

Onder magazine nemmers

Special Haven & Logistiek



**‘Als familiale rederij
onderscheiden we ons
met de human touch’**

Sophie Ringoot, Rederij Ringoot







Sophie Ringoot, Rederij Ringoot:

‘Groenere motoren zetten ons voor enorme uitdaging’

Door de recente Green Deal voor de binnenvaart staan de Vlaamse binnenvaartrederijen onder druk om hun scheepsvloot emissieneutraal te maken.

Deadline 2050. ‘Dit zorgt voor uitdagingen’, zegt Sophie Ringoot, derde generatie CEO bij de Antwerpse rederij Ringoot. Zij maakt zich op voor het nieuwe, groene, digitale tijdperk. ‘Naast vergroening moeten we inzetten op peoplemanagement en sociale media.’

door Nadia Dala
fotografie Wim Kempnaers

In 2019 werd de toen 35-jarige Sophie Ringoot, kleindochter van Rederij Ringoot-oprichter Roger Ringoot, onverwacht de nieuwe CEO van het bedrijf. Als bedrijfsleider moest ze plots de woelige wateren van de binnenvaart trotseren. Aanvankelijk koesterde ze een passie voor dierengeneeskunde. ‘Aan het Rijksuniversitair Centrum Antwerpen of kortweg RUCA van destijds (*in 2003 ging RUCA op in Universiteit Antwerpen, red.*) heb ik twee jaar lang dierengeneeskunde gestudeerd. Uiteindelijk bleek de roep om logistiek management te studeren toch sterker.’

Na een stage bij het agro-industriële Cargill solliciteerde ze bij haar vader, die Ringoot senior al was opgevolgd in de familierederij. ‘Ik kreeg geen mooi postje aangeboden’, herinnert ze zich. ‘Onderaan de ladder moest ik beginnen, als administratief bediende aan de balie. Als jonge twintiger

vol verwachtingen was ik daar behoorlijk misnoegd over. Achteraf bleek het een geniale zet van mijn vader. Dankzij de doorgroeimogelijkheden in het bedrijf leerde ik alle aspecten van Rederij Ringoot kennen.’

Uiteindelijk vond ze haar plek als bevrachter, waar ze de vloot mocht inplannen en contactpersoon werd tussen de klanten en de schepen. En dan sloeg het noodlot toe. In 2019 overleed haar vader onverwacht aan een hartinfarct. Van de ene dag op de andere bleef Rederij Ringoot verweesd achter. ‘Ik heb geen seconde getwijfeld over mijn nieuwe rol in het bedrijf’, zegt ze. ‘Hoewel er achter de schermen veel te regelen viel, wilde ik dat de buitenwereld hier zo weinig mogelijk van zou ondervinden. In een sector met knelpuntberoepen wil je geen onrust en onzekerheid. Ik stond erop om de mensen zowel in als buiten het bedrijf persoonlijk in te lichten over de toekomst van onze rederij. Dat was mijn topprioriteit toen ik de fakkel als bedrijfsleider overnam.’

KLANKBORD

Vandaag, vier jaar later, is Rederij Ringoot nog steeds een gerespecteerd speler in het zogenaamde VARAG-gebied (*Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Gent, red.*) voor de binnenvaart. Buiten dit gebied bevaren ze ook nog deels de Rijn. Vanuit het moderne hoofdkantoor in Schoten, met zicht op het Albertkanaal, runt de derde generatie Ringoot een vloot van zes tankschepen die allemaal verwijzen naar de Griekse mythologie: Pegasus, Poseidon, Phorcys, Perseus, Proteus en Pamir. Daarnaast managet ze een vijftigtal personeelsleden. De specialisatie van Rederij Ringoot blijft het vervoer van voornamelijk minerale oliën zoals gasolie, diesel, benzine en kerosines, ook

‘Mijn 93-jarige grootmoeder is nog mee actief in de zaak. We spreken elkaar iedere dag. Ondanks de vele uitdagingen in onze sector staan we als duo erg sterk.’



