op al onze offertes en de met ons gesloten overeenkomsten zijn de Algemene Voorwaarden DB Cargo Nederland N.V. (voorheen Algemene Voorwaarden DB Schenker Rail Nederland N.V.) van toepassing. U kunt deze inzien op onze website www.dbcargo.com. Ze liggen tevens ter inzage bij DB Cargo Nederland N.V. te Utrecht en bij de KvK te Utrecht en Rotterdam en worden op eerste verzoek kosteloos toegezonden. Deutsche Bank NL96DEUT0319851214, BTW NL 8038.83.481.B01.

de Nederlandse politiek zich vooral richt op het reizigersvervoer en maatregelen treft om omgevingshinder te verminderen, zoals langzaamrijden in de nacht. Hierdoor komt de capaciteit voor goederentreinen op het gemengde net steeds meer onder druk te staan.

Ofschoon in 2019 het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer waar DB Cargo Nederland sterk voor geijverd heeft, is in werking getreden, wordt een belangrijk deel van de verlaging van de gebruiksvergoeding opgesoupeerd door autonome tariefstijgingen van ProRail. Zo zag DB Cargo Nederland zich in 2019 door ProRail geconfronteerd met een kostenstijging van circa 10%. Ook maatregelen om omgevingshinder te verminderen, als langzaam rijden in de nacht, drijven de kosten per treinkilometer verder op.

DB Cargo Nederland

Flexibiliteit

De markt eist steeds meer flexibiliteit. De wisselende vervoersvraag komt tot uitdrukking in een kortere looptijd van contracten en vraagt om het vermogen hier sneller op in te kunnen spelen. De concurrentie op de transportmarkt blijft onveranderd hoog en zorgt dat de prijzen blijvend onder druk staan. DB Cargo Nederland moet marktconform kunnen aanbieden zodat DB Cargo Nederland de voorkeursvervoerder van DB Cargo AG kan blijven.

Concurrerend

Helaas moet voorafgaand aan deze CAO-onderhandelingen opnieuw worden geconstateerd dat de kosten per treinkilometer in de laatste jaren zijn toegenomen. Vanwege de scherpe concurrentie is het niet mogelijk om deze kosten door te berekenen aan de klanten. De negatieve trend zet zich voort. Om ook in de toekomst een werkgever van betekenis te blijven, dient er een gezonde balans te komen tussen kosten en opbrengsten.

Het positieve financiële resultaat dat DB Cargo Nederland in 2019 gehaald heeft, wordt voor het overgrote deel bepaald door eenmalige effecten, zoals een teruggave van accijnsen. Belangrijk is het feit dat de resultaten van ons moederbedrijf DB Cargo AG zeer slecht zijn.

Evenmin mogen wij onze ogen niet sluiten voor de teruggang van ons Nederlandse marktaandeel in de afgelopen jaren. Om de voorkeursvervoerder van DB Cargo AG te blijven, is het in dit verband noodzakelijk om de productiviteit en effectiviteit van de organisatie te verhogen. Wij willen onze ideeën hierover graag met u delen. Tegelijkertijd willen wij u uitnodigen uw eigen suggesties om de productiviteit en effectiviteit van onze onderneming te vergroten met ons te bespreken.

Onze medewerkers

Voor DB Cargo Nederland zijn medewerkers van groot belang. Het zijn tenslotte onze medewerkers die het dagelijks mogelijk maken om onze treindienst veilig uit te voeren. Inmiddels ligt de gemiddelde leeftijd van onze medewerkers rond de vijftig jaar. De demografische situatie van ons personeelsbestand blijft daarmee een belangrijk aandachtspunt. Momenteel is 66% van onze medewerkers ouder dan 50 jaar. Het belang om een gezonde balans te vinden in het verdelen van de werklast tussen de medewerkers onderling neemt hierdoor alleen maar toe. Tijdens de afgelopen CAO-onderhandelingen is uitgebreid stilgestaan bij de demografische situatie van ons personeelsbestand in combinatie met het stellen van (nacht)diensten. Het toevoegen van de zogenaamde 'tenzij-bepaling' aan de ontsaatsmaatregel voor de nachtdiensten is niet succesvol gebleken. Wij hebben toen het initiatief genomen om de vrijwillige 57+ regeling te bedenken. De vrijwillige 57+ regeling, zoals verwoord in het addendum op de CAO 2018 - 2020, is de uitkomst van intensieve gesprekken met DB Cargo AG, DB AG en u. Wij zijn trots op dit behaalde resultaat samen met u!

