



Een moderne lift zit boordevol kwetsbare elektronica, er zijn regelmatig reparaties nodig, maar de vervangstukken zijn peperduur.

(Foto: Sofie Van Hoof)

Liftenmakers op zoek naar vervangingsmarkt

(tijd) - Oude liften zorgen voor beroering onder mede-eigenaars in flatgebouwen. Nieuwe wetgeving over veiligheid jaagt hen op kosten. Eigenaarsorganisaties vermoeden lobby van wat ze zelfs de 'liftenmafia' durven te noemen. Maar de liftensector blijft erop hameren: zonder groot-scheepse modernisering gaan er ongelukken gebeuren.

Met het koninklijk besluit (KB) van 9 maart 2003 legde de overheid nieuwe veiligheidsregels voor liften op. Eigenaars moesten voortaan door een Externe Dienst voor Technische Controle (EDTC) een risicoanalyse van hun lift laten uitvoeren en uiterlijk tegen 2008 de dringende en tegen 2013 de andere herstellingen doen. Nog al wat eigenaarsorganisaties ging het allemaal veel te snel. Twee jaar later, na druk overleg, heeft de regering in een nieuw KB de termijnen met vijf jaar verlengd. Minimale modernisering moeten nu tegen 2013 gebeurd zijn, bijkomende modernisering tegen 2018.

Het dossier verhit danig de gemeenteraden, omdat mede-eigenaars tegen grote kosten aankijken of vrezden dat hun fraaie liften vervangen worden door elektronische dozen. Sinds mei 2004 circuleert er trouwens een petitie voor de bescherming van oude liften, die mee gedragen wordt door ingenieur Pierre Six. Hij is ook lid van het Comité Tegen de

Verplichte Modernisering van Liften (CTVML), dat al 10.000 handtekeningen heeft verzameld tegen de nieuwe wetgeving. 'Wij wonen met 17 mede-eigenaars in een gebouw uit 1928', vertelt Six. 'Onze syndicus heeft de liftensector Kone een eerste bestek voor een gederenlift gevraagd. Het zou ons 80.000 euro kosten. Alle sloten zouden moeten vervangen worden, wat betekent dat de buitenste liftdeuren eruit moeten en er nieuwe liftdeuren in aluminium in de plaats zouden komen. Kone wilde ook een apparaat plaatsen om de liftkooi gelijk met de vloer in de gang te laten stoppen.'

Paard van Troje

De liftensector zit niet in slechte papieren; dankzij de nieuwbouw gaan omzet en activiteit volgens de werkgeversfederatie Agoria 'lichtjes vooruit'. Fragmentaire cijfers van de grote constructeurs geven een indica-

tie: bij Kone steeg de omzet van 55,5 miljoen euro in 2001 naar 68,4 miljoen in 2003, bij Schindler steeg de omzet in dezelfde periode van 76 naar 79 miljoen euro.

Frank Serneels van Agoria spreekt namens de Belgische lift-industrie. Hij vertegenwoordigt die ook in de Europese belangenorganisatie ELA (European Lift Association). Bij Agoria zijn naast de vier grote constructeurs (Otis, Kone, Schindler en ThyssenKrupp) nog acht kleine liftbedrijven aangesloten. Volgens Serneels rekent de sector erop dat het koninklijk besluit extra bestellingen oplevert. Otis stelde begin september tijdens een roadshow nog producten voor die het in het kader van het KB ontwikkeld heeft.

Maar het resultaat schijnt tegen te vallen. Volgens Frank Serneels hebben de Externe Diensten voor Technische Controle al 20.000 risicoanalyses gemaakt en daarna zo'n 10.000 offertes

opgesteld, maar zijn er maar 1.000 bestellingen gevolgd.

Onafhankelijk liftingenieur Koen Vandewalle waarschuwt voor de marketingaanpak van liftconstructeurs. Hij kon na zes jaar werken bij de firma Kone sommige praktijken niet meer aanzien, en stapte er in 2004 op. 'Klanten die niet goed voor zichzelf uitmaken wat ze willen, of zelfs bij welke fabrikant ze onderdelen zullen kopen, riskeren het paard van Troje binnen te halen. Een nieuwe lift kan na 20 jaar makkelijk 2 tot 3 keer zijn prijs hebben gekost. Zo'n lift zit boordevol zeer kwetsbare elektronica, er zijn regelmatig reparaties nodig, maar de vervangstukken zijn peperduur. Ik heb gezien dat onderdelen eerst tegen twee keer de kostprijs maar later tegen vijf keer de kostprijs werden verkocht. Bovendien is de technologie van de grote constructeurs tot en met gepatenteerd. Onafhankelijke firma's, die soms tot 50 procent

goedkoper maar kwalitatief beter werken, mogen en kunnen helemaal niet meer aan de liften van de grote constructeurs werken.'

De sector, bij monde van Frank Serneels, is niet onder de indruk: 'Je kan de constructeurs toch niet verbieden aan onderzoek en ontwikkeling te doen.'

