

Zoutman wint Baanbreker

“Waarom nog containertransporten door de Kennedytunnel sturen?”

Zoutman uit Roeselare, producent en verdeler van hoogwaardig zeezout, sleepte de Baanbreker-award 2025 in de wacht voor zijn multimodale strategie, die zoveel mogelijk vrachtwagenritten vervangt door vervoer via binnenvaart en spoor. Sustainability Manager Maarten Delbaere en Logistics Manager Olivier Himpe verklaren hun winnende recept.

Michiel Leen - Beeld: Zoutman

2026 begon heftisch voor Zoutman: tijdens de eerste winterprik kwamen strooien diensten van heinde en verre strooizout ophalen in hun depots. Enkele weken later, als we aan tafel zitten met Maarten en Olivier, vullen die klanten hun voorraden nog aan. Nochtans is strooizout niet hun core business: die bestaat vooral uit de productie van zout voor de voedingsindustrie, retail en industriële toepassingen. Het zout komt vanuit Mexico, Bonaire en Australië aan per zeeschip (tot 80.000 ton per lading) en vindt na bewerking zijn weg naar klanten in België en daarbuiten. Daarbij spaart Zoutman zoveel mogelijk vrachtwagenritten uit.

Olivier Himpe: Het zeezout wordt al sinds 20 jaar per binnenschip vervoerd van Gent naar onze site in Roeselare, met een gemiddelde van één transport per week, 2.000 à 2.200 ton per transport. We werken samen met een vaste partner die het zout aanlevert aan de kade op een kleine honderd meter van onze site.

Maarten Delbaere: De intermodale

oefening ging vooral over de uitgaande logistiek. Voor transporten over een afstand van meer dan 700 km opteren we maximaal voor een shift van de weg naar het spoor. In het binnenland wilden we vooral de files richting Antwerpen vermijden. Zowel vanuit Gent als Roeselare gaan containers nu per binnenschip richting Antwerpen. We wilden 75% van onze exportcontainers per barge transporteren, maar intussen zitten we al aan 85%. We gaan nog zéér zelden met de truck naar Antwerpen.

O. Himpe: Intussen kiezen steeds meer grote verladers voor multimodaal transport, daar pluk je als kleinere speler de vruchten van. Op inlandterminals als Wielsbeke zijn vandaag alle rederijen vertegenwoordigd. Als klant kan je dus onderhandelen met diverse spelers. De samenwerking met Delcatrans, dat met elektrische trekkers de goederen hier komt afhalen, loopt vlot. Intussen gebeuren er wekelijks drie round trips tussen Wielsbeke en Antwerpen.

M. Delbaere: Bij zo'n multimodale oefening moet alles vlot blijven draaien. Zowel wij als de klanten mogen er geen hinder van ondervinden. Dat is ook niet het geval.

Logistics Management: Welke rol speelt het spoor?

O. Himpe: Samen met VIL berekenden we een alternatief via het spoor voor onze wegtransporten naar Polen. We werken daar samen met een partner, PCC, die zowel operator is als transporteur, met eigen treinen. Zo kunnen we per trein grotere tonnages in één keer vervoeren, wat de transportprijs per ton vermindert. De langere transittijd neem je erbij. Maar met ons product speelt dat geen doorslaande rol. Sinds april zetten we al deze trafieken van vrachtwagen op spoor.

M. Delbaere: Bij spoor moet je wel rekening houden met de extra vereiste handling. Maar een transport naar diep in Frankrijk kan ook perfect per spoor. Boven de 700 km wordt het interessant.

LM: Wat is de motivatie voor deze multimodale aanpak?

M. Delbaere: We wilden onze CO₂-uitstoot reduceren. Die emissies in scope 1,2 en 3 volgen we al enkele jaren op. Tegen 2047 moeten die op nul komen te staan, dus er is nu actie nodig. Op sommige vlakken wachten we nog op technische vooruitgang, maar op andere domeinen hoeven we niet meer te talmen. Als je bijvoorbeeld de moderne spoorinfrastructuur in Polen ziet, hoef je niet te twijfelen.

LM: Hoeveel CO₂ bespaart u?

M. Delbaere: 125 ton in 2025. Dat proberen we nog te verhogen.

LM: Vragen uw afnemers om duurzame credentials?

M. Delbaere: De druk voor meer duurzaamheid komt vooral uit de markt, eerder dan vanuit de wetgeving. Zeezout is een duurzame grondstof, aangevoerd vanuit vaste bronnen in Australië, Bonaire en Mexico. De verduurzaming van de scheepvaart gaat traag. Een internationale discussie tussen overheden, lobbygroepen en grote spelers die wij met onze vijf à zes zeeschepen per jaar helaas niet zullen oplossen. De vernieuwing van de vloot in de droge bulk gaat erg traag. Wij eisen dat de schepen die voor ons varen maximaal 10 jaar oud zijn, om vervuiling van het product zoveel mogelijk te vermijden.

