

VERPLICHTE RENOVATIE LIFTEN

VEILIGHEID IS MOGELIJK ZONDER DAT DE EIGENAARS ER DE DUPE VAN MOETEN WORDEN

Veiligheid van liften is niet het meest sexy onderwerp in de Wetstraat. Maar met 75.000 liften is het wel een thema dat heel veel mensen beroert. Vooral in onze steden zijn er nog heel wat appartementsgebouwen met oude liften. Er gaat dan ook geen vergadering van mede-eigenaars voorbij waar niet gepraat wordt over "Het KB".

Op 30 april 2003 verscheen in het staatsblad een Koninklijk Besluit (KB) over de beveiliging van liften dat heel wat reacties losweekte bij eigenaars. Duizenden liften moeten op korte termijn gerenoveerd worden op basis van criteria die de liftenconstructeurs zelf bepaald hebben. Volgens schattingen van het "Comité tegen de verplichte modernisering van liften" op basis van steekproeven zou de renovatie gemiddeld 75.000 euro kosten wat neerkomt op een bedrag tussen de 5000 en 15000 euro per wooneenheid of gezin. Volgens Agoria beperkt de kost zich tot 20 à 25000 euro per lift. In een opinietekst in deze krant verdedigt Frank Serneels van Agoria het KB tegen de kritiek van de eigenaars. Agoria is de belangenorganisatie van de werkgevers in de technologiesector en dus de belangenverdediger van de liftenconstructeurs in dit dossier. De opinietekst laat uitschijnen dat de politiek vandaag moet kiezen tussen veiligheid en dus de voorstellen van de liftenconstructeurs of niets (versta het onverantwoordelijke gedrag van eigenaars die gevaarlijke liften verwaarlozen).

Ons aanvoelen als politici is dat we voor een keuze staan tussen het belang van de consumenten, de eigenaars van liften, en de economische belangen van een bedrijfsector, de liftenconstructeurs. In de kritiek die wij de jongste maanden in het parlement en in de pers hebben geuit op het voorliggende KB, hebben wij de noodzaak aan veiligheid van liften niet in vraag gesteld omdat ook dit in het belang van de consumenten is. Wel stellen we ons vragen over de manier waarop de criteria zijn vastgelegd om te bepalen wat veilige liften zijn. Het is ons aanvoelen dat dit in de eerste plaats eenzijdig door de belangenorganisaties van liftenconstructeurs is gebeurd, die, je kan het hen niet eens kwalijk nemen, de tewerkstelling en winst van hun leden hebben vooropgesteld. Ons punt is dat er onvoldoende tegengewicht is geweest vanuit de belangen van de consumenten.

1. De korte termijnen: volgens het KB moesten alle minimale aanpassingen aan de liften tegen 2008 verricht worden, en tegen 2013 de overige aanpassingen. De simpele logica van vraag en aanbod maakte dat door die korte termijnen de vraag naar aanpassingen zeer hoog zou zijn en dat de prijzen dus zouden stijgen. Op onze vraag heeft de minister de termijnen verlengd met 5 jaar. Agoria had nochtans op het effect van die korte termijnen gerekend en Frank Serneels geeft in de opinietekst toe dat de sector door die verlenging economische schade oploopt.
2. De zeer korte termijnen hebben ook een gevolg voor de betaling van de aanpassingswerken. De meeste mede-eigenaars hebben geen tijd om een reserve aan te leggen voor die werken. Het feit dat een aantal liftenbouwers lange termijnafbetalingen voorzien, is een vergiftigd geschenk. Het Nationaal Informatiecentrum voor Mede-eigenaars (NICM) waarschuwt voor het gevaar om als mede-eigendom dergelijke dure leningen aan te gaan omdat de collectieve aansprakelijkheid binnen de gebouwen voor heel wat problemen kan zorgen.
3. Maar het grootste probleem stelt zich bij de criteria van wat een veilige lift is. In de marge van het KB werd geopteerd voor een "checklist" gelijk voor alle liften ongeacht het bouwjaar. Deze normen of criteria, door de liftenconstructeurs zelf opgemaakt, zijn een middelenverbintenis: de lift die aan die criteria beantwoordt, is een veilige lift. Maar die criteria zijn gemaakt op basis van moderne liften en niet van liften van vóór 1960 die meestal op maat gemaakt werden. Deze checklist stuurt aan op vervanging van oude liften door moderne liften, daar waar in het overgrote deel van de gevallen veiligheid ook gewaarborgd zou kunnen worden door goed onderhoud, reparaties en aanpassingen op maat van oude liften. Het KB zou volgens ons dus beter uitgaan van een resultaatsverbintenis, waar de eigenaars als goede huisvaders, en mits externe controle, hun lift aanpassen en onderhouden. Dit is wellicht een streep door de rekening van vele liftenbouwers, maar is in geen geval een verwaarlozing van het veiligheidsaspect. Er bestaan tal van kleine zelfstandige reparateurs die geen lid zijn van Agoria, maar die gespecialiseerd zijn in reparaties en onderhoud van oude liften. Er bestaan ook technische scholen die opleidingen voorzien in deze sector. Het KB is in zekere zin ook een streep door hun rekening.

