

48 uur offshore

Het gasproductieplatform K-14 Complex bestaat uit een installatie waar gas omhoog gehaald wordt (links) en een compressiedeel (rechts). Met twee helideks en 93 bedden is dit het grootste platform voor de Nederlandse kust.

'Hoe zou het zijn om offshore te werken?' Dat vroeg KIJK-verslaggever Sander Koenen zich af. In plaats van een foldertje door te bladeren, bracht hij hoogstpersoonlijk 48 uur door op een aardgasplatform in de Noordzee.

Tekst en foto's: Sander Koenen



↑ Twee gigantische compressors persen het gas samen totdat het een druk van zestig bar bedreikt. Deze hoge druk is noodzakelijk om het gas naar de wal te sturen en daarna verder naar woningen en bedrijven in heel Nederland.

← Vanuit de controlekamer wordt de gasproductie vierentwintig uur per dag en zeven dagen per week in de gaten gehouden. Vijf miljoen kubieke meter gas komt er dagelijks langs, vanuit de putten van K-14, maar ook van velden eromheen.



↑ De HLO's (*helicopter landing officers*) inspecteren het helidek, voordat een nieuwe bemanning arriveert. Het dek heeft een middellijn van tweeëntwintig meter, de diameter van de landingscirkel is elf meter. Precisievliegen dus...



↑ De Eurocopter Dauphin (of Dolphin) heeft twee motoren voor de zekerheid. Door deze en veel andere veiligheidsvoorzieningen is de heli populair bij *search-and-rescue*-diensten, de kustwacht en transportbedrijven in de offshore-sector.

Een dik pak mist hangt boven de Noordzee als de DanCopter Dolphin plotseling een duik naar beneden maakt. Drie passagiers schrikken wakker. Ze waren in slaap gedommeld door het eentonige gekletter van de rotorbladen. De mist trekt op en de contouren van het platform worden zichtbaar. Ik vlieg aan op K-14 Complex, het grootste aardgasproductieplatform langs de Nederlandse kust. Dagelijks sluipt dit platform vijf miljoen kubieke meter gas door naar Den Helder. Daar gaat het via tussenstations naar huizen en bedrijven in heel Nederland. Bijna was de vlucht gecancelled. Heli's vliegen onder de meest barre omstandigheden, behalve bij mist. Want hoe vind je een helidek van tweeëntwintig meter doorsnee op open zee als het in een wolkendek ingepakt is? Langzaam zakt de Dolphin de laatste meters tot de wielen aan de grond staan. Ik loop achter de *helicopter landing officer* (HLO) aan, geen idee waarheen. Trap af, hoek om, nog

een trap af. Uiteindelijk komen we door een dikke stalen deur in het leefkwartier terecht. De eerste gedachte die bij me opkomt, is 'veerboot'. Vier verdiepingen met hutten, één centraal trappenhuis. Op dek twee is het restaurant, het winkeltje en de bioscoopzaal. En overall waar je uit de ramen kijkt, zie je niets dan zee.

'WELK TOUWTJE?'

Dat ik nu op K-14 ben, heeft alles te maken met een vraag die al een tijd in mijn hoofd zat: hoe zou het zijn om offshore te werken, op een platform in de Noordzee? Ik besloot er een telefoontje aan te wagen met de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Dat ene telefoontje werd al gauw tien telefoontjes en een hele batterij e-mails. Formulier hier, verklaring daar. Door een medische keuring (die dan wel weer meeviel) en uiteindelijk naar de Maasvlakte in Rotterdam voor de *helicopter underwater escape training* (HUET) bij Falck Nutec; zie KIJK augustus 2008.

Achteraf blijkt de training een stuk spectaculairder dan de vlucht zelf. De Dolphin is lawaaiig, maar verdachte die bij me opkomt, is de vlucht duurt nog geen halfuur. Noodscenario's, 'ditchen', overleven op zee: ik denk er geen moment aan. Aan de koffietafel vraagt Bert Panman, al zo'n zeventien jaar offshore actief, waar het reddingsvlot in de helikopter zat. "Geen idee," antwoord ik eerlijk. "Waar zit het touwtje waarmee je het reddingsvest opblaast?" Ik gok: "Rechts. Nee, toch links." Ik voel me een beetje betrappt. De veiligheidsfolder heb ik wel bekeken, maar ik zocht vooral naar het type heli waarin we vlogen; de rest van de informatie is niet blijven hangen. *Situational awareness*, daar gaat het om, vertelt Panman. Als je in een ruimte bent, moet je altijd weten waar de nooduitgang is en hoe de alternatieve route loopt. Je moet die met je ogen dicht kunnen vinden. In de helikopter, maar ook op het productieplatform kan dat, in het meest extreme geval, je leven redden.

