

Kamer van Volksvertegenwoordigers

5 januari 2005

GEWONE ZITTING 2004-2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE over het aanpassen van het Koninklijk Besluit betreffende de beveiliging van liften

Ingediend door Annemie Turtelboom,
Miguel Chevalier en Hilde Vautmans

TOELICHTING

Dames en heren,

Sinds mei 2003 wordt de veiligheid van alle circa 75.000 liften in België gereguleerd door een Koninklijk Besluit van 9 maart 2003. Dit KB is een omzetting van een Europese richtlijn (95/16/EG). Het KB werd ingesteld door de toenmalige bevoegde ministers Onkelinx en Tavernier en trad op 10 mei 2003 in voege. Het vindt zijn grondslag in de wet van 1994 betreffende de veiligheid van producten en diensten.

Deze materie is een duidelijke federale bevoegdheid en in grote mate een consumentenprobleem. Het veroorzaakt bij meer dan 2 miljoen (mede-)eigenaars in België vele ongemakken, financiële problemen en soms ook een verlies van de authentieke waarde van hun lift.

Uitvoeringstermijnen zijn te kort

Het KB is te exhaustief en houdt geen rekening met de bestaande realiteit. Het KB viseert namelijk alle liften in België, een 75.000-tal. Het KB wil voor de grootschalige renovatieactie al deze liften opdelen in 3 groepen afhankelijk van hun bouwjaar: deze met een bouwjaar van vóór 1 januari 1958 zouden ondertussen voor 10 mei van vorig jaar gecontroleerd moeten zijn door de Externe Diensten voor Technische Controles, de zogenaamde EDTC's. Vóór 10 mei van dit jaar zou de volgende categorie liften, met bouwjaar 1958 tot 31 maart 1984, gecontroleerd dienen te worden door deze EDTC's. De derde categorie liften, gebouwd tussen 1 april 1984 en 1 april 1996, zouden tegen volgend jaar 10 mei 2006 hetzelfde lot moeten ondergaan. Bij deze grootschalige controle-actie dienen de EDTC's bij hun onderzoek steeds een risico-analyse-rapport op te stellen waarmee het bedrijf dat de renovatiewerken zal uitvoeren, rekening mee moet houden.

De procedure zoals voorzien in dit KB komt erop neer dat deze 75.000 liften dienen gecontroleerd te worden door slechts 11 door de overheid erkende Externe Diensten voor Technische Controle (EDTC's). Een schatting zegt dat van die 75.000 liften uiteindelijk ongeveer 40.000 moeten gerenoveerd worden. Volgens dit KB zouden de renovatiewerken aan deze 40.000 liften moeten voltooid tegen het einde van december 2007. Er dient evenwel op gewezen te worden dat België slechts een kleine 150 modernisatiebedrijven telt, die al deze werkzaamheden moeten uitvoeren.

Om aan te tonen hoe onrealistisch dit KB is, kunnen we het best een hypothetische vergelijking maken met de automarkt in België. Stel dat de minister door middel van een KB alle 5 miljoen Belgische autobezitters verplicht om een katalysator in hun auto te laten installeren en dat al deze auto's daarom binnen het jaar moeten gecontroleerd worden op het bezit van een katalysator. Dit zou gebeuren door slechts 990 speciaal door de overheid erkende inspectiebedrijven. Waarna geschat wordt dat bijna 3 miljoen auto's geen katalysator hebben, waaronder vooral old-timers, auto's die gebouwd zijn vóór 1958. Vervolgens zou het nieuwe KB deze 3 miljoen autobezitters verplichten om een katalysator te laten installeren vóór het einde van 2007. En dat terwijl er in België slechts een 9000-tal garages zouden zijn om al deze werkzaamheden tot een goed einde te brengen vóór eind december 2007. Het is duidelijk dat de uitvoering van dit KB betreffende de beveiliging van liften kafkaïaanse proporties aanneemt en de beoogde maatregelen niet realistisch zijn in de Belgische context.

De uitvoering van dit KB is nu reeds problematisch en zal dit in de toekomst nog meer worden. Ondertussen zijn immers de eerste wantoestanden aan het licht gekomen. Gezien de korte uitvoeringstermijnen dat het KB vooropstelt, kunnen de 11 EDTC's de vragen voor controle niet meer volgen. Ook de modernisatiebedrijven, die de effectieve renovatiewerken dienen uit te voeren, kunnen het ritme van te herstellen liften nauwelijks volgen. De eerste gevallen van modernisatiebedrijven die de risico-analyse-rapporten van de EDTC's niet meer volgen, zijn al bekend. Bovendien zorgen de lange wachttijden ervoor dat deze modernisatiebedrijven geneigd zijn hun prijzen op te drijven. De huurders of mede-eigenaars van liften zijn er de dupe van...

