

TURBO'S: MET DE VLAM IN DE PIJP

<http://www.insidersclub.be>

TURBO'S: MET DE VLAM IN DE PIJP

MET EEN HEFBOOMEFFECT MIKKEN OP BEWEGINGEN IN ONDERLIGGENDE WAARDEN

TURBO LONG OF TURBO SHORT

Turbo's zijn beleggingsinstrumenten - we mogen ook van afgeleide producten of derivaten spreken - waarbij met een hefboomeffect op een beweging in een onderliggende waarde kan gemikt worden. Die beweging kan zowel naar omhoog (turbo long) als naar omlaag (turbo short) zijn. Turbo's maken het dus mogelijk om zowel in stijgende als in dalende markten geld te verdienen.

Het hefboomeffect brengt mee dat de belegger met een beperkte investering relatief veel kan verdienen, in het optimale scenario zelfs een veelvoud van het geïnvesteerde bedrag. Daar staat tegenover dat hij eveneens het risico loopt om zijn verliezen te zien oplopen. Om die verliezen te beperken, zijn bij turbo's een stop-loss niveau ingebouwd.

Hefboomwerking

ABN Amro, de uitvinder van de turbo's, formuleerde het op zijn website als volgt: turbo's hebben een hefboomwerking, waardoor een kleine beweging van een onderliggende waarde resulteert in een relatief grote beweging van de turbo. Om te winnen met turbo's moet dus op de eerste plaats de beweging van de onderliggende waarde juist ingeschat worden.

Er bestaan turbo's op veel verschillende onderliggende waarden: indices, aandelen, obligaties, beleggingsfondsen, valuta en grondstoffen. Turbo's zijn eenvoudig verhandelbaar via Euronext Amsterdam, waardoor de belegger de kans krijgt om snel in te spelen op actuele marktontwikkelingen. Momenteel zijn er verschillende turboseries op enkele honderden onderliggende waarden beschikbaar.

Risicobescherming

Risicobescherming is volgens ABN Amro een belangrijk kenmerk van dit product. De turbo is hoe dan ook een instrument voor de actieve en ervaren belegger. Door de hefboomwerking is een belegging in turbo's risicovoller dan een directe belegging in de onderliggende waarde. De koers van Turbo's kan immers snel stijgen maar ook snel dalen. Een automatische stop loss beschermt

echter de turbobelegging, waardoor het maximale verlies voor de belegger beperkt blijft tot diens inleg.

Inmiddels zijn delen van ABN Amro overgenomen door Royal Bank of Scotland, dat nu de emittent van de turbo's is. Deze Britse bank is voor 84% eigendom van de Britse staat.

KENMERKEN VAN TURBO'S

In de wereld van turbo's zijn een aantal factoren belangrijk. We vermelden stop-loss niveau, financieringsniveau, ratio en onderliggende waarde. Deze vier belangrijke factoren leggen we even uit:

Onderliggende waarde: elke turbo heeft betrekking op een onderliggende waarde. U koopt of verkoopt deze onderliggende waarde met een hefboom. Die hefboom wordt mogelijk gemaakt door het feit dat u de turbo deels met geleend geld koopt of verkoopt.

Financieringsniveau: het financieringsniveau is dat deel van de onderliggende waarde dat u met geleend geld koopt. Het financieringsniveau houdt rekening met de rentestand en wordt dagelijks aangepast. De rente staat momenteel laag, dus zijn die aanpassingen relatief beperkt. Bij een hoge rentestand kan daar echter verandering in komen.

De verschuldigde rente stemt ongeveer overeen met die van een gewone lening bij de bank. Dat is niet meer dan logisch ook, want eigenlijk hebt u ook een soort lening opgenomen. Alleen wordt bij de turbohandel het woord 'lening' niet gebruikt. Naarmate een turbo langer in portefeuille wordt gehouden, zal de impact van de verschuldigd rente op de lening groter worden. Maar nogmaals: aan de huidige rentestand zouden we ons daar niet te veel zorgen over maken.

