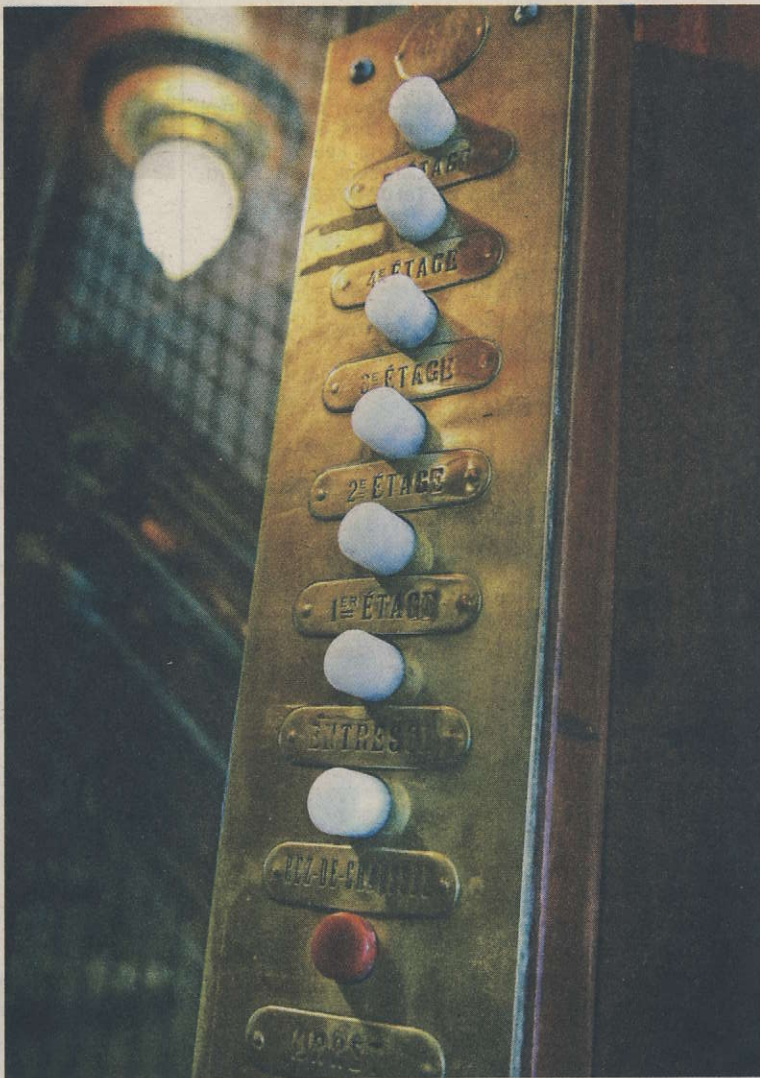


ANTIEKE LIFTEN IN APPARTEMENTSGEBOUWEN DREIGEN TE VERDWIJNEN



Keizer Karellaan 124, Brussel. © bdw



Eugène De Molderstraat 1, Brussel. © bdw



‘Red de oude liften’

VAN ONZE MEDEWERKSTER
ILKA DE BISSCHOP

BRUSSEL | Doorheen het hekwerk van een kleine lift in een majestueus hoekhuis in Schaarbeek kijken we toe hoe het tegengewicht ons tegemoet rolt. Even later krijgen we de liftbak zelf in het vizier, met daarin een vriendelijk glimlachende Johan Basillades. Hij is eigenaar van een van de appartementen in het gebouw, en dus ook mede-eigenaar van de lift, die dateert uit 1928. De lift werd speciaal voor het gebouw op maat gemaakt, en dat is eraan te zien. Het hekwerk, het glanzende houten plafond van de liftbak, de lampen... De lift mist enkel nog een jongeman in Robbedoes-outfit om het plaatje compleet te maken.

‘De lift hoort erbij, als je het mij vraagt’, zegt Basillades. ‘Ze maakt deel uit van het patrimonium van het gebouw. Het zou erg jammer zijn om ze te moeten vervangen door een nieuw exemplaar dat niet meer die charme van weleer uitstraalt. Bovendien kost de vernieuwing stukken van mensen.’ Waarom moeten al die liften dan vernieuwd worden? Nadat Europa een paar raadgevingen had uitgevaardigd om de veiligheid van oudere liften te verzekeren, werd in België in 2003 een koninklijk besluit uitgevaardigd met meer dan zeventig punten waaraan liften moeten voldoen, legt René Coppens (Open VLD) uit. ‘Tegen 2013 zouden alle liften moeten zijn aangepast.’ In totaal

Naar schatting 75.000 oude liften moeten tegen 2013 grondig worden gerenoveerd of vervangen door moderne exemplaren. De kosten per stuk lopen soms in de honderdduizenden euro's. ‘Niet alleen gaat daardoor waardevol patrimonium verloren, het besluit brengt ook een sociaal drama teweeg.’

gaat in België om ongeveer 75.000 liften, vooral in de steden: Brussel, Antwerpen, Gent en Luik. ‘Die lijst is zwaar overdreven, vindt Coppens. ‘Dat besluit werd uitgevaardigd onder lobbywerk van de grote liftconstructeurs, die ondertussen overigens al veroordeeld zijn voor kartelvorming. Mijn medestanders en ik zouden die lijst liever aangepast zien tot een redelijker lijst.’

