

mooie gebalanceerde manier zou zijn om dit te financieren.”

5 De koers van het aandeel staat circa de helft lager dan begin 2018. Een aandelenuitgifte is daardoor relatief duur. Zou het niet logisch zijn een groot stuk te lenen? “Schuld is inderdaad goedkoop, aan de andere kant moeten we ook niet te veel schuld op de balans hebben. Stel bijvoorbeeld dat er nog een bedrijf langskomt en we nog een overname kunnen doen. Daarnaast willen we ook wat ruimte hebben om een negatieve schok te kunnen opvangen.”

6 Is er een grote kans op nog een negatieve schok, of trekt de markt aan? “Wij hebben er natuurlijk net zoveel zicht op als iedereen, maar na vijf kwartalen krimp in automotive lijkt er wel een soort van bodem bereikt te zijn. Het kan volgend jaar in een keer nog een klap naar beneden maken, maar zo voelt het niet. Mijn persoonlijke verwachting is dat we in 2020 niet echt een herstel krijgen, maar ook geen verdere verslechtering. Ik weet overigens zeker dat herstel van de automarkt een keer gaat komen. Ondanks de tegenwind en de druk op onze omzet en winst blijven wij echt fors investeren. Ik weet niet wanneer, maar mijn verwachting is dat we er dan veel sterker uit gaan komen dan we erin zijn gegaan.”

7 De automobielindustrie staat bekend om haar krappe marges. Kendrion had hier vorig jaar een operationele winstmarge van ruim 5 procent. Stel de markt herstelt en uw marges ook, komen de autofabrikanten dan niet bij u langs voor korting? “Ja, maar dat is van alle tijden. Als de tijden slecht zijn, zeggen ze ‘we maken te weinig winst, we moeten de prijzen verlagen’. Als het goede tijden zijn, zeggen ze ‘jullie maken te veel winst dus jullie moeten



‘DE AUTO VAN DE TOEKOMST BIEDT ONS GEWELDIGE KANSEN’

prijzen verlagen’. In automotive gaat het wel om veel grotere series dan bij industrieel. We kunnen daar orders winnen die honderden miljoenen groot zijn over de hele looptijd. Het zijn grote professionele partijen met sterke inkoop en dan moet je vaak lagere marges accepteren. Zo is het.”

8 Kunt u wat meer vertellen over de kansen van de auto van de toekomst? “Laat me een paar voorbeelden geven. Voor de elektrische auto is wetgeving doorgevoerd die bepaalt dat als de

auto onder een bepaalde snelheid komt, deze een geluid moet afgeven. Dat kan met een magnetische geluidsactuator, die maken wij. Ook heel belangrijk is dat de prestaties van de accu in elektrische auto’s afhangt van de temperatuur. Er zijn systemen in ontwikkeling om de batterij op de optimale temperatuur te houden. Daar zijn wij bij betrokken. Naarmate auto’s stapsgewijs beter worden in zichzelf voortbewegen zijn daarnaast meer sensoren nodig. Voor geavanceerde *drive assist-systemen* zijn al zeven of acht sensoren nodig en die moeten schoon en droog blijven. Er is een