

LRM stapt in geldtransportbedrijf Cobelguard

De waardentransporteur Cobelguard, de enige concurrent van ex-monopolist G4S, zet een grote stap vooruit met een nieuwe vestiging in Tongeren en de intrede van LRM in het kapitaal.

BERT BROENS

Cobelguard heet eigenlijk Cobelguard CIT, waarbij CIT staat voor *cash in transit*, geldtransport dus. Die naam duidt niet alleen de activiteit aan, al telt en verpakt het bedrijf ook geld, maar maakt meteen ook het onderscheid met het 'oude' Cobelguard. Want de drie oprichters-aandeelhouders van de firma verdienden tevoren onder meer hun sporen in de bewakingssector, met Cobelguard. Die onderneming, uitgegroeid tot een grote speler met 1.600 bewakingsagenten, verkochten ze in 2011 aan Securitas. Met de deal dat ze de naam Cobelguard kunnen blijven gebruiken voor waardentransport.

De waardentransporteur startte ook in 2011, na de ondergang van het failliete Brink's waarvan Cobelguard de gebouwen in Gent en Laken overnam, gepantserde voertuigen, plofkoffers en personeel. Goed twee jaar later kon Cobelguard al 7 à 8 procent van de markt in handen krijgen. De rest zit bij de Britse multinational G4S die na de val van Brink's het rijk voor zich alleen had. Met klanten als BNP Paribas Fortis, ING, AXA, Sodexo, Esso en Massimo Dutti oogt de referentielijst van Cobelguard al fraai.

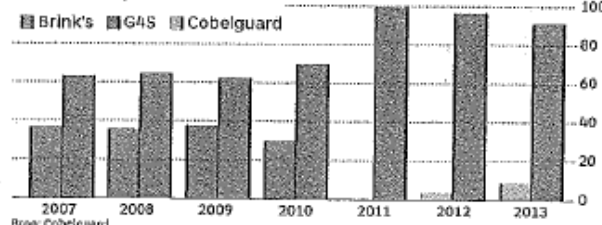
Toch geeft CEO Steven Van Doorne toe dat de groei trager verliep dan verwacht. 'Dat heeft veel te maken met de langetermijncontracten die werden afgesloten na het faillissement van Brink's. Er was paniek op



Steven Van Doorne, de CEO van Cobelguard CIT. © EMY ELLEBOOG

BELGISCHE MARKT VOOR GELDRANSPOORT

marktaandeel in procent



Bron: Cobelguard

de markt. G4S investeerde om in het gat te springen, maar wou dat compenseren door klanten voor meerdere jaren te laten tekenen. Later dit jaar en in 2015 lopen veel van die contracten af en hoopt Cobelguard er een aantal (deels) af te snoepen. Het wil daarbij inspelen op de voorzichtigheidspolitiek van sommige banken en winkelketens die liever een duo- dan een monopolie zien. Ook de overheid heeft graag concurrentie op de markt.

'We mikken voor volgend jaar op een marktaandeel van 15 tot 20 procent', zegt Van Doorne. 'En we kunnen snel groeien. We zijn voorbereid op de drie mogelijke flessenhalzen bij groei in deze sector: vrachtwagens, plofkoffers en personeel. Wat het personeel betreft staan veel mensen uit de bewakingssector te trappelen om in geldtransport te werken. Het wordt beter betaald, er is geen nacht- of weekendwerk en de reputatie is beter. Het is het hoogste niveau dat je kan bereiken.'

De beslissing van LRM bevestigt dat Cobelguard geen eendagsvlieg is.

CEO COBELGUARD CIT
STEVEN VAN DOORNE

Cobelguard CIT krijgt alvast een duw in de rug met de opening van een derde vestiging vlakbij de snelweg in Tongeren, een investering van meer dan 4 miljoen euro. 'Het wordt met het cashcenter in Limburg veel makkelijker om het oosten en het zuiden van het land te bedienen, wat nu gebeurt vanuit Laken.' De investering gaat gepaard met de intrede van de Limburgse investeringsmaatschappij LRM in het kapitaal van Cobelguard. LRM trekt daarvoor 4 miljoen uit.

Welk belang dat oplevert, is niet

bekend. Cobelguard CIT was tot nu voor 100 procent in handen van Van Doorne, Dirk Goethals en Stefan De Bock. Wie welk belang heeft, wordt niet vrijgegeven. 'Het is niet zo dat we actief op zoek waren naar een investeerder. De contacten zijn eerder toevallig tot stand gekomen. Het is interessant een aandeelhouder te hebben die het bedrijf wat meer op de kaart zet en meer credibiliteit geeft. Dat dat helpt, hebben we gemerkt bij het vroegere Cobelguard, waar de instap van Ackermans & van Haaren ook meer mogelijk maakte. De beslissing van LRM is een bevestiging van het feit dat Cobelguard CIT geen eendagsvlieg is', zegt Steven Van Doorne.

In Tongeren zullen 30 jobs ontstaan. Het geldtransportbedrijf heeft nu 85 mensen in dienst, van wie ongeveer driekwart overkwam van Brink's. Als de verwachte groei doorzet zullen er 60 tot 70 werknemers bijkomen.

Cobelguard CIT is sinds kort ook winstgevend, zij het volgens Van Doorne op het niveau van de bedrijfskasstroom. 'Maar we hebben de omslag gemaakt. We zijn er wel trots op want dit is een kapitaalintensieve sector. Een gepantserde wagen kost al snel 120.000 euro en een plofkoffer 3.000 euro.' Elk kwartaal gaat de omzet ook de hoogte in. Vorig jaar was er ruim 5,5 miljoen euro aan inkomsten.

Schrik van het terugvallen van de hoeveelheid cash in omloop door de oprukkende digitalisering heeft Van Doorne niet meteen. 'Elektronische betalingen zullen belangrijker worden, maar cash zal nog lang prominent blijven. Dat zie je zelfs in landen waar digitale betalingen veel belangrijker zijn dan bij ons.'