



Niemand heeft er blijkbaar over nagedacht: wie nu juist de minister van Liften is in dit land. Domweg vergeten aan te wijzen. Dat er maar vlug witte rook komt uit de schouw van de Wetstraat, want 12.500 oude, ijzeren liften dreigen binnen drie jaar voorgoed te verdwijnen. En tienduizenden mensen een fameuze rekening in de bus te krijgen. Wat volgt, is een verhaal met ups en downs. Over David, Goliath, Freya en, tja, liften dus.

DOOR STIJN TORMANS/ FOTO'S SASKIA VANDERSTICHELE

GEZOCHT:

Minister van Liften

Wat voorafging. Er wordt in dit land te veel gezeurd over wat voorafging. Toen er nog komkommers verkocht werden in de zomer, het maanden aan een stuk regende en de griep niet multicultureel was. Maar één ding moet zelfs de grootste vroegerhater toegeven: ze konden machtige liften bouwen. De ups en downs gebeurden in stijl. Oude Dames worden ze weleens genoemd. Omdat ze wat trager gaan. Maar ook vanwege hun ijzeren harmonicahek, hun krakende houten vloer. En hun geur: een mengsel van geschiedenis en glamour. Er bestaan nog 12.500 oude liften in België (bouwjaar: voor 1958). In de grote steden: Brussel vooral, maar ook Antwerpen en Luik.

Maar dus niet lang meer. In 2003 werd er een wet goedgekeurd. Tegen 2013 moeten alle liften 'gemoderniseerd' zijn. In de praktijk: vernield en vervangen worden. De Oude Dames zouden niet meer deugen, niet veilig meer zijn. Destijds was er heel wat protest tegen dat lift-KB. Omdat het wéér een stuk België is dat dreigt te verdwijnen.

Maar het protest lijkt de laatste jaren opgedroogd. Niets meer gehoord of gelezen over de oude liften. Wel gezien. In café *Moments* op de Meir in Antwerpen. Een Oude Dame die, in naam van de wet, totaal gemolesteerd werd. Wég glamour, wég geschiedenis.

Moments. Er zitten jaren tussen dat ene moment dat er iets beslist wordt in een of ander hoofdkwartier en het moment dat je er bijna *en stoemelings* iets van merkt op straat. Maar tussen wet en werkelijkheid zitten ook mensen. Een Goliath, altijd. En heel soms ook een David. Bij hem begint dit verhaal: op een namiddag in de hittegolf van 2009.

'Keizer Karellaan 124', had hij aan de telefoon gezegd. Voor we praatten, wou hij een heel *schone* lift tonen. Hij heeft woord gehouden: art deco uit de tijd dat Brussel nog o la la la was. 'Architect Jean Delhayé,' doceert hij streng, 'een leerling van Horta. Licht en lucht.' En drukt op de knop *Sième étage*.

Paul Mariën behoort tot allerlei uitstervende rassen: dat van de tweetalige Brusselaars, de liftreparateurs, de causeurs. Zijn vader heeft nog gewerkt bij Jaspar. Een naam, in de tijd dat de Belgen nog liften konden bouwen. Jaspar werd in de jaren zestig na een acht maanden durende staking opgeslokt door een of andere multinational. De *modern times* maakten hun opwachting. Vader Mariën had toen allang zijn eigen liftenfirma: Atelier Mariën. In de zomer nam hij zijn zoon weleens mee, op tocht door de stad. Het was op slag liefde met de Oude Dames. Tot vader Mariën onverwacht stierf op een dag in 1958. Paul, zeventien toen, nam de firma over. Hij had al vlug door dat hij nooit zou kunnen concurreren met de grote multinationals. En specialiseerde zich, tot groot verdriet van zijn moeder, in de reparatie van liften.

Vandaag is Paul Mariën een naam in Brussel. De pensioenleeftijd gepasseerd, maar hij kan het niet laten om ze te verzorgen. Vijfhonderd, schat hij, heeft hij er onder zijn hoede. 'Misschien wel zeshonderd.' Hij is een van de laatsten die nog weten hoe ze werken. Zoekt overal in Europa naar vervangstukken – die Oude Dames zijn een *amour fou* die maar niet overgaat.