Modal én mental shift

LM: Was het evident om uw aanpak te veranderen?

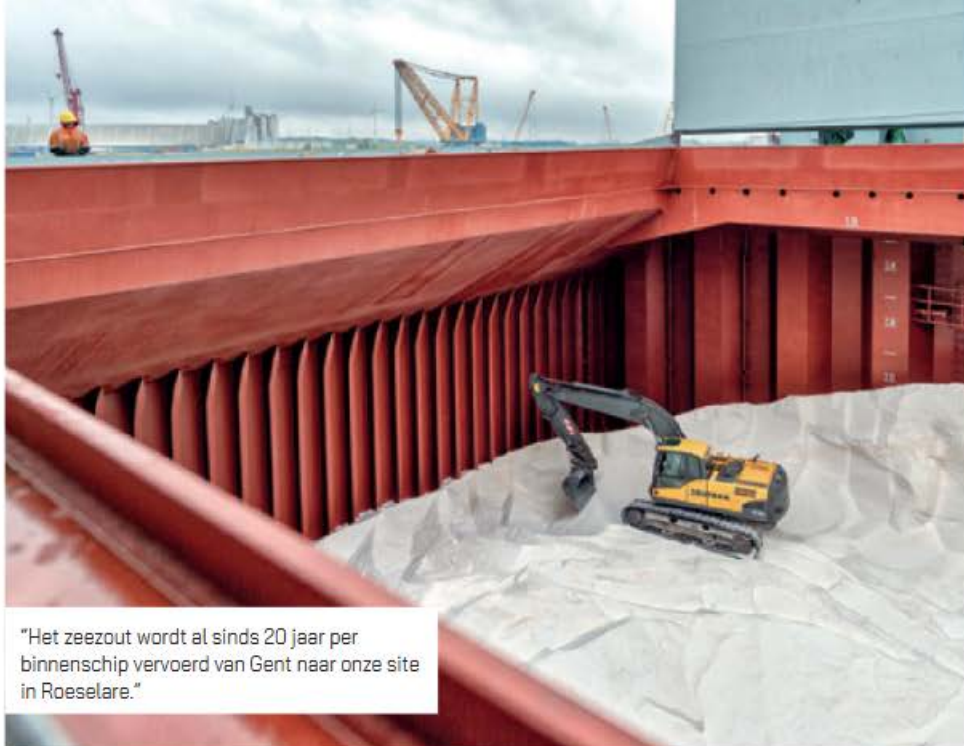
O. Himpe: Een modal shift vereist ook een mental shift. We hebben duidelijke doelstellingen gezet voor onszelf, en met onze klanten en transportpartners helder gecommuniceerd.

LM: In welke mate heeft VIL u daarbij kunnen helpen?

O. Himpe: Zij hebben de routes bekend en ons gewezen op mogelijke partners. Ook hebben ze enkele target rates berekend, om vervolgens een uitgebreide testfase uit te werken.

LM: Wat wordt de volgende stap in uw multimodale verhaal?

O. Himpe: Bij VIL onderzoeken we nu twee trajecten via spoor of barge. We



"Het zeezout wordt al sinds 20 jaar per binnenschip vervoerd van Gent naar onze site in Roeselare."

zitten in het bedrijf regelmatig samen om up to date te blijven qua nieuwe evoluties in de logistiek.

M. Delbaere: Ook onze verkoopafdeling zal nieuwe klanten zo veel mogelijk multimodale oplossingen bieden. Ik pleit wel voor realisme: de modal shift is eindig, wegtransport zal nooit helemaal verdwijnen.

"We wilden
75% van onze
exportcontainers
per barge
transporteren,
maar intussen zitten
we al aan 85%."

O. Himpe: Toch hebben we op korte termijn al meer gerealiseerd dan ik in het begin voor ogen hield.

LM: Welke raad hebt u voor bedrijven die hun vrachtwagenkilometers naar beneden willen krijgen?

M. Delbaere: Neem sowieso eens contact op met VIL. Hun expertise maakt het verschil. Ook als je, zoals wij, niet meteen de stap zet naar multimodaal.

O. Himpe: Breng je trajecten in kaart en kijk, afhankelijk van de markt, welke optie het beste bij uw bedrijf past. De aard van de goederen – tijdsgebonden of niet? – speelt ook een rol. Wij



Olivier Himpe (met micro) en Maarten Delbaere tijdens de uitreiking van de Baanbreker awards.

zijn enthousiast over de inlandterminals, zeker met de grote congestie in Antwerpen.

M. Delbaere: Waarom zou je vandaag nog containertransporten door de Kennedytunnel sturen? Er zijn valabele alternatieven, zeker voor wie wat duurdere producten verscheept. Als het voor zout lukt, lukt het voor complexere goederen zeker.

Zoutman in 't kort

- > 129 medewerkers
- > Omzet: 59 miljoen euro
- > 273.000 ton zout verwerkt in 2025
- > Actief in 60-tal landen
- > Opslag- en productiesites in Roeselare en Gent