

Risicomanagement zit in het DNA van een transportbuisleidingeigenaar

Dit is vanzelfsprekend zonder dat je er over hoeft na te denken. Want het hoort bij onze dagelijkse werkzaamheden. Je bent voorbereid op het onverwachte. Er zijn verschillende controlemechanismen in werking en er zijn vele safety-barrières in onze procedures en systemen aanwezig om te voorkomen dat er zich een ongewenste situatie voordoet.

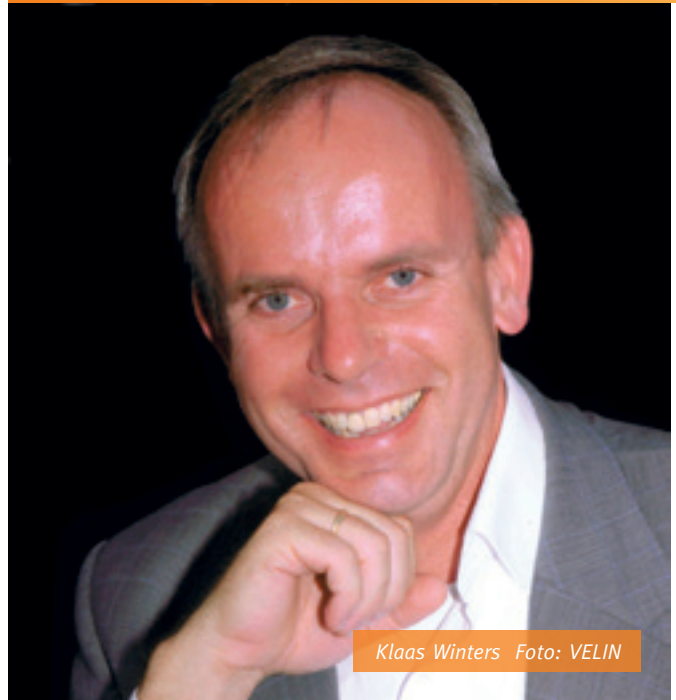
Je wilt als buisleidingeigenaar in control zijn over je assets. En dat kan op vele manieren. Denk hierbij aan duidelijke normen en regelgeving of goed opgeleid en gekwalificeerd personeel. Er zijn natuurlijk nog veel meer zaken te benoemen. Uiteindelijk begin je bij de bron en dat betekent dat er respect en vertrouwen is in de hele keten. Van top-down tot bottom-up. Vanuit deze basis kun je verder bouwen en je risicomanagement goed vormgeven. Belangrijk is dat er een goede gefundeerde basis is. Of anders gezegd: op een goede fundatie moet rusten. Vergelijk hierbij het bouwen van een huis, zonder goede fundatie zakt een huis als een kaartenhuis in elkaar.

Je begint altijd weer met de Deming cirkel, Plan-Do-Check-Act. Een bekend instrument dat uit het kwaliteitsmanagement aan het eind van de vorige eeuw is ontwikkeld. Je start met een omschrijving van het systeem met daarin alle integrale risico's aangegeven (Plan fase). Voor een transportbuisleidingeigenaar is dat het beschrijven van het transportsysteem waarmee je een medium transporteert van A naar B via een buisleiding. Uitgangspunten hierbij zijn: a. Waarvoor wordt de buisleiding gebruikt en b. Welk medium zal door de transportleiding worden getransporteerd.

Verder is het van belang te weten of het een continu transport is (een transportleiding) of een transport van een bron met een gedefinieerde maximale capaciteit of maximaal volume naar een afnemer (een zogenaamde productieleiding). In dat laatste geval is er een theoretische levensduur die als basis dient voor de ontwerplevensduur. In feite wordt er dus een ontwerplevensduur bepaald bij het ontwerp. En na de ontwerpfase wordt er niet meer gesproken over de ontwerplevensduur, maar spreken we van restlevensduur in de gehele operationele fase. En hier zie je al dat het belangrijk is om de juiste betekenis van deze termen te kennen en in de juiste context te gebruiken.

In de eerdergenoemde omschrijving geef je ook aan hoe je tijdens de operationele fase controleert of de uitgangspunten, gedefinieerd tijdens de ontwerpfase, nog steeds van kracht zijn of dat er wijzigingen zijn opgetreden (Do fase). Want de buisleiding verdwijnt onder de grond en je ziet de buisleiding niet meer. In deze Do-fase gebruiken we Pipeline Integrity Management Systems (PIMS) om de transportbuisleiding in de operationele fase te monitoren en waar nodig in te grijpen of te corrigeren (volgens NEN3655). Essentieel hierbij is


KIJK OP 



Klaas Winters Foto: VELIN

Klaas Winters Directeur VELIN

of een transportleiding piggable is en er dus InLine-Inspection (ILI) kan plaats vinden of dat er andere inspectie tools op delen van de transportleiding moeten plaatsvinden om aan te tonen dat de transportbuisleiding of productieleiding nog steeds "fit for purpose" is.

In de operationele fase van een productieleiding wordt dus aange-
toond via het PIMS of bijvoorbeeld een corrosietoeslag als mitige-
rende maatregel functioneert en de restlevensduur nog correct is.
M.a.w. welke doelvoorschriften moeten in het PIMS zijn opgenomen
om dit aan te tonen? Dit is dus de Check-fase uit de Deming Cirkel.
En dan volgt nog de laatste fase van die Deming Cirkel, de Act-fase.
Als je dan afwijkingen hebt gevonden hoe ga je deze afwijkingen (of
nonconformities) dan corrigeren om weer te voldoen aan de eisen /
normen en wie controleert dat of kan dat controleren? 

'Betekenis van termen kennen en in de juiste context gebruiken'