In die vijftig jaar heeft hij vanuit de lift de wereld zien veranderen. En de mensen. Hij herinnert het zich nog goed: vijftwintig jaar geleden, de eerste raid op de Oude Dames. De harmonicahekken moesten weg van een of andere minister. Te gevaarlijk: er zou maar eens iemand zijn hand moeten doorsteken. De maatregel gold alleen voor liften met een conciërge of ►

► een liftboy. Het resultaat was voorspelbaar: de conciërges en liftboys kregen hun C4. Paul heeft de meesten later nog teruggezien. Eén opgeknoopt. Anderen bedelend aan de deuren van Brussel Noord: stoere mannen zonder hun Robbedoespak. En nee, dat was ook geen gezicht.

Vijfde verdieping. Ik vraag Paul of dat ding niet gewoon naar beneden kan storten. Hij lacht. Zijn gezicht verradt dat het een domme vraag was.

Liften hebben altijd bestaan – keizer Nero had er naar verluidt één, toen hij nog kweek was. En Lodewijk XV, om zijn minnares te bezoeken. Maar de vader van de moderne liften heet Elisha Graves Otis. Tijdens de wereldtentoonstelling van 1854 in New York demonstreerde hij zijn elektrische lift met valbeveiliging. Otis stond zelf in de cabine en liet voor het oog van de verzamelde wereldpers de kabels doorknippen. Het publiek hield de adem in, maar het ding zakte amper een paar centimeters. *'All safe, gentlemen!'* riep hij en wandelde naar buiten. *'In elke lift zit een snelheidsbegrenzer'*, legt Paul uit. *'En dan nog: als er een kabel knakt, dan zijn er nog altijd drie kabels.'*

En toch zijn liften in al die jaren enorm veranderd. Otis vond dat liften open moesten zijn. Het draaide niet alleen om stijgen en dalen. Maar ook om zien en gezien worden. Om contact maken. De lift nemen was een gebeurtenis. Niet toevallig stond hij centraal in een gebouw. *'Die oude liften zijn ook allemaal gemaakt op maat van het gebouw'*, vertelt Paul. *'Artisanaal werk: daarom zien ze er ook allemaal anders uit.'*

In het begin van de twintigste eeuw beleefde de lift zijn *heure de gloire*. Zeker in grote steden als Brussel en Parijs waar de appartementsblokken uit de grond rezen, om de overbevolking op te vangen. De wereld zou er voortaan anders uitzien. Letterlijk, dan. De uitvinder van de wolkenkrabber, bijvoorbeeld, sloeg een zucht van opluchting. Zijn uitvinding had er anders nogal sulig uitgezien.

Intussen werd het ambacht een industrie. De liftenmakers zoals Paul verdwenen, één voor één. Net zoals de open liftschachten, om de kosten te drukken. Liften werden niet langer op maat van een gebouw gemaakt. Het was nu omgekeerd: het gebouw werd op maat van de lift gemaakt. Liften rolden *en masse* van de band, zagen er een beetje hetzelfde uit. Een beetje saai, vooral, de tijden waren er ook naar. En ze geurden niet meer naar glamour. De lift nemen was niet langer een gebeurtenis. Hoogstens een oefening in *'hoe geef ik mezelf een houding bij wildvreemden?'* Bij wijze van troost werd de liftspiegel geïntroduceerd. Al kwam die laatste er ook wel om een andere reden: volgens som-

migen leek de gesloten lift verdacht veel op een doodskist. De lift naar de hemel nemen: het woord *'liftvrees'* werd prompt uitgevonden. Vandaag is het nog altijd populair, maar vooral om een heel andere reden.

De liftwereld wordt gedomineerd door vier grote multinationals: Otis, Schindler, Kone en Thyssen. Ze lobbyen in Europa al langer tegen de oude liften. Omdat ze totaal onveilig zijn, beweren ze. Omdat ze geld geroken hebben, roepen de tegenstanders. In Frankrijk zou de vervanging van oude liften naar schatting 9 miljard euro opbrengen. In België een slordige 2 miljard euro.

De Europese Commissie had in 1995 oren voor de lobbyisten en vaardigde een *European Norm for Safety* uit. Geen richtlijn, maar een aanbeveling. Dus: niet-bindend. Dat de grote multinationals lobbyen voor hun zaak is trouwens meer regel dan uitzondering. Er is op zich ook niets fout mee: er loopt daar 15.000 man te lobbyen. Europa stelde bovendien *'dat het zich ingespannen had om rekening te houden met alle gesprekspartners'*. Fijn. Tot het die *'gesprekspartners'* opsomde: allemaal lui van de lift-industrie.