Stop-loss niveau: bij iedere turbo is een stop-loss ingebouwd, zijnde een waarde van de onderliggende waarde waarop automatisch verkocht (turbo long) of gekocht (turbo short) zal worden. De stop-loss is bedoeld om de verliezen te beperken wanneer zich de omgekeerde beweging voordoet waar u op gerekend had. Eenmaal per maand wordt het stop-loss niveau aangepast, ten einde beter te beantwoorden aan de koersontwikkeling op dat moment. Vervelend voor optie-beleggers is dat soms een stop-loss wordt doorbroken, de turbo afgewikkeld wordt maar dat (kort) daarna de koers of de prijs van de onderliggende waarde weer de juiste richting inslaat. Tijdelijke forse bewegingen in de koers kunnen het leven van turbo-beleggers aardig verzuren.

Met die stop-loss is dus niet iedereen even gelukkig. Maar toch denken we dat de voordelen van het systeem de nadelen ervan ruimschoots overtreffen. De turbo wordt inderdaad automatisch ver- of gekocht wanneer de stop-loss wordt bereikt, waardoor u uw verlies moet nemen. Verlies nemen is nooit prettig, maar de ervaring leert dat beleggers vaak veel te lang op een

<http://www.insidersclub.be>

verlieslatende positie blijven zitten, in de hoop dat het tij (misschien) alsnog zal keren. De stop-loss moet u beschouwen als een soort verzekering die er garant voor staat dat u uw inzet niet volledig verloren ziet gaan.

Ratio: de ratio bij een turbo geeft de verhouding tot de onderliggende waarde aan. Is de ratio 1, dan volgt u gewoon de volledige waarde van de onderliggende aandelen, indices, grondstoffen, valuta enzovoort. In geval van een ratio 10 heeft het turbo-contract betrekking op 1/10de deel van de onderliggende waarde. De ratio is vanzelfsprekend van belang voor het hefboomeffect waarmee de koers van de onderliggende waarde in beweging wordt gezet.

Onervaren beleggers zullen bijna automatisch kiezen voor een turbo met een grote hefboom, dit vanwege de grotere winstkansen. U mag echter nooit uit het oog verliezen dat de risico's veel hoger zijn dan bij een turbo met een lage hefboom. De stop-loss zal namelijk dichterbij worden gelegd, waardoor de posities sneller afgebouwd moeten worden wanneer een bepaalde beweging de andere richting uitgaat. Alleen zeer ervaren beleggers (of liever nog: speculanten) mogen hun kans wagen met turbo's met een grote hefboom. Beginners kijken beter eerst naar een turbo met een lage hefboom, ze kunnen na verloop van tijd eventueel overstappen naar turbo's met een hoger risicogehalte.

VALUTA-EFFECTEN

Er moet nog met een aantal andere factoren rekening gehouden worden. Zo spelen valuta-effecten bij sommige turbo's een rol, meer bepaald wanneer de onderliggende waarde in een andere munt dan de euro noteert. Voorbeelden hiervan zijn de meeste grondstoffen, die in dollars noteren. Ook de Dow Jones wordt in dollars uitgedrukt. Bij deze turbo's speelt uiteraard de verhouding euro/dollar een belangrijke rol in het verhaal.

Futures

Sommige turbo's hebben betrekking op futures als onderliggende waarde. In dit geval betreft het dus financiële producten met andere financiële producten als onderliggende waarde. Ook bij sommige andere afgeleide producten kan er in gelijkaardige derivaten worden gehandeld. Uiteraard zijn dan de koersbewegingen in de onderliggende future van doorslaggevend belang.

Nogmaals de stop-loss

Om nog even terug te komen op het stop-loss niveau. Een turbo heeft geen aflooptdatum, maar wel een stop loss-niveau. Als de turbo dit niveau bereikt, volgt de afwikkeling van de turbo. De restwaarde wordt aan de belegger terugbetaald. Die restwaarde wordt bepaald op basis van de laagste koers van de onderliggende waarde op de dag dat het stop-loss niveau wordt bereikt en

de daaropvolgende handelsdag. Deze bepaling geldt voor een turbo long. Bij een turbo long wordt de restwaarde berekend op de hoogste koers van de onderliggende waarde.

Restwaarde

In een worst-case scenario kan de restwaarde nul zijn. Het stop-lossniveau wordt op basis van het actuele financieringsniveau eenmaal per maand aangepast. In het geval van individuele aandelen kan een ex-dividend gaan leiden tot aanpassing van het stop-lossniveau. Turbo's met als onderliggende waarde een future kunnen het stop loss-niveau zien aangepast worden wanneer de onderliggende future verandert. Turbo-beleggers moeten hier uiteraard rekening mee houden.

