

Van de Caraïben tot net voor uw oprit: dit is de lange weg van strooizout

07/12/2020 om 10:36 door Tom Le Bacq



FOTO: © ZONAR.COM/BEN SCHONEWILLE

In de Oostkantons is deze week de eerste sneeuw gevallen. En sneeuw uit de hemel betekent zout op de wegen. 108.000 ton witte korrels liggen deze winter te wachten om spekglad asfalt te bestrijden. Dat zout heeft er al een hele weg opzitten voor het op onze wegen wordt uitgestrooid. Wij tekenen de tocht voor u uit, van in de Caraïben tot op de middenberm van de E313.

Etappe 1: De tropische zee

Het zout op onze wegen begint zijn reis vaak ergens rond de Caraïben. “Wij halen ons zout uit warmere overzeese gebieden: dat kan Brazilië zijn, of de Caraïben, of Australië”, zegt Bert Lamote. Hij is medezaakvoerder van het West-Vlaamse Zoutman, het enige Belgische bedrijf dat zelf aan zoutproductie doet. Zoutman haalt zijn zout bijna exclusief uit de zee. “Je verdampt het zeewater in de zon en houdt een zoutkorst over”, zegt Lamote. “Dat is een heel natuurlijk proces, daarom verkiezen wij die manier.”



FOTO: © VALERIJS NOVICKIS

Behalve tropische zeeën zijn er nog plaatsen waar zout wordt gewonnen. Andere bedrijven halen het uit mijnen in onder meer Duitsland of Polen. “Door te graven of te dynamiteren, of door water door de zoutlagen in de bodem te persen en dan het zout uit dat water te halen”, zegt Lamote.

Etappe 2: Megaschip richting Gent

Eens het zout gewonnen is op zee, wordt het op megaschepen gezet die rond de 60.000 ton kunnen meenemen. Zo komt de lading in Gent terecht. Die reis duurt een paar weken: à la minute-levering is er dus niet bij.

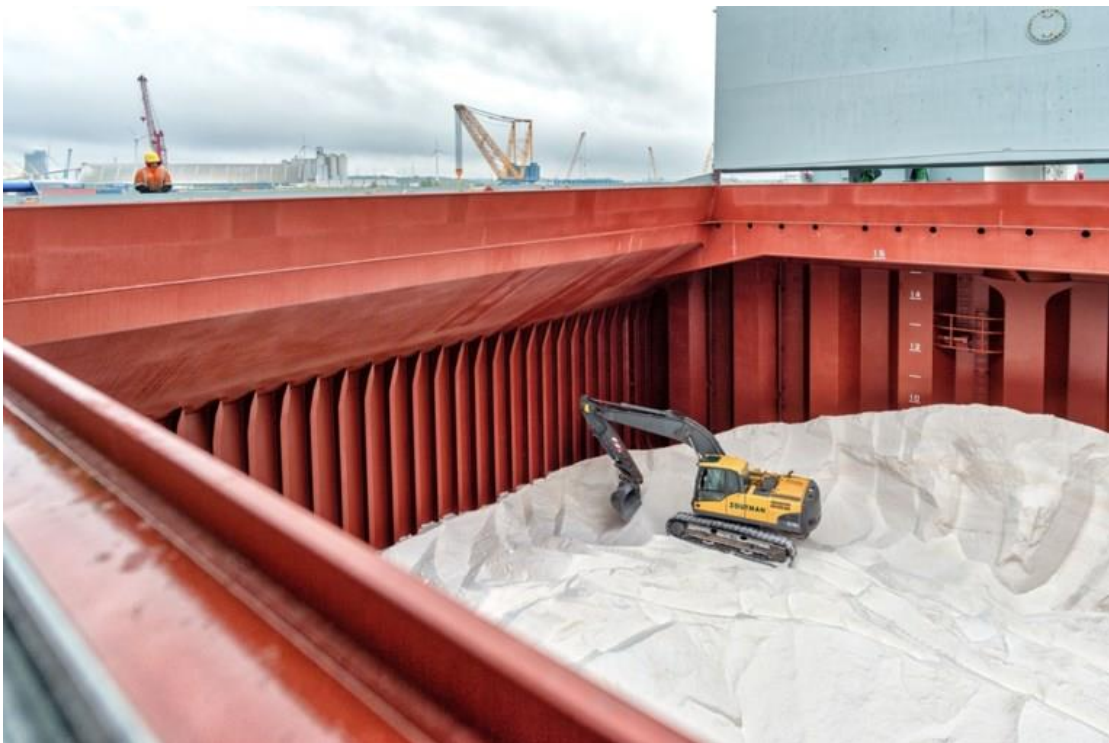


FOTO: ZOUTMAN

“Sowieso is er geen schaarste aan zout, zegt Lamote. “Het is één van de meest voorkomende mineralen op onze planeet: overal beschikbaar en spotgoedkoop. De moeilijkheid is dat je het op het juiste moment op de juiste plaats moet krijgen.”