Het gelobby ging intussen door. Acht jaar later, in 2003, zette België de Europese aanbeveling om in een wet. Voortaan kwamen er verplichte liftcontroles, variërend van twee tot vier keer per jaar. Alle liften moesten ook door de Externe Dienst voor Technische Controle op risico's worden gecontroleerd. Die gebruiken daarbij een checklist van 70 punten. *'Weg met de open liftschachten'* was punt zoveel.

Later bleek de checklist opgesteld te zijn door een werkgroep van Agoria (een federatie die onder meer een groot deel van de liftindustrie vertegenwoordigt). Paul: *'Tja, dan weet je het wel zeker.'*

Het KB lokte protest uit. Van het Comité tegen de Verplichte Modernisering van Liften, maar ook van het Nationaal Informatiecentrum voor Mede-eigenaars en het Algemeen Eigenaars Syndicaat. Hun voorzitter Béatrice Laloux werd amper eenmaal toegelaten tot de vele vergaderingen en discussies met minister Freya Van den Bossche (SP.A) en Agoria over de wetteksten. Maar toch haalde ze een slag thuis: Van den Bossche versoepelde de procedure en verlengde de termijnen voor verplichte modernisatie. Uitstel van executie,

zeg maar. In 2007 werden de vier liftmultinationals door de mededingingsautoriteit van de Europese Unie veroordeeld tot een recordboete van 1 miljard euro vanwege kartelvorming. De tegenstanders hoopten dat die boete ogen zou openen, dat de regering het KB weer zou intrekken. Maar Van den Bossche gaf *geen sjoe-*



'Het verzet in de oorlog is ook begonnen met één man.'



'Dit is een sociaal drama voor veel gepensioneerden.'

'De multinationals hebben het spel ongelofelijk slim gespeeld', mompelt Paul, terwijl we weer naar het gelijkvloers zakken. 'IJveren voor méér veiligheid – wie kan daar nu tegen zijn? Ik ben ook voor goede en duidelijke veiligheidsnormen. Een lift die niet onderhouden wordt: dat is heel gevaarlijk. Maar oud wil daarom nog niet zeggen 'versleten'. Vergelijk het met een oud lief: je kent haar kwaliteiten, maar ook haar gebreken. En vooral: je weet hoe je ermee moet omgaan. Bij een nieuwe liefde is alles nog onvoorspelbaar.'

Terug op de rez-de-chaussee. 'Ik doe dit werk sinds '58. Nog nooit heb ik een dodelijk ongeval meegemaakt met een oude lift. Trouwens: als die liften inderdaad zo gevaarlijk zouden zijn, waarom laat Freya Van den Bossche ze dan nog vijf jaar draai-

en? Dan zouden ze toch onmiddellijk stilgelegd moeten worden? Totaal onverantwoord om daar iemand op te laten.'

Een gevoelig punt, dit. Er bestaan geen statistieken over dodelijke ongevallen met oude liften. Of beter: wie ze heeft, mag ze nu tonen. Agoria in elk geval al niet. Bij monde van haar woordvoerder heeft de organisatie 'géén weet van dergelijke statistieken'. Merkwaardig, want het was destijds de voornaamste reden om die Europese norm in te voeren. En later het KB.

Een tijd geleden, op een congres van de *European Lift Association*, raadde een kopstuk uit de sector zijn collega's aan 'om incidenten met oude liften, bij gebrek aan statistieken, zo breed mogelijk uit te smeren in de pers'. Dat uitsmeren valt enigszins tegen. Het laatste grote dodelijke liftongeval dat de kranten haalde, dateert van de zomer van 2004. Een man stierf in de lift van het KMI in Ukkel. Niet dat er sindsdien geen problemen waren met liften. Integendeel zelfs. Twee weken geleden lekte uit dat de liften in heel wat sociale woonblokken in Antwerpen stilliggen. En ook de lift van de bibliotheek van Gent-Zuid leeft koppig zijn eigen leven. En zo kunnen we nog even doorgaan over alle liften met kuren: maar in alle gevallen gaat het om relatief nieuwe of gerenoveerde liften. Toch één ongeval met een oude lift. In de zomer van 2006 raakte de hond Snoopy verstrikt in een open koker. Adieu Snoopy.

Een paar dagen later. Hittegolf in Antwerpen. We stijgen weer in stijl: in een prachtige Otis uit 1922. Mede-eigenaar is Karel Van den Bergh, lid van het Comité Tegen De Verplichte Modernisering van Liften.

