

### Opwaartse baanmobiliteit van onderbenutte mbo'ers

Ongeveer 30% van de mbo'ers in de beroepsbevolking bekleedt een functie onder hun niveau; hun kennis en vaardigheden worden dus onderbenut. Meerdere factoren vergroten of verkleinen de kans op onderbenutting. Zo blijkt het vooral voor pas afgestudeerden lastig te zijn een baan op het eigen niveau te vinden. De vraag is nu hoe snel zij weten door te stromen naar zo'n baan. Analyses op basis van het OSA-Arbeidsaanbodpanel laten zien dat 60% van de onderbenutte mbo'ers twee jaar na hun aanstelling nog steeds onder hun niveau werkt. Ongeveer een derde van de onderbenutte mbo'ers blijkt binnen twee jaar een functie op minimaal het eigen niveau te hebben. Dit duidt erop dat onderbenutting voor een aanzienlijk percentage slechts van tijdelijke aard is. De overige 6% heeft twee jaar later geen werk; zij zijn werkloos of inactief. De uitstroom naar werkloosheid is voor onderbenutte mbo'ers overigens niet hoger dan voor niet-onderbenutte mbo'ers. Vrouwen met een functie beneden hun niveau blijken vaker dan mannen over te stappen naar een baan op mbo-niveau. Dat wil zeggen dat voor mannen de onderbenutting een sterker structureel karakter heeft. Ook voor alleenstaande mbo'ers geldt dat een situatie van onderbenutting relatief lang aanhoudt. De duur van onderbenutting is korter voor mensen die veel uren per week werken. Ook voor mbo'ers die een cursus hebben gevolgd in de twee jaar voor de meting is de kans op opwaartse mobiliteit uit onderbenutting groter dan voor mbo'ers die geen cursus gevolgd hebben. De omvang van de werkweek en het volgen van een cursus zouden dus als motivatiesignaal voor werkgevers kunnen dienen en beïnvloeden daarmee de kans om onderbenutting om te zetten in een baan op niveau. Mogelijk weerspiegelen een langere werkweek en het volgen van cursussen ook een grotere hoeveelheid

menselijk kapitaal. Dit maakt het wederom makkelijker om opwaartse baanmobiliteit te realiseren. Verder blijkt dat mbo'ers die in grote bedrijven werken sneller een baan op het eigen niveau vinden. Binnen deze bedrijven is de mogelijkheid tot interne baanmobiliteit waarschijnlijk groter en daarmee ook de kans op een betere baan. Opvallend is verder dat de conjunctuur geen effect lijkt te hebben op de uitstroom uit onderbenutting van mbo'ers.

#### Determinanten van transities uit onderbenutting onder mbo'ers (1994–2006).

Vrouw (ref: man)	0,357*
Paren met kinderen (ref: alleenstaanden)	0,300
Paren zonder kinderen (ref: alleenstaanden)	0,446*
Aantal gewerkte uren	0,038***
Cursus gevolgd in de afgelopen twee jaar	0,255*
Aantal werknemers in huidige baan	0,116***
Werkloosheidspercentage in woonprovincie	0,028
Jaardummy's	0
Overige controlevariabelen: leeftijd, leeftijd kwadraat, soort contract, aantal maanden werkzaam bij huidige werkgever, en variabelen voor de arbeidsmarktgeschiedenis.	
Aantal waarnemingen	901
* Significant op tienprocent-niveau; *** Significant op éénprocent-niveau.	

Bron: Coenen, J., F. Cörvers, D. Fouarge, C. Meng en A. Nelen (2009) *Onderbenutting bij mbo'ers*. Den Haag: RWI

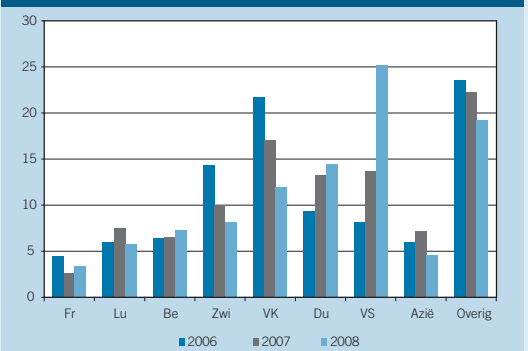
## Monetaire Zaken

### Sterke groei bijzondere financiële instellingen

Medio 2009 hebben circa 13.000 ondernemingen in Nederland de status van bijzondere financiële instelling (bfi). Zij zijn door multinationale concerns opgericht om financiële middelen door te leiden van de ene buitenlandse groepsmaatschappij naar de andere. Dat gebeurt meestal in de vorm van onderlinge deelnemingen of leningen. Sommige bfi's trekken buiten het concern geld aan door schuldpapier te emitteren. Er zijn ook bfi's die wereldwijd door concernonderdelen verdiende royalty- en licentieopbrengsten, zoals merk-, muziek- en filmrechten, in ontvangst nemen en doorleiden naar de buitenlandse moedermaatschappij.