FABRIEK OP ZEE

Als je op het Noordzeestrand over het water tuurt, sta je er niet bij stil, maar achter die horizon is in de afgelopen decennia een behoorlijke industrie opgebouwd. Een industrie waar mensen aan de wal bar weinig van weten. Ikzelf ben geen uitzondering. Offshore ken ik alleen van tv. Ruige jongens met grote schroeftangen en besmeurde gezichten. Fysiek uitdagend werk op een exotische locatie. "Dan zou je wel eens teleurgesteld kunnen raken," zegt Panman. "Dat beeld hoort bij een boorplatform. Dit is een productieplatform. Met een boorplatform wordt in een paar weken een nieuw gas- of olieveld aangeboord. Als dat lukt, blijft de put in de grond zitten en wordt het boorplatform vervangen door een productieplatform. K-14 is een soort fabriek die, net als elke fabriek aan land, 99,9 procent van de tijd draait zonder al te grote problemen." In deze fabriek werken mensen twee weken op, twee weken af.

Met twee weken vakantie in aanmerking genomen, werk je in de offshore-industrie dus 24 weken per jaar. Maar dan wel *alle* dagen, twaalf uur per dag. Mijn dag begint als iemand op de deur van mijn hut bonkt en naar binnen stapt. "Goedemorgen, opstaan! Het is zes uur." Na een korte douche en een stevig ontbijt, klaargemaakt door de nachtkok, meld ik me in de bioscoopzaal op dek twee. Elke dag om kwart voor zeven begint hier de *toolbox*, het overleg dat zijn naam dankt aan arbeiders die vroeger in een kring op hun gereedschapskisten zaten te vergaderen. Gerard Plegt neemt de planning van de dag door en verdeelt de taken. Als HMI, hoofd mijnbouwinstallaties, heeft hij de leiding over het platform en de bijna vijftig medewerkers die hier nu verblijven. Voordat ik naar buiten kan, moet ik mezelf eerst in veiligheidskleding hijsen. Niemand zet een stap buiten de dikke, stalen deur zonder veiligheidsbril, helm en werkoverall. Ik moet daarbij ook

NIEMAND ZET EEN STAP BUITEN DE DEUR ZONDER VEILIGHEIDSBRIL, HELM EN OVERALL

nog een *sniffer* aan mijn pak hangen. Het gele apparaatje meet voortdurend of ergens gas ontsnapt. Hier kun je dat zelf namelijk niet ruiken; aardgas is reukloos totdat in Den Helder het overbreekende geurtje eraan toegevoegd wordt. Als de sniffer gaat loeien, moet ik mijn camera uitzetten, inpakken en rapporteren waar het alarm afging. Het is één van talloze veiligheidsregels die hier op het platform gelden. Overall langs de roosters, railings en kruip-door-sluip-door-routes hangen aanwijzingen die je vertellen wat je wel en vooral niet moet doen.

TWEE JOYSTICKS

In de controlekamer staat een hele rij computerschermen: de hartbewaking van het platform. Hier kun je precies zien of alle vitale onderdelen goed functioneren en

wat de productie op elk willekeurig moment is. De gouden tijden zijn voorbij, zegt 'reserve-HMI' Martin van Ravenzwaai. "Eind jaren tachtig werd hier twaalf miljoen kuub gas per dag geproduceerd. Nu is dat nog maar vijf miljoen. De gasvelden die hier recht onder je voeten liggen, raken langzaam leeg." De levensverwachting voor K-14 is misschien nog vijftien jaar. Daarna wordt het hele platform mogelijk ontmanteld of verkocht. Om de gaswinning ook na die tijd veilig te stellen, zoekt de NAM naar nieuwe velden om aan te boren. Ik laat de controlekamer voor wat hij is en daal af naar het 'spiderdek'. Daar zie ik toch wel iets terug van de ruige offshore-visioenen die ik had. Iets onder het laagst begaanbare punt van het platform klust steigerbouwer Enrico van Maren met twee collega's een stei-

ger in elkaar. Nog geen drie meter lager beuken de golven tegen de pilaren waar het platform op rust. Ik zeker mezelf met een ijzeren veiligheidslijnen en klauter naar ze toe voor misschien wel het beste uitzicht op het platform: van onderen. Links torent het woonkwartier van K-14 hoog boven de horizon uit. Rechts verdwijnen zes grote pijpen kaarsrecht de zee in. Door deze 'putten' stromen op dit moment duizenden kubieke meters gas naar boven vanuit een gasveld ruim drie kilometer onder de zeebodem. Een bizar idee. Het gasfornuis en de cv-ketel bij mij thuis werken met een gasdruk van 25 millibar. Om het gas met die druk via Den Helder, tussenstations en gasmeters aan te kunnen leveren, moet het hier met zestig bar de pijplijn in. Vroeger was die druk van nature aanwezig, toen het veld net aangeboord was



↑ Operator Bert Panman vindt offshore-werk geen doorsneezaak: "Ik produceer gas voor de BV Nederland. Van huis en haard geïsoleerd, ver weg van alles. De romantiek wordt minder, maar het blijft een fascinerende wereld vol techniek."

➔ Een van de gevaarlijkste punten op het platform is hoog in de toren, waar gas afgeblazen wordt. In een noodsituatie ben je namelijk niet zomaar beneden. Hoogtevrees is geen handige eigenschap voor offshore-medewerkers. Net als heimwee overigens.