De checklist jaagt volgens ons de eigenaars onnodig op kosten: de criteria maken geen onderscheid tussen grote risico's en kleine risico's. Elektronische systemen voor stopnauwkeurigheid bijvoorbeeld op basis van geavanceerde hard-ware en soft-ware zijn een aangenaam comfort voor eigenaars maar geen noodzaak voor veiligheid. De installatie ervan bindt bovendien de eigenaars voor jaren aan één bedrijf die het installeerde en als enige dit specifieke systeem kent. Zo bevat de checklist nog verplichte aanpassingen die wij catalogeren als "nice to have".

De checklist maakt ook geen onderscheid tussen zichtbare en onzichtbare risico's: we noemen dit de "idiotproof". Wie een lift heeft met open hekken weet dat hij zijn arm daar niet mag tussensteken. Het veiligheidsrisico kan desnoods gemilderd worden door een elektronisch gordijn dat de lift doet stoppen wanneer je te dicht bij het hek komt, maar een volledige vervanging van de lift en de hele liftkoker lijkt ons disproportioneel aan het gevaar. Er bestaan goedkopere veiligheidsoplossingen.

4. In de marge stelt zich ook het probleem van oude liften (vaak van voor de tweede wereldoorlog) die een bijzonder waardevol karakter hebben. De normen zoals ze nu voorliggen sturen aan op een vervanging van deze liften door moderne gesloten liftkokers die afbreuk doen aan de authenticiteit van de lift. Het is als met een old-timer om de beeldspraak van Agoria over te nemen: moeten we op een oude Minerva moderne koplampen, een airbag en moderne banden plaatsen, ook al is dat esthetisch onverantwoord en kan dat technisch niet op die oude chassis ... Moet die auto uit het verkeer, ook al is de mechaniek nog tip top in orde en veilig? Wie met een Minerva wil rijden weet dat hij met een oude auto op stap gaat. Hij heeft daarvoor gekozen. Wie in een oud appartement woont heeft gekozen voor het cachet, de oude lift inbegrepen.
5. Vooral in steden wonen veel mensen in oude gebouwen met liften. Op een ogenblik dat de overheid stedelijk wonen en leven wil herwaarderen, lijkt deze eenzijdige maatregel over veiligheid het wonen in een appartement in de stad onnodig te belasten. Nu reeds kan je in kranten annonces lezen waar makelaars eigenaars aansporen hun appartement met oude lift te verkopen omdat de kosten te groot zullen worden.

De opinietekst van Frank Serneels geeft onterecht de indruk dat het kiezen is tussen hun voorstellen voor veiligheid of "doden in liften". Het beperkt aantal voorbeelden hierboven geeft aan dat de realiteit heel wat genuanceerder is. Met alle begrip voor de belangen die Agoria in dit dossier verdedigt, en ze doen dit met verve, is de tijd rijp om alle betrokkenen rond de tafel te brengen: de eigenaars, de kleine zelfstandige reparateurs, de liftenbouwers en de bevoegde minister om een regeling uit te werken die de belangen van de consumenten laat primeren, inbegrepen hun veiligheid.

René Coppens, Brussels volksvertegenwoordiger VLD
Annemie Turtelboom, federaal volksvertegenwoordiger VLD