

RENE COPPENS VRAAGT AANDACHT VOOR DE SOCIALE KOSTPRIJS VAN  
EEN OP HET EERSTE GEZICHT ONSCHULDIGE VEILIGHEIDSRICHTLIJN

# “VERPLICHTE RENOVATIE LIFT KOST GEZINNEN TUSSEN DE 5000 EN 15000 EURO”

Brussel, 30 november 2004

## “De veiligheidsrichtlijn voor liften dreigt zware sociale factuur te veroorzaken voor stedelingen”

80.000 liften moeten de komende jaren geïnspecteerd en gerenoveerd worden in België. Dit is het gevolg van een nieuw Koninklijk Besluit op de veiligheid van liften. Deze maatregel treft in eerste instantie de vele stedelingen die in appartementen wonen.

De kostprijs voor de hele operatie bedraagt ca. 75.000 euro per lift of gemiddeld tussen de 5000 en 15.000 euro per gezin.

Er is in onze steden geen vergadering van mede-eigenaars meer denkbaar waar er niet uitvoerig wordt gediscussieerd over “het KB”, de

“risicoanalyse”, de “kostprijs” van de uit te voeren werken ...

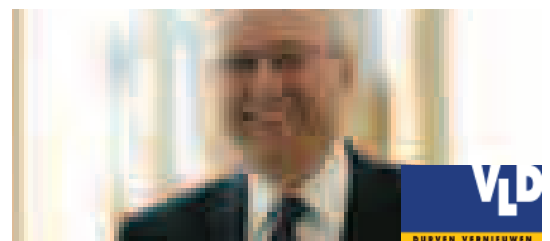
In deze korte nota overloop ik de verschillende elementen die aan de basis van dit probleem liggen en reik ik een aantal pistes aan voor een oplossing. Ik hoop dat deze nota de nodige aandacht kan vestigen op een veel te weinig besproken probleem dat toch zeer ingrijpende financiële gevolgen heeft voor een aanzienlijk aantal inwoners van onze steden.

Meer informatie over deze nota kan u bekomen bij Johan Basiliades, fractiesecretaris VLD, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 0495/210.501 of [johan.basiliades@vldbrussel.be](mailto:johan.basiliades@vldbrussel.be)



René Coppens

BRUSSELS PARLEMENTSLID RENE COPPENS  
VLD-FRACTIE  
1005 BRUSSEL  
FAX 02/549.65.92  
GSM 0495/36.52.92  
[RENE.COPPENS@VLDBRUSSEL.BE](mailto:RENE.COPPENS@VLDBRUSSEL.BE)





## 1. Wat is de wettelijke basis van dit KB?

Op 30 april 2003 verscheen in het Belgisch staatsblad een nieuw Koninklijk Besluit (KB) betreffende de beveiliging van liften. Dit KB is de omzetting van een Europese richtlijn. Alle liften moeten voorzien worden van een kooideur of fotocel, stopstoets, parlofoon en er mag geen direct contact meer zijn tussen de lift en de uitstapper.

Dit KB (van 9 maart 2003) vindt zijn wettelijke basis in een wet van 9 februari 1994 die handelt over “producten en dienstverleningen die in de toekomst zullen vervaardigd of geleverd worden”.

De eerste vraag is dus of liften die voor die datum gebouwd zijn eigenlijk wel onder die directieve zouden moeten ressorteren. Het is belangrijk deze vraag te stellen, niet omdat de veiligheidsvoorschriften onbelangrijk zijn, maar wel omdat vele betrokkenen zich afvragen of dit hele nieuwe kader dat aan mede-eigenaars in appartementsgebouwen vandaag wordt opgedrongen zo snel en ingrijpend moest gebeuren.

Het KB, net als de Europese richtlijn lijken in grote mate het gevolg van een intens lobbywerk van een aantal grote liftenconstructeurs. Naast het belang van de liftenconstructeurs en het niet te onderschatten belang van de veiligheid voor de consumenten, moet er gezocht worden naar een evenwicht in de wet die nu ook het financiële en sociale belang van de consumenten mee in rekening neemt.

## 2. Het belang van consumenten of het belang van de constructeurs?

Verschillende signalen wijzen er vandaag op dat het KB vandaag te weinig uitgaat van het consumentenbelang.

Het KB bepaalt dat een beroep moet worden gedaan op een Externe Dienst voor Technische Controle (EDTC) om in de eerste plaats een correcte beoordeling (risicoanalyse) van de liften uit te voeren wat veiligheid betreft en om een schatting te maken welke moderniseringswerken er nodig zijn.

Reeds in dit stadium lijken een aantal problemen op te duiken. Ten eerste het feit dat de EDTC's niet altijd onpartijdig zijn, omdat ze ook vaak diegenen zijn die liften herstellen. Ten tweede omdat de EDTC's voor hun risicoanalyse werken op basis van een “checklist” opgemaakt door de liftfabrikanten, en niet op basis van het KB zelf, wat het onafhankelijk karakter van de EDTC's in deze materie sterk in vraag stelt.