Uit hun rapportages aan DNB voor de betalingsbalans blijkt de grote omvang van de bfi-sector. Het door Nederland geleide bruto kapitaal, bestaande uit de bij elkaar opgetelde ontvangsten en uitgaven van bfi's, is na een min of meer stabiel beloop tussen 2000 en 2005 met jaarlijks circa 4.000 miljard euro, vooral de laatste jaren sterk gestegen. In 2006 ging het om 5.700 miljard euro, in 2007 om 8.600 miljard en in 2008 om het voorlopige cijfer van 12.300 miljard. De standen van de totale buitenlandse activa van bfi's stegen minder sterk: van 1.600 miljard euro ultimo 2006 tot 2.000 miljard ultimo 2007 en 2.100 miljard ultimo 2008, een voorlopig cijfer. De buitenlandse passiva zijn per definitie nagenoeg even groot als de activa. De kapitaalstromen die door bfi's zijn gegaan gedurende de jaren 2006–2008 zijn uit te splitsen over landen waarin de tegenpartijen van bfi's zijn gevestigd. Soms zijn deze tegenpartijen tussenstations, vaak ook bfi's, en stromen de middelen vervolgens weer door naar andere landen. Het aandeel van de Verenigde Staten is sterk toegenomen van 8% van de totale bfi-kapitaalstromen in 2006 naar 25% in 2008, terwijl dat van het Verenigd Koninkrijk fors daalt van 22% naar 12%. De procentuele stijging van

#### Bruto kapitaalstromen bijzondere financiële instellingen in procenten van het totaal.



Bron: *Betalingsbalansgegevens DNB*

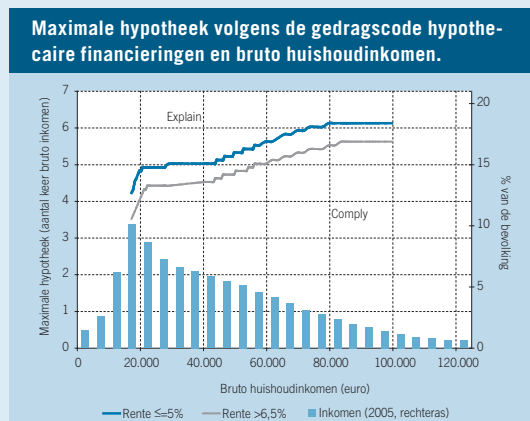
Duitsland, dat het Verenigd Koninkrijk heeft gepasseerd, en de daling van Zwitserland zijn eveneens opvallend (figuur).

Het effect van bfi-activiteiten op de Nederlandse economie is overigens relatief bescheiden, omdat de grootste deel van de financiële stromen Nederland kort na binnenkomst weer verlaat en bfi's weinig werkgelegenheid bieden. De jaarlijkse inkomsten voor Nederland uit afgedragen belastingen en het binnenlandse gebruik van vooral zakelijke dienstverlening door bfi's worden geschat op 1,5 miljard euro.

### Maximale verhouding hypotheekschuld en inkomen

De Autoriteit Financiële Markten houdt toezicht op verantwoorde hypotheekverstrekking. Dit gebeurt op basis van normen die de hypotheekverstrekkers zelf hebben opgesteld in de Gedragscode Hypothecaire Financieringen (GHF). Aan de hand van het bruto inkomen en de hypotheekrente kan de maximale lening volgens de GHF-norm worden vastgesteld. De

