

## Internationaal

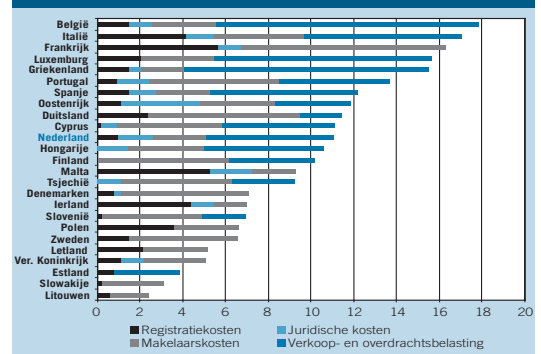
MARCEL BOERE (MINISTERIE VAN FINANCIËN)

### Transactiekosten en verhuismobiliteit

In Nederland is de overdrachtsbelasting regelmatig onderwerp van discussie. Sommigen beweren dat het afschaffen van de overdrachtsbelasting de huizenverkoop een flinke stimulans zal geven, want als deze belasting vervalt is men eerder bereid om te verhuizen, wat de doorstroming verbetert. Het gevaar is dat het afschaffen ertoe kan leiden dat de verkoper zijn vraagprijs evenredig verhoogt waardoor de koper hetzelfde totaalbedrag moet betalen. Per saldo profiteert de verkoper, maar de koper profiteert ook omdat er meer onderpand staat tegenover zijn hypothecaire lening. Alleen de overheid lijdt budgettaire derving. Transactiekosten bestaan niet louter uit overdrachtsbelasting, maar ook uit kosten die door makelaar, taxateur, notaris en hypotheekverstrekker in rekening worden gebracht als de transactie plaatsvindt. Internationaal vergelijken van de gemiddelde transactiekosten kan een beeld geven van de effecten hiervan op onder andere de verhuismobiliteit. Uit de figuur blijkt dat de totale transactiekosten per land aanzienlijk verschillen. België is koploper met circa 18%, terwijl in Litouwen de transactiekosten slechts 2% zijn. Nederland bevindt zich met 11%, waarvan iets meer dan de helft (6%) overdrachtsbelasting is, in de Europese middenmoot. Dat verhuismobiliteit en transactiekosten aan elkaar gerelateerd zijn laten Van Ommeren en Leuvenstijn zien. Zij hebben aangetoond dat transactiekosten de verhuismobiliteit negatief beïnvloeden. Uit hun onderzoek blijkt dat in België, waar transactiekosten circa 18% bedragen, een woning eens in de 25 jaar van eigenaar wisselt. Britten daarentegen verhuizen gemiddeld elke 7 jaar. Transactiekosten bedragen daar circa 5%. Hierbij moet worden bedacht dat de verhuismobiliteit niet alleen afhangt van de hoogte van de transactie-

kosten. Ook culturele en geografische aspecten spelen een belangrijke rol. Zo lijkt er een verschil in verhuismobiliteit te zijn tussen landen in Noord- en Zuid-Europa dat slechts ten dele te verklaren is door het verschil in transactiekosten. Overigens heeft een hoge verhuismobiliteit zowel voor- als nadelen. Afgezien van de budgettaire aspecten blijft het een politieke afweging of verhuismobiliteit van overheidswege bevorderd moet worden.

Transactiekosten bij verhuizen (percentage van de woningwaarde).



Bron: Global property guide

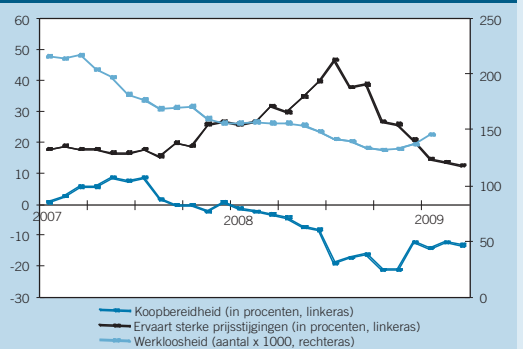
## Monetaire Zaken

AD STOKMAN (DNB)