WERKING VAN DE TURBO

Het hefboomeffect

Bij de werking van de turbo moet op de eerste plaats rekening worden gehouden met het hefboomeffect. Het is precies dit hefboomeffect dat het zo interessant maakt om in turbo's te beleggen. Dankzij dit hefboomeffect is het namelijk mogelijk om met een relatief beperkte inleg toch in een relatief belangrijke tegenwaarde van de onderliggende waarde te beleggen.

Het systeem van het hefboomeffect is vrij eenvoudig en houdt rechtstreeks verband met de ratio. Stel dat er sprake is van een hefboomeffect van 10. Concreet wil dit zeggen dat de turbo dan met 10% zal stijgen wanneer de onderliggende waarde een stijging met 1% laat optekenen.

Het zal duidelijk zijn dat hier één van interessantste aspecten van een belegging in turbo's vervat zit. Onderliggende waarden als olie, goud of individuele aandelen stijgen al snel met enkele procenten per dag, om nog maar te zwijgen van (onverwachte) nog forsere koersbewegingen. Stel dat een onderliggende waarde met een factor 10% in prijs varieert, dan is er sprake van een hefboomeffect met 100%. Het is van dit soort bewegingen dat de turbobelegger het moet hebben.

Hoe wordt het hefboomeffect bereikt? Het effect is een rechtstreeks gevolg van het feit dat de turbo van de belegger slechts een beperkte investering vraagt, maar dat de belegger toch het volledig effect van de beweging in de onderliggende waarde kan meepakken.

Verband tussen hefboomeffect en financieringsniveau

Sprookjes bestaan niet, dus moet er een reden zijn waarom het hefboomeffect effectief werkzaam is. Die reden is het financieringsniveau. De belegger betaalt zelf slechts een beperkt bedrag, het resterende bedrag wordt gefinancierd door de emittent van de turbo's Royal Bank of Scotland. Het financieringsniveau is met andere woorden het bedrag dat door deze bank wordt voorgesloten. Uiteindelijk is de turbo maar een gedeelte van de totale investering.

<http://www.insidersclub.be>

Op het voorgeschoten gedeelte betaalt u logischerwijs rente, tenminste wanneer u een turbo long koopt. In het geval van turbo short ontvangt u anderzijds rente, tenminste in theorie. Wie short gaat, heeft namelijk geld ontvangen voor iets wat hij heeft verkocht maar nog niet bezat. Het is de bedoeling om de onderliggende waarde terug te kopen wanneer de koers is gezakt.

Rente is niet altijd even belangrijk

In een periode van lage rente speelt het financieringsniveau een minder belangrijke rol in het totale kostenplaatje. Geld is relatief goedkoop. Bezitters van turbo's short hoeven zich dus geen illusies te maken: grote bedragen aan ontvangen rente zullen niet op hun rekening verschijnen. Daar kan echter wel verandering in komen wanneer de rente weer gaat stijgen. Bij het bepalen van het resultaat van een belegging in turbo's moet echter wel degelijk met het financieringsniveau rekening worden gehouden.

DE BEURSKOERS VAN EEN TURBO

Factoren die de koers helpen bepalen

Turbo's worden op de beurs verhandeld en dus moet er een koers worden gemaakt. De vraag luidt uiteraard hoe die tot stand komt. Hierbij moet rekening worden gehouden met de financieringswaarde, met de ratio en met de koers van de onderliggende waarde.

De beurskoers van de turbo wordt bepaald door het verschil tussen de koers van de onderliggende waarde en het financieringsniveau. Een voorbeeld zal veel verduidelijken: de koers van aandeel X (de onderliggende waarde) staat op 10 euro. De financieringswaarde bedraagt anderzijds 5 euro. Dat betekent dat de turbo $10 - 5 = 5$ euro waard is.

De ratio

De ratio is ingevoerd om grote onderliggende waarden toch in turbovorm te verpakken. Beleggers handelen namelijk niet graag in 'zware' onderliggende waarden, om de eenvoudige reden dat die in absolute termen te duur zijn. Daarom wordt de onderliggende waarde bij wijze van spreken in schijfjes gehakt, waarbij de belegger een deeltje van de taart kan kopen. Veel gebruikte ratio's zijn 10 of 100, wat betekent dat een turbo 1/10de of 1/100ste van de onderliggende waarde (wat die ook mogen zijn) vertegenwoordigt

Hoe bereken ik de waarde van een turbo?