‘De binnenvaart is nog steeds een oplossing voor het enorme fileleed op de baan. Een gemiddeld binnenschip vervangt qua laadvermogen een vijftigtal vrachtwagens.’

biobrandstoffen en lichte chemicaliën zijn mogelijk.

Grootmoeder Solange, die de rederij in 1951 samen met haar man Roger oprichtte, werd Sophies klankbord. ‘Zij mag dan 93 jaar oud zijn, Solange is nog mee actief in de zaak’, vertelt de bedrijfsleider. ‘We spreken elkaar iedere dag. Ondanks de vele uitdagingen in onze sector staan we als duo erg sterk’, zegt Sophie Ringoot. ‘Met Solange als directeur en mezelf als CEO zijn we een nieuwe koers gaan varen. Dat was nodig om de toekomst het hoofd te bieden.’

HET GROENE TIJDPERK

Een eerste gigantische challenge is de zogenaamde Vlaamse Green Deal voor de binnenvaart. De Vlaamse Waterweg nv, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Port of Antwerp-Bruges, North Sea Port, de Federatie van de Belgische Binnenvaart, Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en het Vlaams Kenniscentrum voor de Logistieke sector (VIL) hebben met een tachtigtal andere partners hun schouders gezet onder de volledige vergroening van de binnenvaart. 2050 is het jaar waarin ook de Vlaamse binnenvaart emissieneutraal zou moeten opereren volgens de Europese klimaatdoelstellingen. In Antwerpen werd die Vlaamse Green Deal Binnenvaart in juni van dit jaar plechtig boven het doopvont gehouden in het Antwerpse Havenhuis. ‘Een emissiereductie van al onze tankschepen is nu een topprioriteit geworden’, legt Sophie Ringoot uit. ‘Dit brengt zware investeringen

met zich mee. Momenteel vallen deze kosten volledig ten laste van de scheepseigenaren.’ Van de zes Ringoot-schepen is inmiddels één schip, het motortankschip Phorcys, een zogenaamd stage-V-schip. Dit betekent een schip waarvan de hoofdmotor is uitgerust met een emissiereductiesysteem dat zorgt voor een significant verlaagde uitstoot. ‘De hele binnenscheepvaart staat voor een enorme uitdaging om deze duurzame transitie waar te maken’, legt de CEO uit. ‘Jammer genoeg zijn er vandaag in België geen subsidies om een deel van de kosten op te vangen. Verder kampen we met lange levertijden om zo’n ‘groene’ motor te plaatsen. Als ik een schip hierdoor voor een langere periode aan de kant zou moeten leggen, dan zorgt dat voor capaciteitsverlies en dus voor een inkomstenderving.’

Om deze en andere besognes bij de bevoegde overheden aan te kaarten, rekent de CEO op het lobbywerk van de koepelvereniging voor exploitanten van binnenvaarttankschepen, de Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO). ‘Zij vertegenwoordigt zo’n 160 binnenvaartschepen’, weet Sophie Ringoot. ‘Ook voor de omschakeling naar de Green Deal doen we er een beroep op.’

De jonge CEO voegt er fijntjes aan toe dat de binnenvaart inherent ecologisch is. Dat wordt misschien weleens vergeten. ‘De binnenvaart is nog steeds een oplossing voor het enorme fileleed op de baan’, zegt ze. ‘Een gemiddeld binnenschip vervangt qua laadvermogen een vijftigtal vrachtwagens. De uitstoot van één binnenvaartschip ligt dan significant lager.’





PEOPLEMANAGER

Toch laat de bedrijfsleider zich niet overspoelen door onmacht. Zelf het heft in handen nemen, zich tweehonderd procent geven, lessen trekken uit tegenslagen en er sterker uitkomen: dat is haar motto. 'Recent heb ik interne herstructureringen uitgevoerd', deelt ze mee. 'Ik nam de tijd om te evalueren waar we staan als bedrijf en waar we in de toekomst naartoe willen. Om ons meer te focussen op onze corebusiness, heb ik afgelopen zomer beslist te stoppen met onze bevrachtingsactiviteiten. Die worden voortaan ondergebracht bij Naval Inland Navigation.'