### Consumentenvertrouwen crasht niet

De kredietcrisis gaat met veel onzekerheid gepaard. Ze grijpt in op zaken die belangrijk zijn voor de consument: zijn huis, zijn spaargeld, zijn beleggingen, zijn pensioen, zijn inkomen en zijn baan. Daarbij zijn consumenten verlies-avers: het kwijtraken van iets waardevols raakt hen harder dan het verkrijgen daarvan voordeel oplevert. Het consumentenvertrouwen is dan ook de afgelopen twee jaar een paar keer scherp gedaald. De eerste keer was in september 2007 toen de kredietcrisis volop in de media kwam. De tweede keer was in juli 2008, toen ook de risico's voor de reële economie manifest werden. In beide maanden daalde het vertrouwen met meer dan 10 punten. Vertrouwensschokken van deze omvang zijn vanaf de eerste metingen in 1973 niet eerder voorgekomen. Na de tweede vertrouwensval in juli 2008 kreeg de consument nog veel meer slecht nieuws, ingeleid met de val van de zakenbank *Lehman Brothers*. Opmerkelijk genoeg zakte het vertrouwen van de Nederlandse consument na juli 2008 nauwelijks verder in, en bleef in het bijzonder zijn bereidheid om grote aankopen te doen, een belangrijke deelindicator van vertrouwen en bestedingen, stabiel (figuur). Hoe kan dit worden verklaard? Allereerst hebben de snelle crisisinterventies, zoals de maatregelen rond banken en de verhoging van het depositogarantiebedrag, kunnen voorkomen dat het vertrouwen in een neerwaartse spiraal zou blijven steken. Maar er zijn andere factoren van invloed geweest. Uit onderzoek bij DNB blijkt dat de bereidheid van de consument om grote aankopen te doen wordt beïnvloed door de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en de ervaren inflatie. De werkloosheid is met 147.000 personen laag, al is de consument volgens CBS-peilingen zich er in toenemende mate van bewust dat de arbeidsmarkt sterk zou kunnen gaan verslechteren. Een tweede factor is de gevoelsinflatie. Deze wordt vooral bepaald door prijzen van producten waar hij dagelijks mee te maken

Aantal consumenten dat bereid is tot grote aankopen, gevoelsinflatie en werkloosheid.



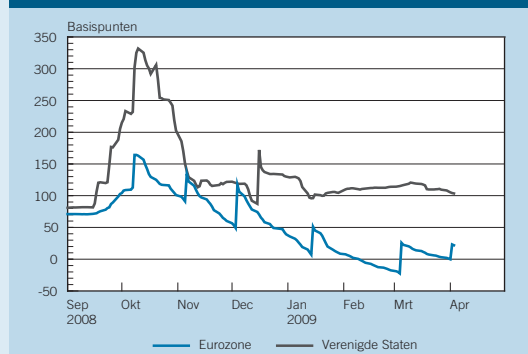
Bron: CBS

heeft. De gevoelsinflatie werd aanvankelijk flink aangewakkerd door fors oplopende energie- en voedselprijzen, maar is nu bij afkoelende prijzen weer teruggevallen tot normalere niveaus (figuur). Dit heeft bijgedragen aan het vertrouwen van de consument. Tot dusverre heeft het consumentenvertrouwen zich onder zware economische omstandigheden redelijk staande gehouden. Hierin zou verandering kunnen komen zodra de Nederlandse arbeidsmarktsituatie onder invloed van de inzakkende wereldhandelsvraag daadwerkelijk gaat verslechteren.

### Eurozone doet niet te weinig

Als gevolg van de financiële crisis tekent zich de scherpste recessie sinds de Tweede Wereldoorlog af, een recessie waarvan de duur en diepgang nu nog moeilijk inschatbaar zijn. Dit heeft aanleiding gegeven tot ongekende budgettaire stimulansen door overheden, geflankeerd door een scherpe versoepeling van het monetaire beleid. Ten aanzien van zowel de begrotingsimpulsen als het monetaire beleid

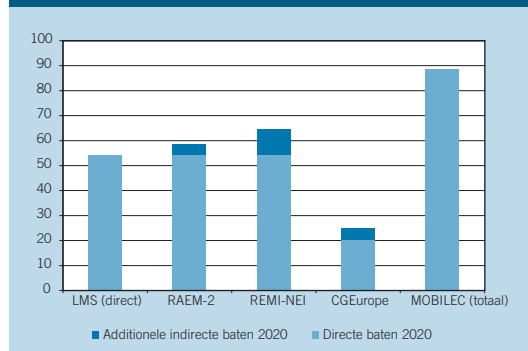
#### Vershil driemaands interbancaire rente en officiële rentetarieven in de eurozone en de Verenigde Staten.



