



# Kleurrijk familiebedrijf



Bij Transport Van Caudenberg - Debrouwer in Waver zijn alle trucks nét even anders. Toch is de familieband duidelijk zichtbaar. Ook bij de nieuwste loot aan de boom.



De drie generaties Van Caudenberg - Debrouwer. Dirk, Veerle, Mateo en Louis.

**H**et gonst al op internet: het Belgische Transport Van Caudenberg - Debrouwer heeft een nieuwe R730 waarvan de opbouw deels bij Steve's Place in Nederland is verzorgd. Als er dan ook nog een mailtje bij de redactie binnenkomt met de vraag of we niet eens een verhaal kunnen maken over Mateo, de jongste telg van de familie die zich - hij is pas 19 jaar - toch al een tijdlang verdienstelijk maakt als chauffeur/kraanmachinist, is een afspraak snel gemaakt.

## Prettig praten

Dit familiebedrijf is er geen van dertien in een dozijn. Neem alleen al het feit dat er louter Belgische chauffeurs in dienst zijn - in deze tijd geen usance. Maar hier vinden ze dat normaal: „We hebben veel Belgische klanten waarvoor we bouwmaterialen, hout, compressoren, sanitair en zo meer vervoeren. Zij vinden het prettig als ze met de chauffeur kunnen praten. Het is veelal specialistisch werk, vaak met de kraan, en dan is het handig als je elkaar

## Het bedrijf heeft een beeldschoon wagenpark

verstaat”. Elkaar verstaan is ook essentieel als je het motto van Van Caudenberg - Debrouwer in aanmerking neemt: „We doen wat we beloven”. „Daar houden we ons aan en daarom zijn onze klanten, maar ook onze chauffeurs trouw”, zegt zaakvoerder Dirk Van Caudenberg. Behalve door prima dienstverlening en een puik personeelsbeleid onderscheiden ze zich door een beeldschoon wagenpark. Vrijwel alle merken zijn er te vinden. „De keuze voor een vrachtauto wordt bij ons bepaald door verbruik, bedrijfszekerheid en inruilwaarde. De dealer is ook zeer belangrijk. Daar moet je altijd terecht kunnen.” En over de nieuwe R730 zegt Dirk: „Je kunt zeggen dat wij met de dealer zowel als met Scania heel tevreden zijn”.

## Grote gelijkens

Het bijzondere aan het wagenpark is dat geen twee trucks gelijk zijn - ook al zijn alle auto's in de bedrijfskleuren rood, groen en wit uitgevoerd. Ze horen ze allemaal duidelijk bij



Ook de voorganger van Dirks R730, de R580 is een plaatje.

één familie, als broertjes met een grote gelijkenis. Oprichter Louis Van Caudenberg is degene die voor de kleurkeuze rood-groen en wit verantwoordelijk is. „In een van de eerste Truckstar Fotojaarboeken staat een bloemenwagen in deze kleuren. Volgens mij was het ook nog een prijswinnaar. In mijn ogen in ieder geval wel”, zegt hij. Dat alle trucks net even anders belijnd zijn, maakt het alleen maar spannender. „Je kunt niet zeggen dat de één mooier is dan de ander. Er is gewoon voor elk wat wils.”

Evengoed is iedereen in het bedrijf bijzonder ingenomen met de nieuwste aanwinst. Die onderscheidt zich onder meer van de andere trucks door het parelmoereffect van de lak. Daardoor lijkt het groen soms blauw, zweemt het rood in de zon naar paars of donkerbruin en verandert het wit in crème. Het maakt de R730 in elk geval heel bijzonder. Maar er is meer wat deze Scania anders maakt dan de andere trucks bij Van Caudenberg - Debrouwer. Deze is van Dirk Van Caudenberg en zijn trucks zijn verfraaid door Pauls Special Paint. „Al mijn trucks hebben een winterse voorstelling. De oudste - een Scania 143 uit 1995 - is inmiddels omgedoopt tot showtruck en overgegaan naar Mateo. Die heeft er zijn eigen draai aan gegeven met een voorstelling van Asterix en Obelix op de achterzijde van de cabine.”

### Niet glimmend

Alle trucks worden in eigen garage opgebouwd en gespoten; alleen de montage van de staande rvs-uitlaten en de achterbumper wordt uitbesteed. Dit omdat, zoals Dirk het zegt, hij 'ze niet glimmend krijgt'. Daar de Belgische firma waaraan dit werk tot nu toe werd gegund met haar werkzaamheden is gestopt, zocht Dirk het bij deze Scania een land verderop. „Over Steve's Place hoorde ik goede dingen en ik moet zeggen: ik ben heel tevreden met de manier waarop hij het aangepakt heeft. De tranenplaat, uitlaten, achterbumper en dergelijke zijn van zijn hand en ook over het slangenrek ben ik zeer te spreken. Ik wilde voldoende ruimte vrij houden voor de special paint op de achterzijde en dat hebben ze heel mooi opgelost.”

### Twee Krupps

Het blijkt dat Dirk maar moeilijk afstand kan nemen van zijn oudere trucks, want behalve de 143 staat er nog een Scania Torpedo te blinken. Ook voor deze auto is een toekomst als showtruck weggelegd. Louis Van Caudenberg is blij dat de oudjes een tweede leven krijgen. „Ik vind het



De nieuwste is gehuld in een constant veranderend kleurenpalet.



