

18/03/05

De Heer Steve Stevaert,  
Mevrouw Freya Van den Bossche,

Betreft: Nieuwe KB. van 09/03/2003 over de veiligheid van liften

Onlangs hoorde ik in de VRT-uitzending "Ter Zake" de uiteenzetting van de Heer Stevaert Steve over de farmaceutische producenten en hun medicamenten. Hij pleitte in eerste instantie voor de toekenning van fiscale voordelen aan firma's die hun research in België doen en gebruik maken van Belgisch personeel.

Graag schrijf ik U deze brief om een parallel te trekken met het onderwerp dat ons vandaag erg nauw aan het hart ligt, met name het KB. van 09/03/2003 over de veiligheid van liften. Na ruim opzoekingswerk zijn wij tot de slotsom gekomen dat veiligheid slechts een voorwendsel is. De verborgen doelstelling van de vier multinationals uit de sector is de doodgewone massale vervanging van bestaande liften door nieuwe machines. Het KB. geeft hen daartoe de vereiste middelen.

Inderdaad, het doel van dit KB. is voor hen dubbel:

- Het laat een aanpassing toe van vraag en aanbod op de markt. In plaats van zich te buigen over een welbepaald probleem en dit met de aanwending van gespecialiseerd Belgisch personeel, zal het voortaan volstaan om gewoon defecte onderdelen te vervangen. Deze nieuwe onderdelen worden in het buitenland goedkoop vervaardigd (zoals elektronische componenten), om vervolgens door minder geschoold personeel te worden geplaatst.
- Het nieuwe KB. zal toelaten om in een inerte markt, bij gebrek aan echte concurrentie, zoete winsten te vergaren op de kap van de "kleine man".

Bij de tewerkstelling in het onderhoud van liften wordt vastgesteld dat de vier voornaamste liftenfirma's allen hun werkplaatsen in België hebben gesloten. Er wordt steeds minder competent personeel aangewend om onze liften te herstellen. Sommigen moeten zelfs het onderhoud in onderaanneming uitgeven, omdat zij zelf niet meer over de nodige deskundige mecaniciens beschikken. Zij doen trouwens ook geen enkele inspanning om mecaniciens te vormen of op te leiden. Het is voor hen trouwens veel eenvoudiger en financieel interessanter om onderdelen gewoon te vervangen door dure machines. Men zou evengoed kunnen opteren voor herstellingen door gekwalificeerd personeel in België gevormd en opgeleid.

Op deze manier wordt trouwens de concurrentie tussen de verschillende liftenfirma's uitgeschakeld. Elke liftenfirma beweert vandaag dat enkel zij voor hun eigen merk kunnen instaan. Vandaag monopoliseert elke liftenfirma haar product via de elektronische componenten en de bijbehorende codes. Afhankelijkheid van de klant komt de dienstverlening zelden ten goede! Misbruiken, zoals de schandalige verhogingen van de jaarlijkse onderhoudscontracten, zijn dan ook niet meer te bestrijden.

Het volstaat een voorbeeld te nemen aan de personenauto's die vandaag op de markt komen. Deze zijn ruim voorzien van spitstechnologie die helaas enkel door het eigen merk kan hersteld worden. Renault produceert nu de Dacea in Roemenië. Deze volledig mechanische wagen, die nu verkocht wordt aan zeer concurrentiële prijs, kan vooral hersteld worden in gelijk welke garage.

Een auto, een lift zijn transportmiddelen die dienen om ons te verplaatsen. De gebruikers van liften hebben geen elektronische gadgets nodig die dienen om hen van een bepaald merk afhankelijk te maken.

Er zijn in België spijtig genoeg geen Belgische liftenconstructeurs meer op de markt. Wel zijn er nog tal van kleine herstellingsateliers die zich toeleggen op de assemblage en de herstelling van onze liften. Deze onderaannemers vervaardigen onderdelen voor de bestaande liften en zij vertegenwoordigen een belangrijk pakket aan werkuren op de Belgische arbeidsmarkt. Hun weergaloze knowhow dreigt te verdwijnen door de massale vervanging van bestaande liften. Een herstelling kost doorgaans aanzienlijk minder dan een vervanging zonder meer. Ze vereist bovendien haast uitsluitend Belgische arbeidskrachten.

Een voorbeeld: in geval van de tussendeuren gaan de liftenfirma's gewoon over tot de vervanging ervan door een product van buitenland fabrikaat. Bij liften met een trage snelheid volstaat het een grille te plaatsen, wat merkkelijk veel goedkoper zou zijn. Mensen met claustrofobie zouden U trouwens dankbaar zijn.

We beschikken overeen uitgebreide documentatie die onze voorstellen ondersteunt.

Onze samenleving produceert meer en meer juristen, commercieel afgevaardigden, controleurs allerlei, adviseurs in de communicatietechnieken, informatiespecialisten en "lobbyisten", maar minder en minder techniciens.

Meer en meer worden wij technische analfabeten!

De fabrikanten weten dit en profiteren hiervan op schandalige wijze. In het land der blinden is éénoog koning.

Vele families en jonge gezinnen zijn terecht gekomen in zeer ongelukkige toestanden als gevolg van deze nieuwe reglementering. Dit alles lijkt het gevolg van het zeer professionele industriële lobbywerk. Zeg ons of U het gezond verstand gaat laten zegevieren, of dat we allemaal ten einde raad aandelen van SCHINDLER moeten trachten te bemachtigen.

Mijnheer Stevaert, Mevrouw Van den Bossche, het verbaast me dat de SP.A, de partij die de doorsneeburger en arbeider wil verdedigen, zo'n heibel maakt over de veiligheid van onze liften, terwijl daarover niet eens betrouwbare statistieken bestaan.

Zou het kunnen dat diezelfde partij (professioneel) misleidt wordt door de multinationals, onder het mom van veiligheid?

De aanwezige knowhow op het terrein dreigt te verdwijnen en de dag dat men het fabricageproces terug wil opstarten, zal het helaas te laat zijn.

Mijnheer Stevaert, Mevrouw Van den Bossche, is het deze kortetermijnvisie die U in België nastreeft?

Pierre Six

**Comité tegen het Verplicht Moderniseren van de Liften**