Het effect van deze regeling wordt pas op langere termijn zichtbaar, waardoor een behoorlijke evaluatie periode nodig is. Wij denken in ieder geval aan een periode van tenminste één jaar gerekend vanaf de start van de regeling op 1 april 2020.

Loonontwikkeling en te bespreken onderwerpen

Wij praten graag over een passende loonsverhoging in lijn met de ontwikkeling van DB Cargo Nederland, die van ons moederconcern DB Cargo AG en die van de spoorgoederenmarkt. Tevens willen wij onder andere diverse CAO-artikelen rondom roosteren en van toepassing zijnde vergoedingen met u bespreken. Dit om te komen tot een eenduidige interpretatie van de verschillende artikelen in de CAO. In de bijlage van deze brief hebben wij hiertoe alvast een aantal punten opgenomen die wij met u willen bespreken. Wij behouden ons het recht voor met aanvullende voorstellen te komen tijdens het overleg.

Tot slot

De CAO-onderhandelingsdelegatie bestaat uit Katja Pilzecker (CFO), Nanouke van 't Riet (HR Manager a.i.), Frank Kamminga (Manager Performance and Projects), Tony Huijs (Manager Cargo Management Nederland), Monika Kanselaar (Adviseur Arbeidsvoorwaarden) en Jaap Withaar (AWVN).

Met vriendelijke groeten,
Namens de CAO-delegatie,



Katja Pilzecker
CFO



Nanouke van 't Riet
Manager HR

Bijlage te bespreken onderwerpen

Looptijd

Wij stellen een looptijd van 1 jaar voor om:

- de tijd te nemen om de effecten van de vrijwillige 57+ regeling te kunnen evalueren en samen te kunnen vaststellen welke maatregelen genomen moeten worden om het probleem met stellen van nachtdiensten blijvend op te lossen. We willen daarbij blijven zorgen dat medewerkers gezond en verantwoord hun loopbaan succesvol kunnen vervullen en afronden;
- de tijd te nemen om de afspraken rondom roosteren en wijzigingen op rooster te verduidelijken. We willen daarbij zorgen dat de tekst in de CAO over roosteren het duidelijke kader schept, waarbinnen duurzame (gezond), effectieve (contract uren benut), flexibele (mee kunnen bewegen met marktvraag) en transparante (inzicht, duidelijkheid) roosters gemaakt kunnen worden met aandacht voor medewerkers tevredenheid.

Het doel is om in de CAO van 1 april 2021 dusdanige regels en afspraken op te nemen die ervoor zorgen dat het probleem met het stellen van nachtdiensten en de onduidelijkheid over roosters tot het verleden behoren.

Inkomen en toeslagen

- Een bij onze bedrijfseconomische situatie passende verhoging van de lonen.
- Toeslagen uitsluitend in geld uit te keren en niet in tijd.

Verduidelijking afspraken

- De afspraken rondom roosteren en wijzigingen op het rooster verduidelijken.
- Het actualiseren van de CAO met de geldende wet- en regelgeving en zaken die al bij wet zijn geregeld uit de CAO halen.
- De CAO artikelen zo formuleren dat de toepassing dan wel de afwijking van ATW en ATB en andere wet- en regelgeving helder is.

Verlof en ontsie maatregelen

- De 55+ en 60+ zijn bedoeld om extra hersteltijd voor medewerkers tussen diensten te realiseren. Clusteren van dagen is niet toegestaan en dit willen we benadrukken in de tekst.
- De eigen bijdrage van nieuwe deelnemers aan de 55+ regelingen verder verhogen met 8 uur per jaar. Dit houdt dus in dat medewerker voor zijn 55^e jaar een aantal uren moet sparen.
- We willen de mogelijkheid opnemen dat medewerkers verlof kunnen kopen.

Overig

- We willen de vergoedingen rationaliseren, waarbij we willen kijken naar de intentie, toepassing, hoogte en administratieve last van vergoedingen en deze waar nodig aanpassen.
- In de regelset van de internationale machinisten willen we graag toevoegen dat de machinist twee uur meebeweegt met de dienst (aanvang en einde) om zo vertragingen van internationale treinen op te kunnen vangen.
- De vakbondsfaciliteiten en dan met name het dagtarief voor kopen van verlof faciliteiten willen wij aan laten sluiten bij de werkelijke situatie.