

AEX	Dow Jones	NASDAQ	Bovespa	Nikkei	Hang Seng	Rente 10 jaar	EUR/USD	Goud	Brent olie
- 2,35%	- 1,99%	- 3,98%	- 2,29%	- 2,53%	-----	+ 5,57%	+ 0,18%	- 1,64%	- 6,81%
666,17 682,19	32.245,70 32.899,37	12.187,72 12.693,54	103.286,96 105.707,73	26.319,34 27.003,56	----- 20.001,96	1,4030 1,3290	US \$ 1,0560 US \$ 1,0540	US \$ 1.853,23 US \$ 1.884,05	US \$ 105,51 US \$ 113,22



Tijdens de storing op 3 april riepen de NS reizigers op hun treinreis uit te stellen. FOTO RAMON VAN FLYMEN, ANP

‘Beslis decentraal bij grote storing op het spoor’

Onderzoek • Bij een grote NS-storing, zoals vorige maand, zou het inzetten van stationchefs kunnen helpen, denkt onderzoeker Rolf van Lieshout.

Yara van Buuren
redactie economie

Met grote letters staat er ‘geen toegang’ op het rood met witte lint dat strak om de NS-kaartautomaat is gebonden. Het is zondagmiddag 3 april en door een technische storing rijden er in het hele land geen treinen. Perrons worden afgesloten en kaartjes mogen niet meer verkocht. Met gestrande reizigers en verkeerschaos tot gevolg.

Wat gek voelt, is dat op het perron treinstellen stilstaan waar niks aan mankeert. Ook was er die dag voldoende personeel beschikbaar. NS-personeel en experts zeggen dat een aantal treinen gewoon had kunnen blijven rijden. Bijvoorbeeld door de treinen tussen stations op en neer te laten pendelen.

Inmiddels zijn de NS bezig met een onderzoek naar de grote trein-storing. De resultaten daarvan hopen ze in juli te presenteren. Rolf van Lieshout promoveerde aan de Erasmus School of Economics op onderzoek naar een alternatief systeem dat kan worden ingezet wanneer massale treinstoring dreigt. Zijn conclusie: “Ook zonder centrale bijsturing kunnen treinen toch op grote schaal rijden”.

In een normale situatie worden treinen en personeel aangestuurd

vanuit een centraal bijsturingssysteem in Utrecht. Als verstoringen zich opstapelen, kan het systeem gaan achterlopen op de werkelijkheid, waardoor bijstuurders het overzicht kwijtraken. Op 3 april lag het systeem er zelfs helemaal uit. “Dat is nooit eerder gebeurd”, stelt Van Lieshout.

Zonder dat centrale systeem weten de NS niet waar alle treinen zich bevinden. Van Lieshout heeft onderzocht of het mogelijk is om tijdens zo’n crisissituatie over te schakelen naar een ander systeem: decentraal beslissen.

‘Ook zonder centrale bijsturing kunnen treinen toch op grote schaal rijden’

In dat geval is op elk eindstation een stationschef verantwoordelijk om te bepalen wanneer en in welke richting een trein vertrekt. De landelijke dienstregeling komt dan te vervallen. Dankzij de stationschef kunnen zowel de intercity’s als de stoptreinen blijven rijden, zij het met een lagere frequentie. Om ongelukken te voorkomen, is een voorwaarde dat de seinen nog bediend kunnen worden.

Voorafgaand aan zijn onderzoek had Van Lieshout verwacht dat er grote opstoppingen zouden ontstaan doordat er vanaf meerdere stations, verschillende treinen tegelijkertijd zouden gaan rijden. “Dan

kan het bijvoorbeeld dat er op Utrecht Centraal ineens te veel treinen zijn voor slechts een beperkt aantal perrons.”

Het alternatieve systeem werd met behulp van een computerprogramma getest. Daaruit blijkt dat het erg meevalt met de opstoppingen: “Er ontstaan wel vertragingen, maar het blijft binnen de perken.” Wel blijven reizigers enige hinder ervaren omdat zij hun reis niet meer kunnen plannen en er minder treinen per uur rijden.

Ondanks de positieve onderzoeksresultaten kan het nieuwe systeem nog niet direct worden toegepast bij een eerstvolgende storing. Tot op heden is het systeem alleen met een computerprogramma getest en alleen voor delen van het Nederlandse spoornetwerk. “Je wil de simulaties eigenlijk uitvoeren op het volledige Nederlandse netwerk”, legt Van Lieshout uit.

Daarnaast bestaat een functie zoals stationschef niet meer binnen de NS. “Daarvoor moet een draaiboek komen en trainingen aan het personeel worden gegeven”, denkt Van Lieshout. Of de NS bereid zijn die investering te doen, weet hij niet. Gemiddeld vinden grote storingen slechts één keer per jaar plaats.

De NS zijn op de hoogte van de resultaten van het onderzoek van Van Lieshout, laat een woordvoerder weten. “Maar voor nu is het nog een theoretisch model, wat niet direct te kopiëren is naar de praktijk.” Daarbij willen de NS eerst het eigen onderzoek afwachten. “Waarbij we zeker kijken naar wat we in de toekomst beter kunnen doen.”