↓ De *free-fall lifeboats* worden als het goed is alleen bij oefeningen ingezet. Mocht het toch tot een evacuatie komen, dan vallen 120 mensen met drie boten in de zee. Die val (van achttien meter) duurt 1,2 seconde.



en het gas maar al te graag naar boven wilde. Nu is het aan twee grote compressors om die druk kunstmatig aan te brengen. Ze draaien zelf ook op gas, heel veel gas. Voor één dag compressie kun je een huis zeventig jaar lang bevoorraden. Dat klinkt als verspillen, maar het kan niet anders. *Zonder* die compressors zou er helemaal geen gas door de leidingen gaan en wordt het zeventig jaar lang akelig koud in meer dan één huis.

Van het lage spiderdek klim ik hoog in de toren waar gas afgeblazen wordt als de druk onverhoopt te hoog oploopt. Opnieuw een grandioos uitzicht, dit keer naar beneden. Voor kraandrijver Wim Warman is dit inmiddels de gewoenste zaak van de wereld. Vanuit zijn kleine cabine hoog in de grote hijskraan overziet hij een groot deel van het platform. Maar hij heeft vooral oog voor de twee joysticks waarmee hij grote, zware onderdelen verplaatst en wekelijks het bevoorradingschip leeghaalt. De kraan besturen is een van de

mooiste klussen op het platform, zegt Warman.

GROTE KERSTBOOM

Als ik wil aanschrijven voor de tweede uitgebreide warme maaltijd vandaag ("Je kunt de mannen niet met een frikandel en een patatje naar bed sturen. Daar moet stevige kost in," vindt de kok), begint het brandalarm te loeien. "Alle trappen af en dan twee keer rechts," heeft HMI Plegt me gisteren ingeprent. "Dat is de plek waar je heen moet in een noodgeval."

Als je deze route volgt, kom je uit in de biljartzaal die sinds de komst van tv's in elke hut nauwelijks nog gebruikt wordt. Aan de wand hangt voor iedere medewerker aan boord een kaartje. Net als de anderen draai ik het kaartje met mijn naam erop om. Iedereen is aanwezig als er geen namen meer te zien zijn. Is dat wel het geval, dan weet je meteen wie verzaakt. Inmiddels is door de intercom omgeroepen dat het om een oefening gaat, maar dat we die oefening

wel gewoon doorzetten. Ik klauter in een van de drie *free fall lifeboats* die aan de zijkant van het platform hangen. Een benauwde toestand, dicht op elkaar zonder raampjes. Twee riemen om mijn schouders en één om mijn voorhoofd. Die laatste moet mijn nek beschermen als we straks in 1,2 seconden achttien meter naar beneden vallen in de Noordzee. Vandaag vallen we niet; hier eindigt de oefening. Na het eten loopt de dag op K-14 snel op zijn eind. Hier en daar maken mensen nog een praatje. In de lounge hangt een enkeling voor de tv. Tegen half tien ligt iedereen te slapen. Nachtbraken en offshore werken gaan blijkbaar niet goed samen. Ik besluit nog niet toe te geven aan dit deel van mijn offshore-ervaring. Slapen kan wel een andere keer. Als de zon straks ondergaat, wordt het platform één grote kerstboom met verlichting in alle kleuren en maten. Voor de beste foto klim ik in de tweede schoorsteenpijp voor het afblazen van gas. Deze staat een eind van

het platform af en is verbonden met een loopbrug. Eigenlijk mag je hier alleen komen voor onderhoudswerkzaamheden, omdat je geen kant op kunt in geval van nood. HMI Plegt neemt de nodige maatregelen en gaat zelf ook mee om te kunnen ingrijpen als dat nodig is. Veiligheid nog steeds boven alles.

Na twee nachten begin ik de routine te voelen. De wekdienst is stipt, de koffiepauzes zijn dat ook. Daar krijg ik van de veteranen te horen dat ik in de winter nog eens terug moet komen. De vroeg invallende nacht, het gure weer en de ruige zee zorgen dan voor een heel ander plaatje. Ik vind het prima. Twee dagen is natuurlijk veel te kort om *echt* te voelen hoe het is om offshore te werken. De meeste mannen van K-14 werken al tien jaar of langer offshore. Zij hebben alles al een keer meegemaakt, kijken nergens meer van op. Zij vallen in slaap als de rotorbladen steeds sneller gaan draaien en de heli koers zet naar de wal.



➔ Net boven de kolkende Noordzee werken de steigerbouwers aan een steiger rond een van de steunpilaren van het platform.

K-14 COMPLEX

K-14 werd in 1976 gebouwd als een klein productieplatform voor aardgas. Negen jaar later kreeg het een 'hotel' (93 bedden) en een compressieplatform waar gas samengeperst wordt. De twee helidekken verwerken dagelijks zes à zeven landingen. Helikopters brengen mensen van en naar Den Helder, maar ook naar de *normally unmanned installations* in de omgeving, 'mini's' in offshore-jargon. Deze kleinere platforms worden regelmatig bezocht door mensen van K-14 voor onderhoud en inspecties. Samen zijn de platforms goed voor vijf miljoen kubieke meter gas per dag. Daar kun je drieduizend huishoudens een jaar op laten draaien.