Onlangs werd dit bevrachtingsbedrijf overigens mee vermeld in een Europese primeur voor de Antwerpse binnenvaart: zogenaamde droneschepen die ook vanop afstand bestuurd zouden kunnen worden. Sommige waarnemers zien in dit type innovatieve technologieën een mogelijk antwoord op de moeilijk in te vullen vacatures in de sector.

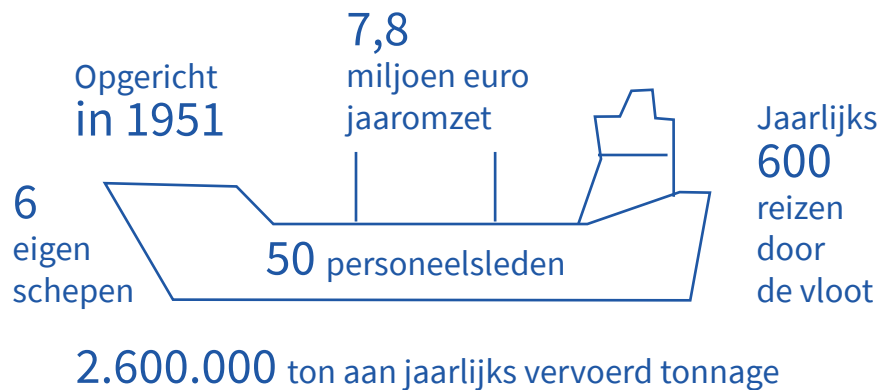
IMAGO

Want dat de binnenvaart een pak knelpuntberoepen telt, is lang geen geheim meer. Vacatures van kapitein of schipper raken moeilijk ingevuld. Meer zichtbaarheid voor Rederij Ringoot, en voor de moderne binnenvaart in het algemeen, is daarom één van Sophie Ringoots stokpaardjes. 'We kampen met een imagoprobleem', beseft ze. 'Er hangt een stigma over de binnenvaart dat niet overeenkomt met de realiteit.'

De cabines van de huidige tankschepen zijn vandaag modern uitgerust en luxueus. Dat staat in schril contrast met het beeld dat sommigen misschien nog hebben van een historische binnenvaart uit lang vervlogen postkaarttijden, met kleine kajuiten en niet-gemotoriseerde houten schepen die door

'Er hangt een stigma over de binnenvaart dat niet overeenkomt met de realiteit.'

Rederij Ringoot in het kort



paard, tractor of sleepboot langs de kanalen verder werden getrokken. 'Ondanks de goede verloning en doorgroeimogelijkheden blijft het moeilijk om bemanningsleden te vinden', gaat de CEO verder. 'Vroeger hadden we de luxe om tussen verschillende kandidaten te kiezen, en om referenties te kunnen checken', klinkt het. 'Vandaag ben je al blij dat je überhaupt iemand vindt om de functie van bijvoorbeeld kapitein in te vullen. Onze bemanning bestaat uit vaste teams die twee weken lang, 24 uur per dag, samen aan boord leven. Dat is uiteraard niet evident.'

Daarom trekt de jonge CEO bewust de kaart van peoplemanager en probeert ze meer aanwezig te zijn op sociale media met Rederij Ringoot. 'Ik ga regelmatig aan boord van onze tankschepen om met de bemanning te praten en te kijken hoe het met hen gaat', zegt ze. 'Onze teams bestaan uit verschillende nationaliteiten, onder andere Belgen, Polen, Filipijnen en Nederlanders. Het is belangrijk dat die allemaal goed samenleven en -werken. Een persoonlijke benadering werkt: ik neem de tijd om te luisteren naar hun persoonlijke

verhalen en kopzorgen. Daarin onderscheiden wij ons misschien van de andere, grotere rederijen: de human touch.'

De dromen voor de toekomst? 'Het uitbreiden van onze vloot en extra personeel zoeken', klinkt het optimistisch.

www.rederijringoot.com