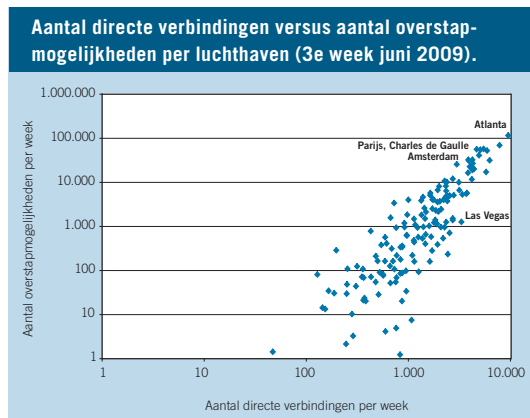
verhouding tussen schuld en inkomen wordt vaak als maximaal 4,5 gepresenteerd, maar dit ligt genuanceerder (figuur). De schuldverhouding bij de laagste rentecategorie die de gedragscode hanteert is gemiddeld ongeveer 0,5 punten hoger dan bij de hoogste rentecategorie. Volgens de gedragscode is de verhouding tussen schuld en inkomen van een modaal inkomen van 32.500 euro, 4,8 bij een rente van 5%, en 4,3 bij een rente van 6,5%. Voor de gedragscode geldt *comply or explain*. Bij *comply* voldoet de hypotheek aan de GHF-norm. In de *explain*-situatie is de verhouding tussen schuld en inkomen hoger dan volgens de gedragscode voorgeschreven. Hypotheekverstrekkers kunnen bij specifieke omstandigheden de GHF-norm overschrijden, maar moeten dit wel kunnen onderbouwen. In consumentenonderzoek door TNS Nipo is hypotheeksluiters gevraagd naar de verhouding tussen het hypotheekbedrag en hun bruto huishoudinkomen. Er worden drie soorten hypotheeksluiters onderscheiden: starters die voor het eerst een hypotheek sluiten, blijvers die een nieuwe hypotheek sluiten, maar in hun huidige koopwoning blijven, en doorstromers die verhuizen van de ene koopwoning naar een andere. Ongeveer een kwart van alle hypotheeksluiters in 2008 werd door een starter gesloten. Doorstromers waren ook goed voor ongeveer een kwart van de bijna 400.000 gesloten hypotheeksluitingen in 2008. Van de starters zegt 6% een schuldverhouding van meer dan 6 te hebben, voor doorstromers is dit bijna 10%. Bij de afsluiting van deze hypotheeksluitingen is er dus waarschijnlijk sprake geweest van een *explain* situatie, het geleende bedrag overschrijdt de normen van de gedragscode. Afhankelijk van het bruto inkomen kan dit ook gelden voor de in totaal 11% van de hypotheeksluiters die vijf keer zijn inkomen heeft geleend voor de hypotheek.



Bron: NVB, CBS, AFM Consumentenmonitor

### GUILAUME BURGHOUWT (SEO ECONOMISCH ONDERZOEK)

### Economie en Samenleving



Bron: SEO Economisch Onderzoek

**Overstapmogelijkheden op luchthavens**  
Hub-and-spoke-netwerken zijn een belangrijk onderdeel van de operaties van luchtvaartmaatschappijen sinds de deregulering van de binnenlandse luchtvaartmarkt van de Verenigde Staten in 1978. De luchtvaartmaatschappij organiseert haar route-netwerk in een radiaal rond een of enkele centrale overstapluchthavens. Essentieel is een zorgvuldige dienstregelingplanning. Arriverende passagiers moeten binnen korte tijd over kunnen stappen op hun aansluitende vlucht naar de eindbestemming om

zo de uitval van passagiersvraag te minimaliseren. De luchtvaartmaatschappij combineert de passagiers van verschillende herkomstluchthavens op een aansluitende vlucht naar een gemeenschappelijke bestemmingsluchthaven. Hierdoor is het mogelijk hoge bezettingsgraden te behalen en met hoge vluchtfrequenties en grote vliegtuigen te vliegen. Bovendien neemt het totale aantal verbindingen meer dan evenredig toe wanneer de maatschappij nieuwe vluchten toevoegt aan de overstapluchthaven. Immers, een extra vlucht zorgt niet alleen voor een nieuwe directe verbinding, maar vooral voor talrijke nieuwe overstapverbindingen. De figuur illustreert dit hefboomeffect voor de belangrijke overstapluchthavens in de wereld. Het aantal overstapmogelijkheden wordt gemeten als het aantal overstapmogelijkheden per week gewogen voor de overstap- en omvliegtijd. Hoe langer deze tijden, hoe minder aantrekkelijk de verbinding is voor overstappers. Atlanta-Hartsford biedt met 9.500 directe vluchten per week 115.000 verbindingen via Atlanta. Elke directe vlucht op Atlanta genereert gemiddeld twaalf verbindingen met een overstap op Atlanta. Hiermee is Atlanta 's werelds grootste transferluchthaven, gevolgd door Chicago, Houston, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. Het hefboomeffect op Schiphol is kleiner: elke vlucht die maatschappijen op Schiphol uitvoeren leidt daar gemiddeld tot acht overstapmogelijkheden. Niet alle luchthavens zijn even goed in staat directe verbindingen om te zetten in overstapmogelijkheden. Het aantal vluchten op Las Vegas is even groot als op Schiphol maar het aantal overstapmogelijkheden is veel kleiner. Belangrijk is de vraag of luchtvaartmaatschappijen de dienstregeling op de overstapluchthaven zo weten te organiseren dat de overstaptijden kort zijn. Daarnaast zal een luchthaven met een excentrische geografische ligging nooit een succesvolle overstapluchthaven worden. De lange omvliegtijden tussen herkomst en bestemming beperken het aantal realistische overstapmogelijkheden.