



Perikelen rond de verplichte RI&E-toetsing

Over de risico-inventarisatie en –evaluatie (RI&E) is al heel wat geschreven. Daarom kan dit artikeltje er ook nog wel bij.

De RI&E is een van de belangrijkste instrumenten om binnen Europa op een gestructureerde wijze de werkomstandigheden te verbeteren. De RI&E kan een fantastisch goed instrument zijn, maar - zoals met alle zaken - kan het ook verworden tot een schijn-instrument zonder toegevoegde waarde.

Momenteel staat bij de voorbereiding van de herziening van het certificeringsstelsel van de van de arbokerndeskundigen (de hoger veiligheidskundige, de arbeidshygiënist, de arbeids- en organisatiedeskundige en de bedrijfsarts) de wettelijk verplichte taak van het toetsen van de RI&E ter discussie. Doel van het toetsen van de RI&E is om de kwaliteit te borgen. De discussie (binnen de arboberoepsgroepen, het ministerie SZW en de Raad voor Accreditatie) wordt nu gevoerd over hoe breed of hoe smal de toetsing moet worden uitgevoerd?

Smalle toetsing

Bij een smalle toetsing wordt alléén gekeken of voldaan wordt aan de verplichte elementen in de RI&E. De belangrijkste daarvan zijn: volledigheid, betrouwbaarheid, actualiteit en gebruik van actuele inzichten, de instemming van de OR met de wijze waarop de RI&E wordt gedaan en met het plan van aanpak, de preventieve taken, de bijzondere groepen, beleid en concrete werksituaties op de werkvloer, een advies over de BHV, een advies over PAGO's, een ingevuld plan van aanpak (SMART en AH-strategie). Bij het belangrijke toetscriterium 'volledigheid' wordt bedoeld dat naar *alle* gevaarsbronnen en risicosituaties is gekeken.

Een smalle toetsing is daarbij meer een beschouwing over deze zaken op hoofdlijnen. Daarbij wordt globaal gecontroleerd of alle aspecten behandeld zijn. Bijvoorbeeld als er binnen het bedrijf met machines wordt gewerkt, wordt bij de smalle toets gekeken of er in de RI&E-rapportage passages staan over machineveiligheid. Nadrukkelijk wordt dan niet verder ingezoomd en bekeken of deze passages volledig dekkend zijn, of ze kloppen en of er werksituaties met machines en aanpalende risico's zijn overgeslagen. Dit geldt zo voor alle onderwerpen, zoals brandveiligheid, bouwveiligheid, gevaarlijke stoffen, geluid, trillingen, fysieke belasting, psychosociale arbeidsbelasting enz.

Brede toetsing

Bij een brede RI&E-toetsing wordt wél veel meer ingezoomd op de inhoud van de onderwerpen, zij het steekproefsgewijs.

Duidelijk is dat voor zo'n brede RI&E-toetsing veel meer vakkennis nodig is dan voor een smalle toetsing. Mogelijk is daarbij in sommige gevallen zelfs de hulp nodig van andere deskundigen. Bij een brede RI&E toets is dan ook de controle op volledigheid, betrouwbaarheid, actualiteit en actuele inzichten veel beter dan bij een smalle RI&E-toets.

Passend bij wetgeving

Een smalle RI&E-toetsing doet echter meer recht aan het feit dat het wettelijk geregeld is dat elk van de vier genoemde gecertificeerde arbokerndeskundigen een RI&E mag toetsen. Ze hoeven elk immers niet vakinhoudelijk deskundig te zijn op alle vier de vakgebieden en kunnen met de smalle RI&E-toets daarmee prima uit de voeten. Op terreinen waar zij minder kennis over hebben, kunnen zij nu immers gelegaliseerd veel oppervlakkiger zijn door de screening op hoofdlijnen.

De vraag is wel of dat nu wel zo'n gelukkige keuze was van de wetgever. Immers er wordt een groot belang gehecht aan de kwaliteit van het product: bijvoorbeeld de volledigheid van de RI&E-rapportage.

