



MINDER VS DOOR ZELF TE SLEUTELLEN

Vanguard FTSE All-World ETF	Zelf klussen, optie 1	Zelf klussen, optie 2
VS 48,4%	VS 25%	VS 25%
Japan 8,0%	Japan 11,6%	UK 12,2%
UK 7,9%	UK 11,5%	China 7,7%
Frankrijk 3,5%	Frankrijk 5,0%	Frankrijk 5,4%
Canada 3,5%	Canada 5,0%	Taiwan 5,3%

Per eind juni

MOGELIJKHEID 1

► SMAKEN VERMENGEN

De eenvoudigste manier om de invloed van de VS in de portefeuille te verlagen is door twee verschillende etf's te kopen: een voor de VS (Vanguard S&P 500 ETF, 25 procent) en een wereldwijde zonder de VS (Vanguard ACWI ex-VS ETF, 75%). Vanzelfsprekend kan een belegger de percentages wijzigen geheel naar eigen inzicht.

MOGELIJKHEID 2

► INDEX BOUWEN

Maak net als ASN zelf een wereldwijde index met verschillende regio etf's, bijvoorbeeld die van de VS (Vanguard S&P 500 ETF, 25 procent), Europa (Vanguard FTSE Developed Europe, 37,5 procent) en opkomende markten (Vanguard FTSE Emerging markets, 37,5 procent). Op deze manier kan een belegger een bepaalde regio extra aandikken, in dit

geval met name opkomende markten die normaliter een veel kleinere weging hebben: de weging in China stijgt bijvoorbeeld van 1,9 procent naar 7,7 procent.

KOSTEN

Nadeel van de constructies zijn de transactiekosten. Er zijn immers meer aan- en verkopen nodig bij aanschaf van een combinatie van etf's. Vooral bij relatief kleine inleg kunnen deze transactiekosten behoorlijke invloed hebben. Daar tegenover staan wel de lage doorlopende kosten (ongoing charges) die met de producten (en gewichten) uit optie 1 uitkomen op 0,13 procent en bij optie 2 op 0,19 procent.

De besproken etf's en beleggingsfondsen zijn te koop bij Binck en DeGiro. Voor alle ISIN-codes van de producten gaat u naar www.veb.net/isinwereldwijd

ZELF RIJDEN



door Sheila Sitalsing

De revolutie is aanstaande, ditmaal in de wereld der autoverzekeraars. Reden: de opkomst van de zelfrijdende auto. Niet dat robotauto's nu al in rotondes van vier over de A12 zoeven, maar dat is slechts een kwestie van tijd, denken de mensen die zich bezighouden met kijken in de toekomst. Toen de eerste stoomaangedreven wagen zich een jaar of 150 geleden aandeed, kon ook nog niemand zich iets voorstellen bij de file op de A4 bij Roelofarendsveen.

Lloyd's of London, 's werelds grootste markt voor herverzekeringen, maakte een razend interessante analyse over alle veranderingen die de zelfrijdende auto – dat kan alles zijn, vanaf een volledig autonoom opererend voertuig, tot een op afstand aangestuurd object of een auto die delen van werk van de automobilist overneemt – teweeg zal brengen voor zaken als risicoafweging en juridische aansprakelijkheid.

Want bij wie moet je de claim neerleggen als een robotauto een aanrijding veroorzaakt? Bij de programmeur? Bij de maker? Of bij de krantenlezende passagier op de achterbank? "Ik was het niet", probeerde de operazanger Marco Bakker toen hij in 1997 een vrouw doodreed met zijn Opel Omega. "De cruise control is op hol geslagen." De rechter bestrafte evenwel niet de cruise control, maar Bakker zelf.

Bij de volledig zelfrijdende auto krijgen rechters én verzekeraars het lastiger, denkt Lloyd's. Het risico verplaatst zich van de chauffeur naar de technologie. Computers kunnen dingen die een mens niet kan: zien in de mist en in het pikdonker, uren achtereen rijden zonder concentratieverlies. Belangrijker is dat robots niet aan de gruwelijke zelfoverschatting lijden waar 99 procent van de weggebruikers door wordt geplaagd. Dat zal tot minder ongelukken leiden (naar schatting 93 procent van de verkeersongelukken wereldwijd is te wijten aan menselijk falen) en derhalve tot lagere verzekeringspremies, of misschien zelfs wel helemaal geen schadeverzekeringen meer. Nooit meer aan de lijn met Rialto, de kneuzenbak voor wegpiraten: wat een zalig vooruitzicht! Anderzijds: zo'n robotauto kan kapotgaan en een systeem is slechts zo goed als zijn ontwerpers en programmeurs. Bovendien kan een systeemfout duizenden auto's tegelijk treffen. Dat is pas gevaarlijk.

Het rijexamen zal in elk geval anders moeten worden, stelt Lloyd's. Opdat iedereen die plaatsneemt in een robotauto, weet wat te doen wanneer het ding raar gaat doen. Gedenk Christine, het horrorverhaal van Stephen King over een helse Plymouth Fury die geheel eigenstandig aan het moorden slaat. En gedenk Marco Bakker.