Roofdieren uit het hoge noorden gecombineerd met de griffoen.



Chroom en bijzondere lakken, een unieke combinatie.



Van groen-blauw naar paars.



De tranenplaat is groen en dan weer...

## 'Alle trucks hebben een winterse voorstelling'



jammer dat mijn eerste truck er niet meer is. Misschien is dat wel de reden dat Dirk deze trucks zo koestert.” Louis, zoals gezegd de grondlegger, begon het bedrijf in 1969. „Mijn ouders hadden een groothandel in meststoffen. Dat bedrijf zelf zag ik niet zo zitten, het vervoer van de handel wel. Via een goede kennis, Jos Van Stallen - eigenaar van een klein bedrijf in exportgroenten - kreeg ik de kans om mijn eigen weg te gaan. Hij had twee Krupps, geen van beiden rijdend, die ik kon overnemen. Ik hoefde pas te betalen als ik er iets mee verdiende. Ik heb toen van die twee defecte trucks één rijdend exemplaar weten te maken en ben aan de slag gegaan.” Van het een kwam het ander en toen Louis vast werk toegeschoven kreeg nadat een

**Links: De Scania 143 is omgedoopt tot Mateo's truck.**

**Oprichter Louis doet tegenwoordig wat rustiger aan.**



Mateo's voorkeuren voor special paint gaan een andere richting op.



concurrent verstek liet gaan, ruilde hij de Krupp in voor een betrouwbaarder vervoermiddel.

### Isotopen rijden

Net als kleinzoon Mateo nu, ging indertijd ook zoon Dirk in het bedrijf van zijn vader aan de slag. Nadat Dirk trouwde met Veerle Debrouwer - eigenaresse van Debrouwer Transport - groeide de onderneming uit tot het huidige Van Caudenberg - Debrouwer en nam het personeelsbestand toe tot niet minder dan honderd man. Transport Debrouwer was van oudsher actief in het exporteren van druiven, maar schakelde over op het transport van gevaarlijke stoffen, vooral Klasse 7. De huidige activiteiten van Debrouwer, zijn voornamelijk gericht op het vervoer van isotopen van de reactor in Petten naar ziekenhuizen in heel Europa. Het zijn radioactieve stoffen en daarom is het specialistisch werk. Vanzelfsprekend zijn er strenge regels voor het vervoer van deze isotopen. Het werk wordt het etmaal rond en de hele week door met busjes uitgevoerd. „Van Caudenberg is meer gericht op het vervoer per truck, al heb ik alle benodigde veiligheidscertificaten voor het vervoer van radioactieve stoffen op zak en kunnen er zo'n twintig van mijn chauffeurs znodig ingezet worden voor het isotopenvervoer” zegt Dirk, die hiermee de samenwerking tussen de twee bedrijven verklaart.

### Nog te jong

Mateo heeft als jongste telg het transport dus duidelijk in zijn DNA. Opgegroeid tussen de vrachtauto's is de liefde voor het vak steeds sterker geworden. Zodra hij het diploma van de middelbare school had, ging hij aan de slag. Aangezien hij pas zeventien was, had hij op dat moment nog geen rijbewijs: te jong om te rijden, maar oud genoeg om te kranen. Uiteindelijk werd het leeftijdsprobleem opgelost door opa Louis en kleinzoon Mateo te laten

#### Technische gegevens Van Caudenberg - Debrouwer

Wagenpark	: 30 Mercedes Sprinters, 8 Ford Transit, 12 bakwagens,
Trekkers	: 5 x DAF, 16 x Scania, 5 x MAN, 2 x Mercedes,
Getrokken materieel	: 75 opleggers van plateau over schuifzeil tot frigo
Overig (kranen)	: 8
Chauffeurs	: 80

## 'Jammer dat mijn eerste truck er niet meer is'

**Dirk Van Caudenberg en Veerle Debrouwer, in hart en zaken een florierend stel.**

**In de cabine van Mateo's werktruck is ruimte gemaakt voor het bedrijfslogo.**



samenwerken. Opa als chauffeur, Mateo als bijrijder en kraanmachinist. Een sterk team en de tijd dat ze samenwerkten, hadden ze voor geen goud willen missen. Maar uiteindelijk wilde Mateo zelf het stuur in handen hebben en dus ging hij zo snel mogelijk op voor de benodigde papieren. Kunnen we in Nederland alle rijbewijzen achter elkaar halen, in België moet je een maand wachten na het behalen van rijbewijs B. Je zou zeggen: wat stelt een maandje wachten nou helemaal voor, maar voor Mateo was het een hele zit. Begin 2016 had hij tenslotte al zijn rijbewijzen en kon hij als volwaardig chauffeur/kraanmachinist aan het werk. Voorlopig voor hem geen kantoorbaan, zoveel is duidelijk. Wie nu denkt dat er binnen dit bedrijf geen uitdagingen meer voor de nieuwe generatie liggen, heeft het mis. „Diep in mijn hart zou ik er nog wat zwaar- en speciaaltransport bij willen, natuurlijk met bijpassend materieel”, besluit Mateo. Zo te horen ligt er dus voor Van Caudenberg - Debrouwer nog een mooie toekomst in het verschiet. ■

BONDA HOUTMAN



Mateo's dagelijkse werkpaard.