Hoge kosten

Uit een eerste consumentenonderzoek blijkt dat de kosten voor de nieuwe veiligheidsnorm snel kunnen oplopen van €5000 tot bedragen van meer dan €100.000. De meeste mede-eigenaars van liften, waarvan het merendeel in steden woont, hebben zelfs geen tijd om hiervoor een reservefonds op te bouwen. In het geval van vastgoedmakelaars die als enige eigenaar zijn van een gebouw (en de lift) en ook vaak tegelijkertijd de rol van syndicus waarnemen, is de kans niet irreëel dat dit KB wordt aangewend om in plaats van verbeteringswerken aan een oude lift een nieuwe en dure lift te laten installeren. Deze onverwachte hoge kosten zullen ongetwijfeld worden doorgerekend aan de huurders van het gebouw. Bovendien is het niet ondenkbaar dat deze syndici een verhoging van hun honorarium kunnen eisen van de huurders. Daarenboven is het desgevallend ook zeer belangrijk erop te wijzen dat er slechts 4 grote liftconstructeurs zijn in België. Het risico bestaat dus dat door de plotse toename van de vraag om nieuwe liften te bouwen, ook de prijzen van de 4 grote liftconstructeurs zullen stijgen. Het is duidelijk dat de te korte uitvoeringstermijnen van dit KB een enorm financieel sneeuwbaaleffect kunnen veroorzaken.

Zelfs indien mede-eigenaars zo vooruitziend zijn geweest om een budget voor de renovatiewerken opzij te zetten, blijken in sommige gevallen de geplande moderniseringswerken onmogelijk te zijn. Er zijn reeds gevallen bekend waarbij de lift een centrale plaats inneemt in een oud gebouw en de moderniseringsbedrijven vaststellen dat de lift eigenlijk niet kan gerenoveerd worden volgens de normen die worden gehandhaafd in het nieuwe KB. De mede-eigenaars van dit huis zijn verplicht om niet alleen de lift, maar ook de volledige liftschacht te vervangen. Dit heeft tot gevolg dat de huidige traphal geheel moet afgebroken worden en de bewoners hun huis grondig dienen te herbouwen in plaats van hun lift te moderniseren. Misschien kunnen ze als alternatief besluiten om de lift niet meer te gebruiken. Maar gezien de vergrijzing van de bevolking is dit meestal niet realistisch.

Geen wetenschappelijke studie

Daarnaast begrijpen vele huurders en (mede-)eigenaars niet waarom alle liften, die al vele jaren probleemloos functioneren, plotseling zo gevaarlijk zijn geworden. Na enig persoonlijk onderzoek dient vastgesteld te worden dat er geen wetenschappelijke rapporten of statistieken betreffende ongevallen bij privé-liftgebruik te vinden zijn. Enkel voor ongevallen met liften in arbeidsomstandigheden waren er enige cijfers opspoorbaar. Uit deze cijfers blijkt dat er jaarlijks een 300-tal arbeidsongevallen gebeuren waarbij liften een rol spelen. Een kleine dertigtal van deze ongelukken hadden permanente arbeidsongeschiktheid tot gevolg. In de hele periode van 1996 tot 2003 zijn er op de werkvloer drie ongevallen gebeurd met dodelijke afloop. Dit staat haaks op de cijfers die reeds vroeger gepubliceerd en gecommuniceerd werden door een belangenorganisatie van ondermeer grote liftbedrijven. Deze stelde dat "er jaarlijks ongeveer 1000 ongevallen met gebruikers van liften gebeuren, waarvan telkens 2 à 3 met dodelijke afloop."

Kunsthistorisch en esthetisch aspect

Tot slot tast dit KB wegens zijn exhaustiviteit soms ook de kunsthistorische waarde aan van sommige oude liften. Er zijn in België nog ongeveer 12.580 liften actief die gebouwd zijn vóór 1958. Hieronder bevinden zich soms architecturale pareltjes, zoals de door iedereen gekende art-deco tralieliften. De eisen van het KB houden echter boudweg geen rekening met de karakteristieken van deze oude liften. Modernisatie betekent soms vernietiging van dit patrimonium. Kooiliften zijn mooi, maar niet altijd waardevol genoeg om te klasseren. Ze zijn typisch voor hun tijd en het bewaren waard. Op dit moment worden eigenaars van art-deco huizen als het ware door het huidige Koninklijk Besluit verplicht om soms voor meer dan €100.000 hun eigen patrimonium te vernielen.