Als voorbeeld nemen we een turbo long Philips, op het moment dat de koers van dit aandeel 18 euro bedraagt. Gaan we uit van een financieringsniveau van 15, een stop-loss niveau van 16,50 euro en een ratio van 1, dan bedraagt de waarde van de turbo $18 \text{ euro} - 15 \text{ euro} = 3 \text{ euro}$.

Ask- en bidprijzen

Voor de handel in turbo's is het ook belangrijk om rekening te houden met de ask- en bidprijzen (of bied- en laatprijzen) die Royal Bank of Scotland zal afficheren. De emittent moet namelijk betaald worden voor de geleverde diensten. Concreet vertaalt zich dat in verschillende prijzen naargelang u een turbo wilt (ver)kopen, meer bepaald de ask- en bidprijzen. Deze termen duiken ook in de reguliere aandelenhandel op, evenals in de optie, futures-, CDF-handel enzovoort. Het verschil tussen ask en bid is heel eenvoudig.

De ask-prijs is de prijs die Royal Bank of Scotland aan de belegger vraagt (to ask) wanneer hij een bepaalde turbo wil kopen.

Omgekeerd is de bid-prijs de prijs die Royal Bank of Scotland wil bieden (to bid) wanneer hij een bepaalde turbo wil verkopen.

Factoren die ask- en bid-prijs bepalen

De ask- en bidprijzen voor turbo's worden door volgende factoren bepaald:

De theoretische waarde van een turbo

De evolutie van de koers van de onderliggende waarde

Vraag en aanbod in de turbo zelf en in de onderliggende waarde

Stemming of volatiliteit op de markt

Er wordt steeds gestreefd om prijzen af te geven die zo dicht mogelijk bij de theoretische waarde liggen.

Spreads

Het verschil tussen ask en bid is de winst van de emittent. Automatisch zal de bid steeds lager zijn dan de ask, het verschil tussen beiden wordt de spread genoemd. Deze spread is de opbrengst van de market maker, in dit geval dus Royal Bank of Scotland.

Omtrent de spreads bestaan er heel wat misverstanden. Sommige beleggers vinden dat de spreads bij turbo's te hoog zijn en dat market makers te veel aan het eigen voordeel denken. Deze opmerking geldt niet alleen de handel in turbo's, maar de klachten zijn te horen op alle markten waar met spreads wordt gewerkt. Vaak zijn die spreads hoog in onderliggende waarden waar weinig frequent in wordt gehandeld. De market maker is zodoende gedwongen om de spread hoog te zetten, want anders raakt hij nooit uit de kosten. Algemeen geldt hoe hoger de spread, hoe hoger de beweging van de onderliggende waarde moet zijn om winst op de transactie te realiseren.

De spreads zullen wel eeuwig een onderwerp van discussie blijven. Die discussie is al gestart met de start van de optiehandel in Amsterdam bij het begin van de jaren 80 en duurt tot de dag van

<http://www.insidersclub.be>

vandaag verder. Spreads hebben bovendien de neiging om te vergroten in periodes dat er meer volatiliteit op de financiële markten is. Onverwachte bewegingen in beide richtingen zijn dan schering en inslag en kunnen de tussenpersoon veel geld kosten. Automatisch zal hij daarom gedwongen zijn om de spreads op te trekken. Dat brengt dan weer mee dat de belegger in derivaten grote bewegingen moet zien om zijn investering te doen renderen.

VERHANDELDE VOLUMES

Liquide of minder liquide

In sommige turbo's is er weinig handel, maar dat wil niet zeggen dat er geen handel in mogelijk is. Bij aandelen moet de vraag aan het antwoord beantwoorden en omgekeerd, maar bij afgeleide producten is het de market maker die de markt maakt (de naam zegt het al) en de prijzen afficheert.

Er is met andere woorden handel mogelijk wanneer er een ask- en een bidprijs geafficheerd wordt, de verhandelde volumes doen er verder niet toe. Wel moet u rekening houden dat de geafficheerde spread aan de ruime kant zal zijn. Die grote spread mag u niet afhouden van een transactie wanneer u in de onderliggende waarde een forse beweging verwacht.