Pakjes

Omzet PostNL daalt nu de coronadrukke weg is

Sommige bedrijven profiteerden van de coronacrisis, zoals PostNL. Mensen gingen massaal spullen online bestellen en laten bezorgen. Nu kunnen we weer zelf naar de winkel toe en neemt het aantal verzonden pakketjes af. Dat daalde naar 87 miljoen, tegen 108 miljoen een jaar eerder. Ook de hoeveelheid brieven liep terug omdat vorig jaar nog veel uitnodigingen voor een coronavaccinatie bij mensen thuis werden afgeleverd.

PostNL verwacht de komende tijd ook de impact te voelen van de oorlog in Oekraïne en de coronalockdowns in China. Die brengen extra algemene economische onzekerheid en prijsstijgingen.

De opbrengsten van PostNL daalden in het eerste kwartaal met 16 procent naar 806 miljoen euro. De nettowinst daalde met 88 procent tot 16 miljoen euro. Het wordt voor het postbedrijf een ‘uitdagender jaar dan eerder voorzien’, aldus directeur Verhagen. PostNL heeft zijn winstprognose verlaagd naar 170 miljoen tot 210 miljoen euro. Eerder rekende

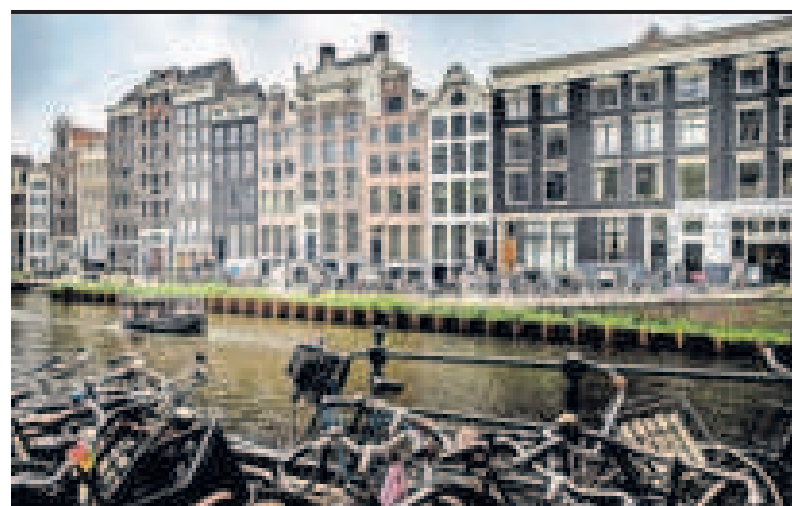
het bedrijf op een winst tussen de 210 miljoen en 240 miljoen.

Verhagen kon niets nieuws zeggen over de veronderstelde misstanden bij de Belgische tak van het bedrijf. Er zou daar onder meer te jong personeel worden ingezet. De topvrouw herhaalde dat het ‘iets is wat ons heel erg raakt’ en zei zich niet in de berichten te herkennen. “Dat

Minder pakketjes en geen uitnodigingen voor vaccinaties meer

maakt het extra pijnlijk”, aldus Verhagen. Het bedrijf voert al ‘100 procentcontroles uit’ en daarbij worden alleen kleine onregelmatigheden gevonden, zoals dat een medewerker zijn paspoort of ID-kaart niet bij zich heeft.

Van de ongeveer 53.000 medewerkers van PostNL zijn er bijna 2400 werkzaam in België. TROUW



Grachtenpanden in Amsterdam. FOTO ANP

Schuld

Duurdere huizen, en dus minder koopwoningen ‘onder water’

De financiële risico’s van het hebben van een hypotheek zijn afgenomen. Het aandeel huishoudens met een woning ‘onder water’ – een huis dat een hogere schuld heeft dan dat de woning waard is – is gedaald van 33 procent in 2014 naar 6 procent in 2020. Dat komt vooral doordat de huizenprijzen enorm zijn gestegen. Maar het is ook sinds 2013 verplicht om af te lossen. Dit zorgt voor een afbouw van de hypotheekschuld.

Bij bijna acht op de tien huishoudens met een eigen woning was de waarde van het huis in 2020 hoger dan de hypotheekschuld. In 2014 had nog maar iets meer dan de helft van de woningbezitters een huis met overwaarde, aldus het CBS. Op 1 januari 2020 waren er 4,5 miljoen huishoudens met een eigen woning. Bij slechts 270.000 huishoudens was de waarde van de woning toen lager dan de hypotheekschuld, ofwel 6 procent van de huiseigenaren. Dat is weleens

anders geweest. Het aandeel huishoudens met een woning onder water was in de jaren na de kredietcrisis sterk gestegen van 12 procent in 2008 tot 33 procent in 2014. Er zijn ook mensen die hun huis al helemaal hebben afbetaald. Dat zijn 760.000 huishoudens, oftewel 17 procent van de huizenbezitters. Dit is vooral bij ouderen het geval. Van alle 65-plussers met een eigen woning had 39 procent geen hypotheekschuld meer.

Van de eigenwoningbezitters jonger dan 25 jaar had 72 procent in 2020 een woning met overwaarde. In deze groep is bij 15 procent sprake van onderwaarde. Best veel. Maar in 2014 was dit nog bij 62 procent het geval.

Hoe zit het met het risico op betalingsproblemen doordat het maandelijkse inkomen niet hoog genoeg is? Volgens het CBS is ook dat verlaagd. Dat komt wellicht omdat er nu strengere eisen aan het krijgen van een hypotheek worden gesteld. TROUW