Het is evident dat de liften uit het begin van deze eeuw (gebouwd vóór 1958) uiteraard de nieuwste standaarden niet volgen. Eisen dat deze liften aan de normen van het KB moeten voldoen, is vrij onrealistisch en het betekent ook dat er absoluut geen rekening wordt gehouden met hun historisch karakter.

Men kan kort samenvatten dat sinds de inwerkingtreding van het KB bij meer dan 2 miljoen (mede-)eigenaars van liften in België terecht veel kritiek is gegroeid. Dit KB heeft in het Brussels Gewest al enkele parlementaire vragen uitgelokt bij Sven Gatz en René Coppens. Daarnaast zijn in vele grootsteden ook gaandeweg tal van lokale petitieacties gestart tegen dit KB.

De nieuwe reglementering is aldus een grote bekommernis voor al diegenen die een lift bezitten. De (mede-)eigenaars worden geconfronteerd met ofwel hun gehechtheid aan een mooie oude lift, die ze vanuit esthetisch oogpunt moeilijk kunnen aanpassen zonder het waardevolle karakter ervan te schaden ofwel, en belangrijker, vanuit socio-economisch standpunt zeer hoge kosten moeten maken om deze veranderingen zeer snel door te voeren.

Het is misschien niet onbelangrijk te wijzen op het feit dat Frankrijk de uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de beveiliging van liften een realistischer tijdschema heeft gegeven. De Franse regering heeft beslist om de renovatie conform de Europese richtlijn in 3 fases te laten verlopen met telkens 2008, 2013 en 2018 als einddata.

Annemie Turtelboom
Miguel Chevalier
Hilde Vautmans

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van Volksvertegenwoordigers,

- Gelet op de wet van 9 februari 1994 betreffende de veiligheid van de consumenten, inzonderheid op artikel 4, § 1, vervangen bij de wet van 18 december 2002; de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, inzonderheid op artikel 4; de richtlijn van de Europese Commissie 95/16/EG van 29 juni 1995 betreffende een betere beveiliging van bestaande liften; het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd bij de besluiten van de Regent van 11 februari 1946 en 27 september 1947, inzonderheid op de artikelen 270 en 271, vervangen bij het koninklijk besluit van 2 september 1983 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1984; het advies van de Commissie voor de Veiligheid van de Consumenten, gegeven op 20 november 2001; het advies van de Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het Werk, gegeven op 25 oktober 2002; het advies nr. 32.805/1 van de Raad van State, gegeven op 21 maart 2002.
- Gelet op het feit dat binnen de Europese context reeds een onderzoek werd gedaan en de conclusie luidde dat de liften in Europa relatief veilig zijn
- Overwegende het grote aantal klachten van belangengroepen en petitie van liftgebruikers die gestart zijn in vele steden en de parlementaire vragen die reeds gesteld zijn door VLD-collega's van het Brussels Gewest.
- Rekening houdend met de schatting dat van de circa 75.000 liften in België een 40.000-tal dienen te worden gerenoveerd vóór 1 januari 2008.
- Rekening houdend met het feit dat de 11 Externe Diensten voor Technische Controle (EDTC's) de vragen voor controle al niet meer kunnen volgen en achterstand oplopen ten opzichte van in het KB gestelde termijnen.
- Rekening houdend met het feit dat zelfs de Belgische modernisatiebedrijven het ritme van de gestelde termijnen van het KB moeilijk kunnen volgen, zodanig dat in sommige gevallen modernisatiebedrijven de veiligheidsrapporten van de EDTC's aan hun laars lappen.
- Gelet op het feit dat in Frankrijk de uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de beveiliging van liften realistischer is gespreid over verschillende termijnen (3 fases tot 2008, 2013 en 2018).
- Rekening houdend met de exhaustiviteit van het KB die alle liften in het land beoogt en het feit dat deze liften voor de grootschalige renovatiewerken op arbitraire wijze worden opgedeeld.

Vraagt de regering

- 1° Een wetenschappelijk onderzoek om het probleem van de veiligheid en onveiligheid van liften bij privé-gebruik in kaart te brengen. Zodanig kan men de modernisatiewerken in functie stellen van de effectieve onveiligheid en niet louter laten afhangen van het bouwjaar van de lift.
- 2° De gestelde deadlines en termijnen in het KB aan te passen en te verlengen.
- 3° Een aparte regeling te voorzien voor oude liften, i.e. gebouwd vóór 1958, eventueel na voorafgaandelijk een analyse te laten maken van het kostenverschil tussen de modernisatie van een waardevolle oude lift en een oude lift die niet waardevol is voor het patrimonium. Al dan niet kan men beslissen of men in dit geval een deel van de kosten kan subsidiëren.

Annemie Turtelboom
Miguel Chevalier
Hilde Vautmans