Levensgevaar

De discussie spitst zich vooral toe op het veiligheidsaspect. 'Er dreigen levensgevaarlijke toestanden', stelt Frank Serneels van Agoria. In veiligheid van liften hinkt België volgens Serneels erg achterop. 'In Frankrijk', zegt hij, 'zijn kooideuren al meer dan een decennium verplicht. In België zal dat pas tegen 2018 het geval zijn. Het gaat ons ook om toegankelijkheid. Onze populatie verouderd, er gaan meer oude mensen en mensen met een handicap in flatgebouwen wonen. Vandaar het belang van de stopnauwkeurigheid. Het scheelt echt of een lift 2 dan wel 3 centimeter boven de vloer van de gang stopt.'

De liftensector en Agoria hebben met hun betoog de eigenaarsorganisaties tegen zich in het harnas gegaan. 'Als we moeten kiezen tussen tientallen doden in de lift of hún veiligheidsmaatregelen', zegt Marc André van het NICM (Nationaal Informatie Centrum voor Mede-eigenaars). 'Als er zoveel ongevallen gebeuren als zij beweren, dat ze dan eindelijk eens met

waterdichte ongevallencijfers komen.'

Ons land telt 75.000 liften waarvan er 12.000 voor 1958 geplaatst zijn. Vooral met die oude liften zou het mis kunnen gaan. Frank Serneels: 'De wettelijke termijnen voor analyses en werken zijn door dat nieuwe KB verlengd. Maar wij vinden dat het uitstel niet zou mogen gelden voor de oudste liften. De risico's zijn echt te groot: het zal geen jaar meer duren voor de eerste oude lift naar beneden stort.' Serneels verwijst naar onderzoek in Denemarken, dat een exponentiële toename van de ongevallen voorspelt, als men niets doet.

Maar de statistieken zijn een teer punt. Op een congres van de European Lift Association (ELA) in 1999 in Brugge adviseerde de Zweedse afgevaardigde zijn collega's persartikelen over ongevallen zo breed mogelijk uit te smeren, 'omdat we geen statistieken hebben'. Een vereniging zoals het Algemeen Eigenaarsyndicaat pleegt graag aan die anekdote te herinneren. Eerder dit jaar schreef Ebru Gemici van het studiebureau van ELA dat haar statistieken nu, na drie jaar verzamelen, 'stilaan betrouwbaar worden maar nog ontoereikend blijven om trends aan te duiden.'

Agoria stelt dat veel eigenaars ongevallen met vrienden of familieleden niet aangeven terwijl de cijfers van de arbeidsongevallen met liften ook bij het ministerie van Arbeid niet publiek zouden zijn. Na wat aandringen zegt Frank Serneels dat er in Bel-

gië jaarlijks 300 arbeidsongevallen met liften gebeuren en dat Agoria de gebruikersongevallen op zo'n 1.000 per jaar schat. Zijn dat allemaal ernstige ongevallen? 'Wij stellen dat er jaarlijks 1 tot 2 dodelijke ongevallen met liften zijn.' Bij het laatste dodelijk liftongeval in ons land, in de zomer van 2004 in het Meteorologisch Instituut in Ukkel, raakte een conciërge in een lift achter een vuilcontainer gekneld. Maar dat ongeval deed zich niet in een 'oude lift' voor maar in een lift van rond 1970 die volgens wetgeving uit 1982 al gemoderniseerd was.

Liftspecialisten

Discussie is er ook over hoe het koninklijk besluit en vooral de uitvoeringsmodaliteiten tot standkwamen en wie daar beter van wordt. Philippe Casteleyn, vroeger bij AIB-Vinçotte en nu bij de constructeur Schindler, zou met zijn adviezen zwaar op de beleidsdeel Consumentenzaken van minister Freya Van den Bossche hebben gewogen. De liftensector zou via de strengere wetgeving ook de kosten voor de veiligheid van de lifttechnici op de particuliere eigenaars willen afwentelen. Marc André van NICM: 'Onze liften draaien al 40 jaar. Nu moeten we ineens zwaar investeren, maar niet in de eerste plaats in de veiligheid van de gebruikers. Het overgrote deel van de praktische maatregelen betreft de veiligheid van de onderhoudsploegen.'

Frank Serneels van Agoria antwoordt met een verwijzing naar de Europese normen: 'Het Comité Européen de Normalisation (CEN) heeft de SNEL-norm opgesteld. SNEL staat voor Safety Norm Existing Lifts, die zeer gefocust is op het belang van de werknemers van de liftmaatschappijen die inspecties en werken moeten uitvoeren. Bovendien waren zelfs de vakbonden ervoor gewonnen het KB te laten zoals het was.' De voorzitter van het CEN en een van zijn bekendste specialisten is Pierre Bianchini van Kone-Belgium.

Nu spelen de Europese bepalingen voor België strikt genomen geen rol. Ingenieur Pierre Six: 'De Europese Commissie heeft gezegd dat de lidstaten de veiligheid van oude liften ernstig moeten onderzoeken. Dat was een aanbeveling, geen dwingend richtlijn.'