‘We zijn niet tegen veiligheid, laat dat duidelijk zijn’, verzekert René Coppens. ‘Maar we willen wel dat rekening wordt gehouden met het stedelijke patrimonium en met de sociale gevolgen van de opgelegde aanpassingen. Gemiddeld kosten de nodige aanpassingen immers 5.000 à 15.000 euro per betrokken wooneenheid. En niet alle appartementsbewoners in de stad zijn rijke mensen. Er worden bijvoorbeeld heel wat gepensioneerden getroffen door de maatregel. Mijn eigen tante, bij-

voorbeeld, is intussen de tachtig gepasseerd en leeft van haar pensioentje. Nu zou ze tegen 2013 maar liefst 25.000 euro moeten ophoesten om haar deel van de renovatie van de lift te betalen. ‘Ik ben intussen al zo oud, misschien leef ik niet meer zo lang zodat ik dat bedrag niet meer moet betalen’, herhaalt ze nu steeds. Daarom vragen we dat als het besluit

‘Lift maakt deel uit van het patrimonium van een gebouw’

niet meer wordt aangepast, de deadline op zijn minst wordt uitgesteld, zodat de getroffen eigenaren wat meer tijd krijgen om het nodige bedrag bijeen te sparen.’

Bovendien zijn die oude liften helemaal niet onveilig, argumenteren de tegenstanders van het huidige kb. ‘Wanneer zo'n lift goed onderhouden wordt en op een verantwoorde manier gebruikt, is ze helemaal niet onveilig’, zegt Pierre Six van het Comité tegen het Verplicht Moderniseren van Liften. Six, een burgerlijk ingenieur, vindt de wetgeving overdreven. ‘Een beter alternatief is volgens mij de Kinney-methode. Daarbij gebeurt een individuele risicoanalyse van de lift en worden enkel de zinnige aanpassingen uitgevoerd. Zo kun je de mogelijke veiligheidsproblemen in de meerderheid van de gevallen oplossen met een paar goedkope, simpele ingrepen die ook de es-

thetiek van de lift respecteren.’

Een van de theoretische veiligheidsproblemen is dat kinderen hun handjes doorheen het hekwerk zouden kunnen steken. ‘Ik heb twee kinderen en ik vind de lift met hen nemen niet onveiliger dan bijvoorbeeld met de metro rijden’, vertelt Basillades. ‘Net als wanneer de metro binnenrijdt, moeten ze tijdens een rit met de lift achter mij blijven staan, zodat ze hun handjes niet doorheen het rooster kunnen steken.’

‘En een lichtnet installeren achter het hekwerk lost het probleem zelfs helemaal op’, verzekert Six. ‘Wanneer bijvoorbeeld een uitgestoken handje of een kwispelende hondenstaart het lichtnet stoort, wordt de lift meteen gestopt. Die ingreep kost hoogstens enkele duizenden euro's.’

De statistieken bewijzen ook dat liften niet bepaald moordtuigen zijn. ‘Uiteindelijk hebben wij maar weet van één zwaar ongeval met een lift’, vertelt Six. ‘En dat ongeval is dan nog in feite veroorzaakt door een van de verplichte modernisering. Een conciërge raakte verpletterd door een vuilnisbak die was blijven haperen aan de wand en die de lichtstraal niet had geactiveerd. Als het oude hekwerk niet was vervangen door een lichtstraal, had dat nooit kunnen gebeuren.’

ONLINE

www.comite-liften-ascenseurs.be
www.standaard.biz/wonen



Zelfbestuursstraat 9, Brussel. © bclw

Vakmensen voor vakwerk

BRUSSEL | Paul Mariën is een liftechnicus in het Brusselsel. Hij specialiseert zich onder meer in het onderhoud van de oude vooroorlogse liften. Een lift moet immers minstens twee keer per jaar een onderhoudsbeurt krijgen door een gecertificeerde technicus. 'Dat is een vak apart', zegt hij. 'Elk van die liften is een uniek stuk. Ze werden speciaal op maat van het gebouw gemaakt, door vakmensen. Het zou oneindig jammer zijn als die liften niet werden bewaard. Bovendien zou het ons ook werkgelegenheid kosten. Want de grote producenten laten hun liften in

lagelonenlanden bouwen.' Mariën coördineert een netwerk van liftechnici die stagiairs opleiden. Meestal nieuwe Belgen uit kansarme wijken in Anderlecht. 'Niet alleen leren we die jongeren een stiel, maar ook leiden we broodnodige vakmensen op die de liften op een verantwoorde manier onderhouden.' Mariën werkt intussen druk aan de op-richting van een technische opleiding in samenwerking met een aantal technische scholen, ook buiten Brussel. In een zeventien jaar kunnen jongeren daarmee een opleiding met stage tot liftechnicus volgen. (idb)