Het plaatsen van een order

Bij het geven van een koop- en of een verkoopopdracht voor turbo's plaatst u best een order die in de buurt van (respectievelijk) de ask- of bidprijs ligt. Volg echter wel de koersontwikkeling van de onderliggende waarde op de voet. Het heeft weinig zin om een onrealistische prijs op te geven. Een te lage limiet zal voor een turbo long (waarschijnlijk) niet gehaald worden. Hetzelfde geldt voor een te hoge limiet bij een turbo long.

Royal Bank of Scotland maakt de markt in een breed aanbod aan turbo's. Dat betekent automatisch dat het niet mogelijk is dat er in elke serie een even drukke handel bestaat. Daar staat echter tegenover dat de belegger de keuze krijgt om in heel wat onderliggende waarden te handelen. Uiteindelijk komt het er op aan om die onderliggende waarden uit te kiezen waar grote bewegingen in mogen worden verwacht. Daar zijn turbo's uiteindelijk ook voor ontwikkeld.

ISIN-code

Het grote aanbod aan turbo's brengt mee dat verwarring mogelijk is. Daarom is het zaak om bij het ingeven van een order exact mee te geven om welke turbo het precies gaat. Dat is mogelijk dankzij de ISIN-code, waarbij ISIN staat voor International Securities Identifying Number. Elk effect - of het nu aandelen, obligaties of turbo's zijn - krijgt zo'n code toegekend. Door deze

code in te geven is elke vorm van verwarring uitgesloten, u koopt of verkoopt precies die turbo die u voor ogen had.

Stop-loss

Het stop-loss niveau kan eveneens een belangrijke rol spelen in de naamgeving van turbo's, dit vanwege de vermelding van het stop-loss niveau. In de naamgeving wordt namelijk het stop-loss niveau vermeld. Wanneer het stop-loss niveau van een turbo verandert, wordt ook de naam aangepast.

HANDEL IN TURBO'S

RBS streeft er als market maker naar om tijdens de beursuren van Euronext Amsterdam ask- en bidprijzen af te geven voor alle turbo's. Hierbij dient er echter rekening te worden gehouden dat in bijzondere omstandigheden geen prijzen afgegeven kunnen worden.

Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer de handel in de onderliggende waarde wordt stilgelegd. Het is niet meer dan logisch dat in die omstandigheden geen turboprijzen afgeleverd kunnen worden. Omgekeerd kan het afgeven van turboprijzen ook stilgelegd worden wanneer in korte tijd een groot aantal orders geplaatst dient te worden.

Storingen

Bij storingen in het handelssysteem van Royal Bank of Scotland, Euronext Amsterdam of de markt waar de onderliggende waarde wordt verhandeld, is het mogelijk dat de turbohandel in één of meer onderliggende waarden moet stilgelegd worden.

In abnormale situaties is namelijk een goede verwerking van de orders opgenomen in het handelssysteem niet meer gegarandeerd. Het spreekt voor zichzelf dat Royal Bank of Scotland in deze gevallen niet aansprakelijk voor eventuele opgelopen schade kan worden gesteld.

Alleen tijdens de beursuren

Turbo's waarvan de onderliggende waarde niet wordt verhandeld op Euronext Amsterdam kunnen ook een stop loss-niveau bereiken wanneer er in Amsterdam (nog) niet gehandeld wordt. RBS geeft echter geen bied-en laatprijzen afgeven buiten de beursuren van Euronext Amsterdam.

KOSTEN

De gewone kosten

Uiteraard zijn bij aan- en verkopen van turbo's kosten verbonden. Bij het aan- en verkopen van een turbo betaalt de belegger de gewone transactieprovisie en de mogelijke kosten voor het aanhouden van een effectenrekening van de bank en/of broker van de klant.

Financieringskosten

Anderzijds worden in de koers van een turbo dagelijks de financieringskosten verwerkt. Deze aanpassing gebeurt alle dagen voor de opening van Euronext Amsterdam. Het aanpassen voor de financieringskosten voor opening van de beurs in Amsterdam heeft tot gevolg dat traders die zeer actief zijn deze kosten kunnen vermijden. Actieve beleggers die tijdens één en dezelfde dag een turbo kopen en weer verkopen moeten zodoende geen financieringskosten betalen. Zoals gezegd variëren de financieringskosten met de rente in de markt.

