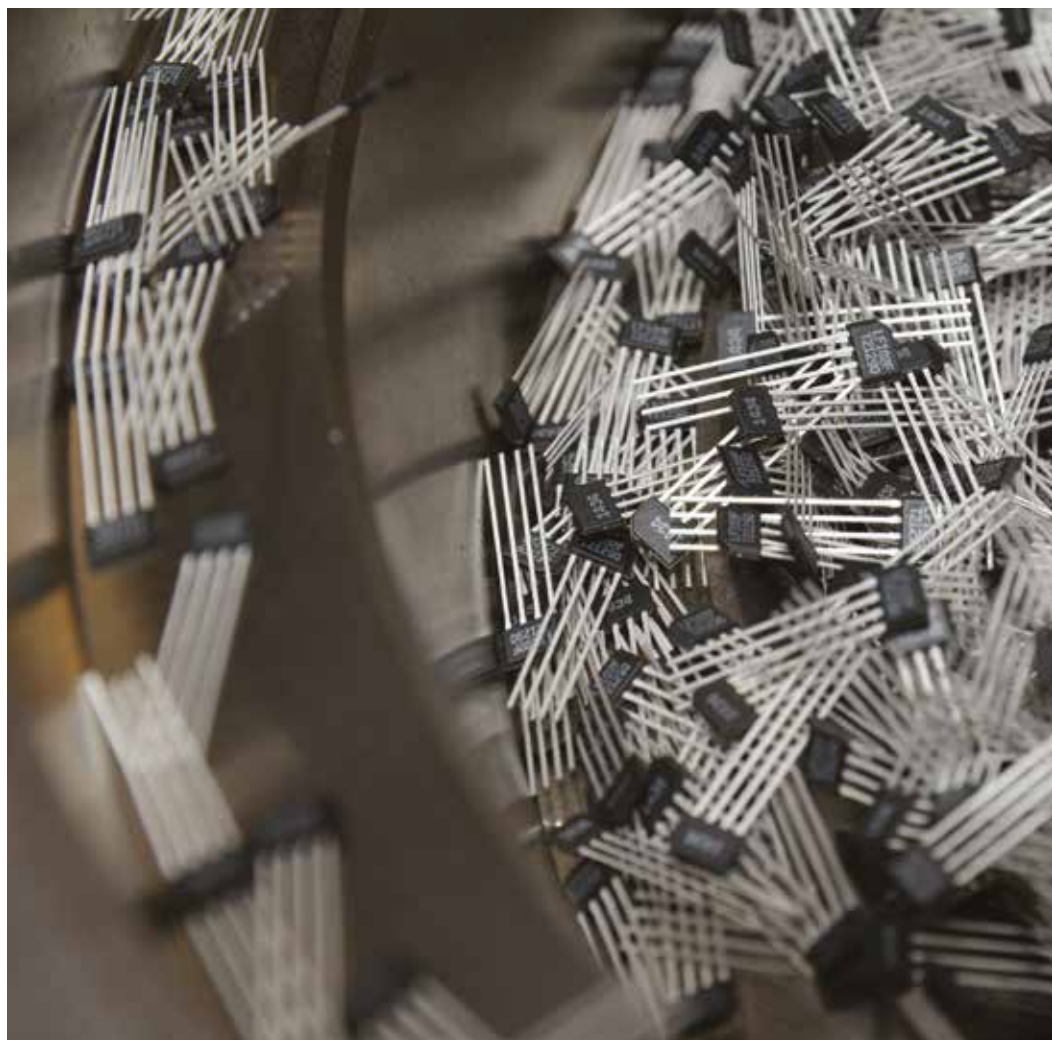


zowel de aandrijving als binnen de auto. Er zit net zoveel elektronica in de aandrijving van een elektrische auto als in die van een auto met een verbrandingsmotor. Die is nodig om de efficiency te vergroten.”

5 Het klinkt logisch dat er voor de aandrijving elektronica nodig is in een elektrische auto. Maar waarom ook in het interieur? “Je kan inderdaad een elektrische auto hebben zonder al die extra's, maar als een autoproducent de elektrische aandrijving moet integreren, verandert het hele ontwerp van de auto. Het is dan niet meer een volgende generatie van een auto, het is een volledig nieuwe auto. Ze maken van die gelegenheid gebruik om de auto zo modern mogelijk te maken en alle denkbare functies toe te voegen, ook al is dat vanuit de techniek niet nodig.”

6 U wilt ook groeien in andere sectoren. Hoe gaat u dat aanpakken? “Ik denk dat we een paar jaar geleden wat opportunistisch waren en onze producten voor auto's hiervoor wilden gebruiken. We hebben ons nu gerealiseerd dat de eigenschappen, de prestaties en de communicatieprotocollen niet hetzelfde zijn. We kunnen wel veel van onze kennis gebruiken, maar we moeten specifieke chips ontwikkelen.”

7 Is een chip voor bijvoorbeeld een huishoudapparaat niet veel minder geavanceerd en daarmee minder interessant wat betreft winstmarges dan een chip voor de aandrijving van een auto? “De eisen zijn niet hetzelfde, maar er zijn ook veel uitdagingen in chips voor huishoudelijke apparaten die we niet hebben in de automobielsector. De kosten bijvoorbeeld. Als je het kosteneffectief wilt doen, geeft dat een ander soort complexiteit. Daarnaast is er ook veel



‘ER IS EEN
GAT VAN
ZO’N 30
PROCENT
TUSSEN
VRAAG
EN AANBOD’

aandacht voor het energiegebruik. In huishoudelijke toepassingen moet een chip vaak op een laag voltage werken, terwijl je in een auto een accu hebt. Wat betreft de winstmarges: die moeten hetzelfde zijn. Die hebben we nodig om de volgende ontwikkelingsfase te kunnen financieren. Op dat punt doen we geen concessies.”

8 Er zijn grote problemen met de productie en toelevering van chips. Hoe is dat bij Melexis? “De vraag is veel groter dan wat wij kunnen leveren. Er is een gat van zo’n 30 procent tussen vraag en aanbod door een corona-effect en doordat oude voorraden zijn verdwenen. In 2019 en 2020 was er minder vraag, maar bleef de hoeveelheid elektronica in de auto

toenemen met zo’n 15 procent per jaar. Wij staan dagelijks in contact met onze klanten om te begrijpen wat het minimum is dat ze nodig hebben om de productie bij autofabrikanten op gang te houden. Zo staan we ook dagelijks in contact met onze leveranciers om zo veel mogelijk componenten te krijgen.”

9 Hoe lang gaat dit nog duren? “We werken met onze toeleveranciers om de capaciteit te vergroten. Dit duurt zes maanden tot twee jaar, afhankelijk van de technische uitdagingen. Daarna zal het tijd kosten om een nieuwe balans te vinden. Ik denk dat de vraag nu kunstmatig hoog is. We moeten een balans vinden tussen de echte vraag en de capaciteit. Ik denk