Etappe 3: De grootste terminal van Europa

In Gent wordt het zout opgeslagen in een terminal van Zoutman waar 300.000 ton opgeslagen kan worden. Het is de grootste opslagplaats in havengebied in Europa. Die 300.000 ton dient lang niet allemaal om op de weg te strooien. “Soms maakt strooizout 5 procent van de omzet uit, soms 50 procent”, zegt Lamote. “Dat hangt af van de winter.”



FOTO: ZOUTMAN

Sowieso heeft het keukenzout voor op de patatten dezelfde reis gemaakt. “Vaatwaszout, keukenzout, strooizout: het is allemaal exact dezelfde chemische formule. Natriumchloride”, zegt Lamote. “Het verschil is dat er bij de verwerking van strooizout niet volgens de normen van de voedselhygiëne wordt gewerkt en dat er meer antiklontermiddel wordt toegevoegd. Anders zouden onze bergen voorraad samenklitten en hard worden. Daardoor mag je strooizout dus niet opeten of op je frieten strooien. Je zou er niet meteen van dood vallen, maar het is toch niet echt een goed idee.”

Etappe 4: Lokale opslagplaatsen

Van in het grote depot in Gent gaat het naar lokale opslagplaatsen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft er een twintigtal, verspreid over heel Vlaanderen. Het zout kopen ze van

verschillende leveranciers, onder meer van Zoutman. In totaal 108.000 ton zout. Maar ligt dat dan echt klaar voor gebruik? “Dat is een theoretisch getal”, zegt Lamote. “Het is wat de leveranciers moeten kunnen leveren als het nodig is. Ook gemeenten hebben zelf geen voorraad voor de hele winter: een gemiddelde stad heeft een minimale voorraad liggen voor één dag en moet daarna ook aanvullen.”

In 2010 liep dat eens grondig fout. “Een horrorwinter”, noemt Veva Daniels van AWW het. Het winterde toen ze hard dat zoutschaarste ontstond en talloze steden en gemeenten niets meer hadden om hun wegen nog ijsvrij te houden. “Ik sluit niet uit dat dat nog eens gebeurt als het nu weer voor lange tijd zou gaan vriezen”, zegt Lamote. “De gemeenten leggen nog te vaak de verantwoordelijkheid bij de producenten, zonder zelf genoeg voorraad in te slaan. Onbegrijpelijk, want de economische schade als je niet kan strooien en de wegen op je grondgebied onbereikbaar worden, is gigantisch.”

Etappe 5: De strooiwagen

Eens vrieskou aangekondigd wordt, moet het snel gaan. Dan rukken de strooiwagens van het Agentschap Wegen en Verkeer uit op de 314 trajecten die zijn uitgetekend op de Vlaamse gewestwegen. Bij een algemene strooibeurt is al snel meer dan 500 man in de weer bij AWW en bij de aannemers die de strooiacties uitvoeren.

Wanneer de wagens exact uitrijden, bepaalt het AWW aan de hand van een waslijst aan gegevens. “We hebben op een zeventigtal plaatsen sensoren in het wegdek”, zegt Daniels. “Daar komen



FOTO: DBA

nog gegevens bij van het KMI en data over de temperatuur en de vochtigheid van het wegdek.”

Maar een sneeuwbus kan al eens onverwacht hevig vallen op één bepaald stuk weg. “Onze radarbeelden hebben soms ook moeite om het verschil tussen natte sneeuw en sneeuw waar te

nemen op de weg”, zegt KMI-meteoroloog David Dehenauw. “Daarom kunnen weggebruikers via de KMI-app nu zelf waarnemingen ingeven, die het Agentschap dan real time binnenkrijgt.”

Etappe 6: op de weg

Er wordt nu zuiniger gestrooid dan vroeger, zegt Daniels. “We gooien niet gewoon droog zout op het wegdek maar gebruiken pekkel, een oplossing van water en zout. Dat heeft een lagere zoutconcentratie. En we hebben ook automatische systemen op de wagens die zich aanpassen aan de breedte van de weg.” Dat natte zout blijft ook beter kleven aan de weg dan gewone korrels en het komt minder in de berm terecht, wat beter is voor de planten.

Of we aan 108.000 ton effectief uitgestrooid zout komen, is lang niet zeker. “Hoeveel we per jaar strooien, hangt af van hoe streng de winter is”, zegt Daniels. “De laatste twintig jaar was dat gemiddeld 41.500 ton per jaar op onze Vlaamse gewestwegen. Met een maximum van 85.000 ton, en een minimum van 9.000 ton.”

De laatste jaren wordt vooral dat minimum gestrooid. “We zien dat het aantal vorst- en sneeuwdagen afneemt”, zegt Lamote. “Vroeger had je om de vijf, zes jaar een serieuze winterprik waarin het wekenlang vroom. Nu is dat toch al van 2012 geleden.”