Maar de SNEL-norm van de CEN is wel in de Belgische procedure opgenomen. Pierre Six: 'Het komt er nu op neer dat de Externe Diensten voor Technische Controle een checklist mogen gebruiken die op de Safety Norm is gebaseerd. Maar als je die norm op oude liften toepast, betekent het feitelijk dat je een nieuwe lift moet installeren. We vragen ons nog altijd af hoe de Externe Diensten de toestemming voor die checklist hebben gekregen. Er zijn parlementaire vragen over gesteld, maar die hebben geen klaarheid gebracht.'

Raf CUSTERS

NV DE WERELD

BOUWINGENIEUR IN DUBAI

(tijd) - 'Sinds 1972 heb ik bijna alleen in het buitenland gewerkt. Tussen opdrachten in Irak, Rwanda, Kameroen, India en Libië door ben ik steeds naar de Verenigde Arabische Emiraten teruggestuurd. Ik heb ze zien evolueren van boerendorpjes naar hoogtechnologische metropolen.'

'Na twee jaar op een bouwproject in Algerije ben ik in 1974 door Besix aangenomen. Mijn eerste opdracht was in Sharjah, een buuremiraat van Dubai. Ik werd ingezet in de bouw van een cementfabriek. Mijn vrouw en ik woonden er in een verouderd villaatje. Er was geen aarding in het huis en de muren waren zo vochtig dat we de elektriciteit erdoor konden voelen stromen. In Sharjah was er toen één winkel, een piepkleine supermarkt waar onder meer bevroren vlees verkocht werd. Met een elektrische zaag werd dat in stukken gesneden. Pas als het outdoord was, thuis in de keuken, wisten we wat we in de pan gingen krijgen. Dubai was in die tijd niet

veel groter dan Sharjah. Ik herinner me nog de opening van het eerste internationale hotel, het Intercontinental, in 1975. Met zijn cafetaria, ontworpen als een reusachtige visserboot, bood het een voorsmaakje van de glitter die we hier nu zo gewend zijn.'

'Sinds januari werk ik op Burj Dubai, een gigantisch bouwproject aan de rand van Dubai. De ontwikkelaar Emaar Properties wil met Burj Dubai de hoogste toren ter wereld bouwen. De hoogte zal afhangen van de hoogte van de concurrentie torens op het ogenblik van afwerking in 2008, maar zal schommelen rond 800 meter. Gespreid over 160 etages zal de toren een hotel, representatiekantoren en privé-appartementen herbergen.'

'Besix werkt voor dit project samen met de lokale firma Arabtec en de Koreaanse bouwmaatschappij Samsung, het bedrijf dat een van de Petronas-torens van Kuala Lumpur opleverde - met 452 meter tot in 2003 de hoogste torens ter wereld.

Als assistent van onze Koreaanse projectdirecteur ben ik verantwoordelijk voor de totale uitvoeringsmachine, inclusief coördinatie van onderaannemers, engineering en werfcontrole, en heb ik twee ploegen van 800 werklieden onder mijn vleugels.'

'In juli en augustus leggen we de werken stil van 12.30u. tot 16.30u. In die uren is het vaak 45 graden met een luchtvochtigheidsgraad tussen 40 en 60 procent. De avondploeg is dan actief tot in de vroege uurtjes. Omdat de temperatuur van vers beton niet hoger mag zijn dan 32 graden, kan het alleen 's nachts gegoten worden en dan nog moet er ijs aan het mengwater worden toegevoegd. Momenteel werken we aan de benedenverdiepingen. Over één etage (4.000 vierkante meter) doen we met 800 werklui zeven à acht dagen.'

'In elk project in mijn 31 jaar bij Besix heb ik ernaar gestreefd een goede ploeg te scheppen. Qua uitdaging staat Burj Dubai op een

eenzame hoogte. Van 1.600 mensen een eensgezind team maken vraagt bloed, zweet en tranen, maar geeft ook enorm veel voldoening.'

'Met mijn vrouw woon ik in Jumeirah, een residentiële wijk buiten Dubai. Onze drie kinderen zijn het huis uit, maar tot hun achttiende hebben ze met ons meegereisd. We beschikken hier over weelderige parken, de mooiste hotels, de laatste nieuwe films, de beste restaurants. In de Blue Bar van het Novotel Hotel kunnen we zelfs een Duvel of Kriek drinken. Maar alle luxe ten spijt blijft Dubai oppervlakkig en artificieel aandoen. Telkens we in België zijn, genieten we van de intimiteit van de binnensteden. Ondanks de files en de typisch Belgische politieke strubbelingen die na lange tijd in het buitenland bekrompen aandoen, blijft België ons land. Op het West-Vlaamse platteland hebben we een mooie ferme te gekocht. Een nest voor als we genoeg van de wereld gezien hebben.'

Annick VANDORPE

'IN ELK PROJECT in mijn 31 jaar bij Besix heb ik ernaar gestreefd een goede ploeg te scheppen. Qua uitdaging staat Burj Dubai op een enzame hoogte. Van 1.600 mensen een eensgezind team maken vraagt bloed, zweet en tranen, maar geeft ook enorm veel voldoening.'



Ivan Bruyninckx (59), bouwingenieur Besix en assistent projectdirecteur Burj Dubai, Dubai.

(RV)