Feitelijk is er door de huidige invulling sprake van een tegenstrijdigheid: de RI&E moet volledig zijn, maar de toetsing daarop mag gebeuren door slechts één deskundige die niet het volledige arboveld qua kennis hoeft te beheersen. Waarschijnlijk is om kostentechnische



Perikelen rond de verplichte RI&E-toetsing

redenen uit de oorspronkelijke wetgeving gehaald dat alle vier genoemde deskundigen de RI&E moeten toetsen.

Kans voor de beroepsverenigingen

Als nu bij het komende nieuwe certificeringsstelsel van de arbokerndeskundigen bepaald wordt dat deze alleen nog maar de smalle RI&E toets hoeven uit te voeren, dan kan daarmee een verdere uitholling van de toetsing optreden en daarmee van dat prachtige RI&E-instrument.

Aan de andere kant biedt dit ook een kans: de beroepsverenigingen kunnen in dit gat springen door bijvoorbeeld eisen te stellen aan de inhoud van de opleidingen. Ook kunnen ze ervoor kiezen een eigen registratie(en herregistratiesysteem) op te zetten. De eisen die daarin gesteld worden gaan uit boven de wettelijke eisen. Daarmee kan de kwaliteit van de RI&E toch overeind gehouden worden en zelfs beter worden.

Ook de werkgevers hebben hierin een verantwoordelijkheid. Zij hebben immers baat bij een zeer goede RI&E en zouden bij minder goede RI&Es of geen goede toetsing van de afgeleverde RI&E's in actie moeten komen.

Eisen aan de arbokerndeskundigen

In de discussie over de certificeringseisen zou op basis van de wettelijke tekst van de arbokerndeskundige alleen maar gevraagd hoeven te worden dat deze de kennis en vaardigheid heeft om RI&E's te toetsen. Maar zoals boven beschreven is, kan het toetsen van de RI&E mager worden ingevuld. Bijbehorende kennis en vaardigheden zouden dan ook erg mager kunnen zijn.

Er valt daarom wat voor te zeggen van deze arbodeskundigen te vragen dat zij ook zelf in staat zijn een goede RI&E te kunnen maken. Als dit wettelijk niet geregeld kan worden, zouden de opleidingen en de beroepsverenigingen hierin een rol kunnen vervullen.

De geloofwaardigheid in het veld van de arbodeskundigen zou daarmee zeer gediend zijn. Eigenlijk is het ook moeilijk uit te leggen dat arbokerndeskundigen niet zelf een RI&E hoeven kunnen opstellen. Dat is net zo lastig om in termen van verkeersveiligheid te verklaren dat aan een CBR-examinator die rijexamens afneemt (de 'toets'), niet de eis gesteld zou worden dat die zelf moet kunnen rijden.

Laten we geleerd hebben van het verleden waarin met het auditen van arbodiensten auditoren werden ingezet, die zelf niet operationeel in het arbovak zitten en bij de audit alleen nog maar naar de vorm en de procedures of het kwaliteitssysteem kijken en door de klant (de arbodienst) ervaren worden als een verplicht nummertje zonder toegevoegde waarde. Daar zijn we allemaal niet mee geholpen. Dan wordt de 'Arrebo'(drie lettergrepen!) echt een bureaucratisch dingetje. En waar willen we nu juist net van af.

Wat houdt een toetsing in?

Een tweede discussie die speelt is wat zo'n toetsing nu inhoudt.

Hierbij zijn meer opties mogelijk.

- In het toetsrapport wordt aangegeven wat er aan de RI&E-rapportage op hoofdzaken/beleidszaken niet klopt of ontbreekt. Deze optie past prima in de 'smalle toetsing'.
- Een andere optie is om in de toetsbrief veel gedetailleerder - tot op werkplekniveau - aan te geven wat er niet klopt. Deze optie past meer in de brede toetsing.

Een andere werkwijze is om bij de toetsing direct ook bepaalde zaken die ontbreken aan te vullen. Wederom in termen van verkeersveiligheid: dus niet alleen de 'APK-keuring', maar direct ook de hersteloperaties uitvoeren. Maar dat gaat dus wel verder dan de toetsing sec, maar kan bij de klant zeer welkom zijn: 'de auto kan immers daarna weer veilig de weg op.'

Hoe het allemaal gaat lopen, zal de toekomst uitwijzen. Een boeiend spanningsveld.