Renteverschillen

Renteverschillen kunnen een rol spelen bij niet-Europese onderliggende waarden. De rente kan lager zijn, zoals meestal het geval is in Japan, of hoger zoals bijvoorbeeld in Australië. Die verschillen zijn echter groter in periodes dat de rente hoger staat. Momenteel hebben de centrale banken overal in de wereld hun basisrente naar historisch lage niveaus laten zakken, zodat er van grote verschillen eigenlijk geen sprake meer is. Hierbij dient wel opgemerkt worden dat landen als Australië hun rente al opnieuw hebben laten stijgen. In de Verenigde Staten, Europa en Japan is van renteverhogingen echter nog geen sprake.

Turbo's op futures

Turbo's op futures vormen op het vlak van rente een categorie apart. Door de specifieke kenmerken van de futuresmarkten bedragen de financieringskosten voor zowel turbo's long als turbo's short op futures 2%. Op www.rbs.nl/markets worden de financieringskosten of -opbrengsten per turbo aangegeven.

Wat zegt de fiscus?

Dat bij aan- en verkopen van futures ook rekening dient te worden gehouden met de verschillen tussen bied- en laatprijzen, werd hierboven al vermeld. Een veelgestelde vraag is of er belastingen verschuldigd zijn op winsten die via turbo's gerealiseerd worden. Tot op heden zijn gerealiseerde meerwaarden belastingvrij, maar dan wel op voorwaarde dat ze geen hoofdkomen vormen of dat ze geen wezenlijk deel van het totaal inkomen uitmaken. Veel hangt hierbij af van de interpretatie van de belastingcontroleur. Algemeen kan echter worden gesteld dat meerwaarden gerealiseerd op turbo's niet belastbaar zijn. Er zullen namelijk weinig beleggers

zijn die dusdanig grote inkomsten realiseren op een belegging in turbo's dat ze dit aan de fiscus moeten melden.

VOOR WIE ZIJN TURBO'S INTERESSANT?

Met turbo's kan een belegger zowel op prijsstijgingen als op prijsdalingen van de onderliggende waarde inspelen. Wie een stijging van de onderliggende waarde verwacht, koopt een turbo long. Gaat de belegger uit van een daling van koers of prijs - zijn biedt een turbo short winstkansen.

Het gebruik van turbo's kan dus alleen aan ervaren beleggers overgelaten worden. Maar zelfs dan is succes in deze materie niet gegarandeerd. De verwachte beweging in de onderliggende waarde moet zich inderdaad ook doorzetten.

10 tips om te handelen in turbo's

Handelen in turbo's vergt enige ervaring, plus een duidelijk inzicht over de financiële markten. Hieronder geven we een paar tips om op een succesvolle manier in turbo's te handelen:

1. Koester nooit te hoge verwachtingen. Turbo's kunnen een aardige stuiver opleveren, maar zijn niet de methode om snel rijk te worden
2. Maak niet de fout te denken dat je de markt in je vingers hebt. Enkele turbo-successen kunnen verblindend werken, maar de ontzuivering komt meestal achteraf. Vroeg of laat komt een turbo-belegger toch eens op het verkeerde been te staan.
3. Investeer steeds slechts een bepaald percentage van uw beleggingsportefeuille in turbo's. Zeker wanneer enkele transacties succesvol zijn verlopen, kan de belegger zijn risicobesef verliezen.
4. Turbo's kunnen gebruikt worden om speculatief in te spelen op koersdalingen of koersstijgingen op één of meer onderliggende waardes. Dat is inderdaad één van de mogelijkheden die deze beleggingsinstrumenten te bieden hebben. Ze kunnen echter ook gebruikt worden om een bepaalde (aandelen)portefeuille gedurende een bepaalde periode af te dekken. In dat geval stopt u bijvoorbeeld een paar turbo's short onder die portefeuille. Hoeveel, dat is afhankelijk van de grootte van de portefeuille.
5. Wees steeds bewust van de gelopen risico's. Aan turbo's is en blijft een speculatief karakter verbonden, ook al bent u een zeer ervaren belegger.
6. Wees nooit overmoedig en beperk uw turbo-horizon. Iemand kan onmogelijk in alle onderliggende waarden gespecialiseerd zijn. Beperk u daarom tot enkele onderliggende waarden die u goed kent en op de voet volgt. Zeer interessant zijn bijvoorbeeld de AEX-index (omdat deze de grootste Nederlandse aandelen omvat, waardoor u niet verplicht bent om deze aandelen

individueel op te volgen), de verhouding dollar/euro (veel beweeglijkheid), de grondstoffen olie en goud (die eveneens een grote volatiliteit aan de dag leggen) enzovoort.

