

Zeezoutproducent ZOUTMAN zet in op modal shift

Flowsmagazine, Mensen

[Flowsredactie](#) 10 okt 2025 om 10:02



Silowagen van ZOUTMAN © ZOUTMAN

Vanuit zijn vestigingen in Roeselare en de haven van Gent levert ZOUTMAN jaarlijks tot 450.000 ton zeezout aan klanten in meer dan zestig landen. In 2025 schakelde het bedrijf een versnelling hoger in de omslag naar multimodaal transport. Dit artikel leest u ook in het recentste Flowsmagazine.

ZOUTMAN werd opgericht in 1997 door de broers Peter en Bart Sobry na de overname van het Belgische Eurosalt. Het bedrijf produceert zowel hoogwaardig voedingszout, onthardingszout, zwembadzout, strooizout, veevoederzout als zout voor diverse industriële toepassingen. Sinds de beginjaren beschikt het West-Vlaamse familiebedrijf in Roeselare over een eigen productiesite en verkoopkantoor.

In 2004 volgde de opening van de grootste overdekte zoutterminal in Europa in de haven van Gent (North Sea Port). Dat zeezout wordt verscheept vanuit warme oorden, zoals de Caraïben of Australië, omdat zeezout alleen maar kan geoogst worden in gebieden waar het warm genoeg is. In 2023 nam ZOUTMAN op zijn Gentse site ook ['s werelds hoogste productietoren voor zeezout](#) in gebruik.

Natuurlijke grondstof

Duurzaamheid zit ingebakken in het DNA van het familiebedrijf. Het kiest bewust voor zeezout omwille van de ecologische voordelen: het is een natuurlijke grondstof die gewonnen wordt met energie uit wind en zon. "Die duurzame visie trekken we door in onze supplychain", zegt Wouter Lambert, manager supplychain bij ZOUTMAN.

"Jaarlijks exporteren we zo'n 450.000 ton zeezout wereldwijd. Zeevracht is goed voor 20% van dat totaalvolume. Dan gaat het om gepalletiseerde goederen of zeezout in bulk op de boot. De overige 80% omvat het conventionele wegtransport en een groeiend intermodaal luik waar we ook steeds vaker opteren voor transportoplossingen via spoor en binnenvaart", vervolgt Lambert.

In samenwerking met POM West-Vlaanderen en Multimodaal.Vlaanderen onderzocht ZOUTMAN verschillende goederenstromen met potentieel voor een modal shift. "In ons duurzaamheidsrapport hebben we de ambitie geformuleerd om tegen 2030 20% van onze kilometers over de weg te reduceren. Voor intermodaal transport zijn de afstand en het volume van een klant echter cruciaal om

een businesscase haalbaar te maken”, verduidelijkt Maarten Delbaere, sustainability manager bij ZOUTMAN.

Spoortransport naar Polen

Concreet schakelde ZOUTMAN in 2025 over van wegtransport naar spoorvervoer om zeezout te transporteren naar Polen. Goederen worden in containers geladen, vertrekken per truck naar de spoorterminal in Antwerpen, en reizen vervolgens per trein naar inlandterminals in Polen. De last mile gebeurt opnieuw over de weg. “Goed voor 56.300 kilometer minder vrachtverkeer en een besparing van 86 ton CO2 per jaar”, verduidelijkt Lambert. “Na deze eerste case willen we dezelfde switch maken voor andere exporttrafieken. Voor onze klanten in de Franse regio Bretagne maken we nu al gebruik van de spoorlijn tussen Dourges en Rennes.”

Binnenvaart exportcontainers

Ook op binnenvaart doet ZOUTMAN steeds vaker een beroep. Waar vroeger lege containers per vrachtwagen vanuit de haven van Antwerpen naar de productiesites werden gebracht en nadat ze gevuld waren opnieuw per truck naar de haven gingen, kiest ZOUTMAN daar nu voor binnenvaart. “Na het vullen brengen we de containers naar inlandterminals dichterbij onze sites: River Terminal Wielsbeke voor Roeselare, ITG Kluizendok of Sifferdok voor Gent. Van daaruit gaan ze per binnenschip naar de haven van Antwerpen-Brugge”, vervolgt Lambert.

Ook de toename in aanbod en frequentie van binnenvaartverbindingen stimuleert het gebruik van binnenvaart. “Het aanbod is de afgelopen tien jaar inderdaad sterk gegroeid en daardoor is het financieel interessanter geworden. En het alternatief – in de file staan – wordt steeds minder aantrekkelijk”, vult Delbaere aan.

Nieuw magazijn North Sea Port

Ook voor zijn interne logistieke operaties mikt ZOUTMAN op een optimale efficiëntie om de CO2-voetafdruk zo klein mogelijk te houden. “Door de ligging van onze productiesite in North Sea Port komt er geen grootschalig intern transport meer aan te pas tot aan de laadkade. Van een first mile is er amper nog sprake. Het zeezout kan rechtstreeks geladen worden via binnenvaart of in een coaster. We zijn een conceptplan aan het uittekenen voor een nieuw magazijn waarbij we met al die parameters rekening houden, waardoor we op korte termijn 2.000 palletten kunnen bufferen en nog vlotter en efficiënter kunnen inspelen op de noden van onze klanten”, besluit Lambert.

Auteur: Yannick De Spiegeleir

Lees [hier](#) het volledige Flowsmagazine Breakbulk.