Het Nationaal Informatie Centrum voor Mede-eigenaars (NICM) heeft het sterke vermoeden dat bepaalde liftenconstructeurs zullen trachten met alle mogelijke middelen om zoveel mogelijk opdrachten naar zich toe te trekken. Afspraken tussen syndici en constructeurs zijn niet uitgesloten. Hoewel kleine aanpassingen aan bestaande liftinstallaties vaak voldoende zouden zijn, vreest het Nationaal Informatie Centrum voor Mede-eigenaars (NICM) dat syndici vooral zullen adviseren nieuwe liften te installeren en de mede-eigenaars nodeloos op kosten zullen jagen.

De krappe timing in het KB is een bijkomend nadeel voor de consumenten t.a.v. de constructeurs. Alle risicoanalyses voor de oudste liften (van vóór 1958) moeten reeds uitgevoerd zijn. Als er risico's zijn die de modernisering noodzakelijk maken, en deze zijn er meestal, dan moeten die werken uitgevoerd worden voor 2008. De liftenconstructeurs kunnen hun prijzen lustig opdrijven gezien de krappe

timing waarbinnen duizenden liften aangepast moeten worden.

Vervolgens, alle liften die in bedrijf worden gesteld tussen 1 januari 1958 en 31 maart 1984 (dus liften van 20 tot ca 45 jaar oud) moeten ook nog gecontroleerd worden uiterlijk op 10 mei 2005 en aangepast worden voor 2009. Ook hier stelt zich het probleem van de korte termijn die de prijzen opdrijft.



### 3. Een gevaar voor een stukje patrimonium.

Er is vandaag geen vergadering van mede-eigenaars mogelijk of ze hebben het over de renovatie van hun lift en het KB dat hen daartoe dwingt. De mede-eigenaars worden geconfronteerd met ofwel hun gehechtheid aan een mooie oude lift die ze moeilijk kunnen aanpassen zonder het waardevolle karakter ervan te schaden, ofwel met hoge kosten die zwaar zijn om dragen.

Hoe meer je respect wil opbrengen voor de oorspronkelijke liftconstructie, hoe duurder om de lift aan de nieuwe normen aan te passen. Tal van oude appartementsgebouwen beschikken nog over een "open lift". Hiermee wordt bedoeld een (meestal houten) liftkooi in een schacht (liftkoker) afgezet met een metalen vlechtwerk.

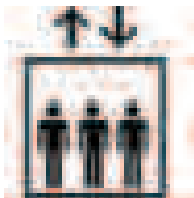
De verleiding is groot, zowel in het belang van de constructeurs, als in het financiële belang van de eigenaars om de oude lift te vervangen door een gesloten nieuwe moderne lift in de oude liftkoker. Hierdoor worden tal van oude - zeer waardevolle - liften bedreigd. Veel eigenaars zijn echter van mening dat die oude open liften integraal deel uitmaken van een stukje patrimonium van Brussel eigen aan een bepaalde periode? Die liften verdienen het om beschermd te worden.

### 4. Een sociaal drama.

De financiële impact van de nieuwe richtlijn is nog groter dan de esthetische. Op basis van een raming (opgesteld door het "Comité tegen verplicht moderniseren van oude liften"), bedragen de kosten gemiddeld 75.000 euro per lift. Gemiddeld bedraagt de prijs van de aanpassingswerken (afhankelijk van het bouwjaar, het aantal appartementen, liften en verdiepingen van het gebouw) dus van 5000 tot 15000 euro per gezin. Een dergelijk bedrag is financieel zeer zwaar, zelfs al laten de bedrijven (grootmoedig) toe om het in meerdere keren af te betalen.

Zo zijn er talloze flatgebouwen waar er onkosten zijn die zelfs tot miljoenen oude Belgische franken kunnen oplopen, omdat deze liften nooit conform gesteld geweest zijn of aangepast werden aan een nog onbestaande wetgeving. Die eigenaars hebben dan ook geen reservefondsen opgebouwd voor werken van een dergelijke omvang.

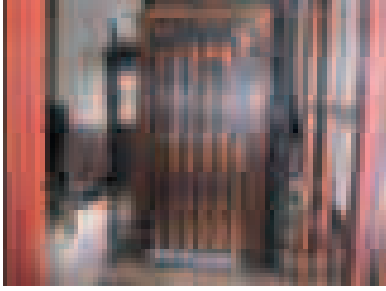
Vele eigenaars zien zich vandaag dan ook voor de keuze geplaatst om hun appartement te verkopen of om een (bijkomende) lening aan te gaan. Deze lening is vaak nog niet afbetaald op het ogenblik van een nieuwe verkoop van het appartement en wordt in de verkoopprijs meegerekend. Het hoeft geen verdere uitleg dat dit ook ontradend werkt om in onze Belgische steden een appartement te kopen.