7. Volg steeds een bepaalde strategie. Daarmee bedoelen we dat een goede turbo-belegger nooit willekeurig te werk gaat. Hij heeft voor zichzelf een strategie ontwikkeld en zal daar nooit vanaf wijken. Gebeurt dit toch, dan worden vaak in het wilde weg transacties gedaan.

8. Maak in de mate van het mogelijke van hulpmiddelen als technische en fundamentele analyse. Deze zijn weliswaar niet onfeilbaar, maar kunnen toch een vorm van leidraad bieden dan wel een overtuiging bevestigen of tegenspreken.

9. Durf tegen de trend ingaan. Veel beleggers maken de fout om te proberen om op een voortrazende trein te springen. Na een periode van fors gestegen koersen kan het interessant zijn om te mikken op een tegengestelde beweging. Omgekeerd kan het innemen van een haussepositie na een forse correctie stevige winstkansen bieden.

10. Turbo's, zijn evenals opties en andere afgeleide producten, beleggingsinstrumenten voor de actieve belegger. Wie in turbo's handelt, moet zodoende de gang van zaken bij zowel de onderliggende waarde als de turbo zelf op de voet opvolgen. Meestal worden turbo's gebruikt voor operaties die op korte termijn worden afgehandeld. Voor een belegging op lange termijn zijn deze instrumenten dus minder geschikt.

VOOR- EN NADELEN VAN TURBO'S

Voordelen

De voordelen van turbo's overtreffen ons inziens ruimschoots de nadelen. Deze beleggingsinstrumenten maken het mogelijk om met een relatief geringe inzet te mikken op koersbewegingen bij een brede waaier van onderliggende waarden. De slagkracht van de belegger wordt groter, hij krijgt de kansen om winsten te realiseren op deelmarkten waar het anders veel moeilijker is om actief op te zijn. We denken daarbij bijvoorbeeld aan goud, zilver of olie.

Turbo's hebben een speculatief karakter, wat ook een voordeel kan zijn. De belegger krijgt namelijk de kans om met een relatief kleine inzet speculatieve posities in te nemen. Door de hefboomwerking is het winstpotentieel erg groot, maar verlies nooit de risico's uit het oog.

Een voordeel dat anderzijds vaak uit het oog wordt verloren, is dat een actieve turbobelegger er in slaagt om zijn kennis over de financiële wereld gevoelig uit te breiden. Beleggen in turbo's is spannend en zal de honger om nog meer over de financiële wereld aan te weet te komen alleen maar aanwakkeren. Ook op intellectueel vlak zullen turbo's een zekere voldoening bieden.

Nadelen

Er zijn ook een aantal nadelen verbonden aan het werken met turbo's. Op de eerste plaats zijn er de relatief grote spreads. Het verschil tussen ask- en bidprijs is relatief groot, wat betekent dat er toch een relatief grote beweging in de koers van de onderliggende waarde moet plaatsvinden. Daarnaast wordt het stop-loss niveau door de marketmaker vastgesteld, de belegger heeft daar zelf geen inspraak in. Sommige andere beleggingsproducten zijn op dat vlak voordeliger.

De turbo's noteren op de Amsterdamse beurs, hetgeen betekent dat ze alleen tijdens de beursuren verhandeld kunnen worden. Snel ingrijpen buiten de handelsuren is zodoende niet mogelijk. Nochtans kan dat interessant zijn, bijvoorbeeld wanneer er op Wall Street (na het sluiten van de Amsterdams beurs) of in Azië (voor de opening van de Amsterdamse beurs) ingrijpende gebeurtenissen plaatsvinden. Omdat de turbo's regulier verhandeld worden op Euronext Amsterdam, is er ook beurstaks verschuldigd. Dat betekent dat het kostenplaatje weer een stuk oploopt.

Uiteindelijk wordt winst of verlies bij de handel in turbo's bepaald door het feit of u al dan niet de goede richting hebt gekozen. Is de ingezette beweging vrij groot, dan zal er ook een flinke winst tegenover staan. Dat geldt echter voor alle derivaten of afgeleide financiële producten. Het bepalen van de richting vormt uiteindelijk de sleutel tot succes of het gebrek daaraan.