Bron: FDA

krijgt de eurozone vaak het verwijt, doorgaans vanuit Angelsaksische hoek, dat deze te zwak zijn en dat de continentale Europese overheden achter de feiten aanlopen. Dit verwijt is enigszins misplaatst. De begrotingsstimulering in de eurozone is deels indirect, via onder andere het sociale vangnet. Daarnaast is de wijze waarop de recessie zich in de eurozone ontvouwt dermate verschillend vergeleken met die in de Verenigde Staten, dat een andere respons ook gerechtvaardigd is. In de Verenigde Staten wordt immers de terugval geheel veroorzaakt door de terugvallende binnenlandse vraag, terwijl dit in de eurozone in de eerste plaats is toe te schrijven aan de dalende exportvraag. Het aanzwengelen van een weggevallen exportvraag is niet echt mogelijk. In het Europese geval leidt een extra overheidsimpuls dan met name tot meer gezinsbesparingen en is derhalve niet echt effectief. Dit geldt minder voor de Verenigde Staten, waar vooral de inzakkende consumptie extra ondersteuning behoeft. Ook de kritiek dat het rentebeleid van de ECB achterblijft bij dat van andere centrale banken behoeft nuancering. Nevenstaande figuur laat het verschil tussen de driemaandse interbancaire rente en de officiële rentetarieven in de eurozone en de Verenigde Staten zien (eurozone: driemaands minus refirente; Verenigde Staten: driemaands minus *federal funds*-tarief). Daaruit blijkt dat dit verschil in de Verenigde Staten ruimschoots boven dat in de eurozone ligt. Het Amerikaanse officiële tarief is weliswaar in een sneller tempo en tot een lager niveau verlaagd dan in de eurozone, tot bijna nul procent door de FED versus 1,25% door de ECB. Maar de Europese interbancaire tarieven liggen slechts weinig boven de officiële tarieven, terwijl dit verschil voor de Amerikaanse tarieven nog steeds flink is. Zo bezien lijkt het ECB-beleid in dit opzicht juist effectiever dan dat van de Fed.

#### Baten van een nieuwe treinverbinding tussen Schiphol en Leeuwarden (miljoenen euro's).



Bron: Hof, B. en A. Heyma (2008) *Case study indirecte effecten van investeringen in infrastructuur*. SEO rapport nr 2008-20

### Welvaartseffecten van transport vergeleken

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van een infrastructureel project op de transportmarkt brengt alle directe en indirecte effecten in kaart en drukt ze uit in euro's. Directe effecten zijn bijvoorbeeld reistijdbesparingen. Indirecte effecten meten de doorgifte van de directe vervoerseffecten op andere markten. Door kortere reistijden kan bijvoorbeeld het aanbod van arbeid in een bepaalde regio

toenemen, wat de loongroei afremt. Sommige indirecte effecten zijn puur een doorgifte van de directe effecten, maar soms ontstaan op de andere markten ook extra effecten. Door een betere vervoersverbinding worden bijvoorbeeld in een regio schaal- en agglomeratie-effecten mogelijk die de productiekosten drukken. Over deze additionele effecten is vaak discussie. Er zijn in Nederland diverse modellen beschikbaar om de effecten van een infrastructureel project te berekenen. De figuur toont voor vijf vaak gebruikte modellen de ingeschatte effecten van een voorbeeldcasus. De modellen zijn door verschillende bureaus ontworpen en hebben hun eigen specifieke aandachtspunten. LMS wordt vooral gebruikt voor beleidsevaluaties op de langere termijn. RAEM-2 en REMI-NEI zijn gericht op de regionale impact in Nederland. CGEurope is een model op Europees niveau dat effecten berekent in Europese regio's. MOBILEC is gericht op de samenhang tussen infrastructuur en mobiliteit. De voorbeeldcasus heeft betrekking op het personenvervoer van een nieuwe snelle treinverbinding tussen Schiphol en Leeuwarden. De trein stopt onderweg te Amsterdam-Zuid/WTC, Almere, Lelystad en Heerenveen. Er wordt alleen naar berekende baten gekeken. De basis is het door het Landelijk ModelSysteem (LMS) berekende directe effect van ruim 50 miljoen euro. De totale baten liggen bij RAEM-2 en REMI-NEI rond de 60 miljoen euro. Directe effecten zijn gelijk aan die uit LMS, de inschatting van de additionele indirecte effecten is hoger bij REMI-NEI. CGEurope geeft de laagste baten: ruim 20 miljoen euro. Het model MOBILEC geeft duidelijk de hoogste baten: bijna 90 miljoen euro. MOBILEC geeft daarbij geen uitsplitsing naar directe en indirecte effecten. Opvallend zijn de soms grote verschillen tussen de geschatte baten in de verschillende modellen. Dit is vooral toe te schrijven aan de directe baten, niet aan de verschillen in additionele indirecte baten. Het is beter om bij de berekeningen meer aandacht te besteden aan de directe dan de indirecte baten.