### 5. Een bijkomende last voor stedelingen.

De hele problematiek omtrent renovatie van liften is een bij uitstek stedelijk fenomeen. Het is in de steden, in het bijzonder in de grootsteden, dat er hoge concentraties zijn van appartementsgebouwen. Appartementsgebouwen van vóór 1945 vind je quasi uitsluitend in de steden.

Het toepassen van het KB volgens zijn huidige modaliteiten betekent dus een financiële ramp voor een groot aantal stedelingen. Dit probleem is volgens het NICM merkbaar



vooral in kleine appartementsgebouwen (bv. van 8 mede-eigenaars) met liften.

We stellen vast dat appartementen meer en meer op de koopmarkt komen. Mensen die alleen wonen, verkiezen vaak de stad omdat er daar toch meer valt te beleven. Ook jonge koppels zijn sneller geneigd om een klein appartement te kopen. Vaak zien ze het als een opstap naar hun definitieve woning. Deze extra investeringen kunnen ze moeilijk alleen dragen.

De interesse voor appartementen is ook toegenomen bij de zestigers, waarvoor een (groot) huis voor velen een last wordt. De lift is hier echter geen luxe maar een noodzaak voor vele bejaarde inwoners.

Het beleid wil vandaag het stedelijk wonen aanmoedigen en inspelen op een nieuwe trend naar stedelijke inwijking. Initiatieven als de verlaagde registratierechten in Brussel of de Vlaamse “Thuis in de stad”-projecten moeten dit beleid vorm geven. De liften problematiek is niet van die aard om deze dynamiek naar verstedelijking te versterken.

## Beleidsvoorstellen:



### 1) Klasseren van oude liften.

Via een beleid dat tracht zoveel mogelijk oude open liften te klasseren kan in eerste instantie vermeden worden dat deze liften te snel en ondoordacht afgebroken of beschadigd worden onder druk van de krappe timing die de wet oplegt.

In een tweede stadium kan gedacht worden aan een aantal uitzonderingen in het KB die de veiligheidsvoorschriften voor deze oude open liften aanpast aan het authentieke karakter van deze liften.

### 2) Premies voor renovatie van liften

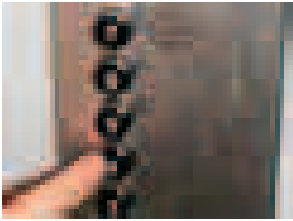
De gewesten en steden zouden een premiestelsel moeten uitwerken vergelijkbaar met het huidig Brussels premiestelsel voor gevelrenovatie of aanpassing aan verouderd sanitair in woningen. De gewesten en/of steden zouden ideaal uit een hiervoor op te richten federaal fonds moeten kunnen putten. Dit zou een rechtvaardige sociale herverdeling naar de steden inhouden.

### 3) Verlengen van de termijnen in het KB

De huidige termijnen voor renovatie zijn te krap. Ze zetten de bewoners onnodig onder druk om voor een ondoordachte snelle oplossing te kiezen. Deze krappe termijnen zorgen ook voor een overboekte agenda bij de liftenconstructeurs die hun prijzen daaraan aanpassen.

Het is eenvoudig om deze termijnen te verlengen in het KB. In Frankrijk bijvoorbeeld is voor een aantal risico's de deadline zelfs uitgesteld tot 2018 (een spreiding over 14 jaar).

## Lijst van bijlagen:



- Mondelinge vraag van Brussels volksvertegenwoordiger René Coppens aan Minister-president Charles Picqué over het behoud van liften in Brusselse appartementsblokken. Deze vraag komt voor in commissie Infrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op 1 december 2004).
- Brief van 15 oktober 2004 van de “Comité tegen het verplicht moderniseren van oude liften” aan Minister van Werk, Mevrouw Freya Van den Bossche. Meer informatie over dit Comité is te vinden op: <http://users.skynet.be/ascenseurs.anciens/nl/>
- Lijst van concrete moderniseringskosten waar een raming van werd gemaakt. Het comité heeft bij wijze van steekproef voor een 18-tal gebouwen een prijsofferte aangevraagd bij verschillende liftenconstructeurs. In de bijgevoegde lijst werden namen en adressen wel geschrapd.
- Mondelinge vraag van Sven Gatz in het Brussels Parlement aan Minister Wilem Draps en het antwoord van de minister over het behoud van oude “waardevolle” liften in Brusselse Appartementsblokken. vergadering van donderdag 22 januari 2004. (zie ook artikel “Worden de authentieke liften in oude appartementsblokken bedreigd?” op [www.gatz.be](http://www.gatz.be)).
- Brochure “Conformiteit van uw lift” van vzw NICM - Nationaal Informatie Centrum voor Mede-eigenaars.
- Open brief van AIB-Vinçotte Belgium, erkende controle-instelling (brief van 27 oktober 2003).