Best wel ironisch, begroeten we hem. Dat hij zich vandaag verzet tegen een multinational die zijn eigen lift wil vernietigen. 'In 1922 was Otis nog een goeie', lacht hij. 'Onze regering heeft zich natuurlijk ongelofelijk laten vangen door die multinationals.

Maar wat echt een schande is: dat wij, de eigenaars, er nu voor mogen opdraaien. Niet alleen dreigen we onze prachtige lift kwijt te spelen, een nieuwe kost soms 75.000 tot 150.000 euro. Leg dat bedrag maar eens op tafel. Zeker voor oude mensen is het een ramp, die kunnen niet zomaar een lening aangaan. Ik ken verschillende mensen die zijn moeten verhuizen vanwege de lift. En er zullen nog velen volgen: tienduizenden mensen zullen de komende jaren met dit probleem geconfronteerd worden. Ze schermen vaak met de werkgelegenheid. Maar ook dat is een non-argument: heel veel van die liften worden gemaakt in lagelonenlanden. En binnenkort gaan ze op afstand liften kunnen herstellen. Komt er niemand meer langs. Bovendien hebben de nieuwe liften, in tegenstelling tot de oude, maar een ►

► beperkte levensduur: soms moeten ze al na tien jaar vervangen worden.'

Die grote multinationals zetten ook de *syndics* van grote appartementsblokken onder druk, zegt Van den Bergh. 'Meestal kennen ze niets van zo'n lift. Maar die krijgen dan te horen: "Pas op, als er iets gebeurt: jij bent verantwoordelijk." Natuurlijk zwichten die dan. Ik vermoed ook dat ze onder tafel nog een percent krijgen op de nieuwe liften.'

En de veiligheid? 'Ik weet ook wel: iemand die zijn hoofd in die open liftschacht steekt, wordt onthoofd. Maar is dat dan niet zijn eigen schuld? En gaan we straks dan ook alle sporen van de trein overkappen? Het is alsof ze een wet zouden goedkeuren om alle huizen die honderd jaar oud zijn af te breken, want die zijn gevaarlijk. Dat er nog nooit problemen geweest zijn, dat maakt niet uit. (zucht) Dit dossier heeft jarenlang op tafel gelegen bij Freya Van den Bossche en de SP.A. Maar wat de socialisten ermee gedaan hebben, is bijzonder asociaal. Een sociaal drama voor veel gepensioneerden.'

Hallo Freya Van den Bossche?

'Freya wenst hier niet op te reageren', zegt haar woordvoerder. 'Vooral omdat het haar bevoegdheid niet meer is. Het dossier ligt al twee jaar op het bureau van de nieuwe minister, Vincent van Quickenborne. U moet hem bellen.'

Dag Vincent van Quickenborne! 'Weet u zeker dat liften onze bevoegdheid is?' stamelt zijn woordvoerder. 'Ik val uit de lucht, maar ik zoek het op.' Een kwartier later: 'Zoals ik al dacht: wij hebben er niets mee te maken, het dossier ligt op het bureau van Paul Magnette.'

Goedemiddag Paul Magnette! 'Liften?' vraagt zijn woordvoerder. 'Waar begint u over? Ik weet niet of wij daar iets mee te maken hebben. Is dat niet de bevoegdheid van Vincent van Quickenborne?'

Mijnheer, er moet toch iemand in dit land minister van Liften zijn. 'Euh, ik zoek het voor u op.' (... *nog steeds aan het zoeken*)

Hittegolf in de hoofdstad. Nog een paar Oude Dames gaan bekijken met Paul Mariën in Elsene. 'De mooiste van de stad, *men-neke*.'

Waar we ook hemelwaarts stijgen: iedereen kent Paul hier. Ze spreken hem aan over de stand van de lift en de wereld. 'Dat is het mooie aan de job', zegt Paul, terwijl we naar de volgende lift rijden. 'In die vijftig jaar heb ik nooit met een contract gewerkt. Altijd op basis van vertrouwen, zoals ik dat vroeger gezien had bij mijn vader. We discussiëren. Of drinken een pint, maar we leven tenminste. Op de hoofdkwartieren van die grote firma's

zien ze alleen cijfers. Niet de onwaarschijnlijke kunstwerken die achter de gevels staan. Niet de mensen.'

'Weet je,' zegt hij plots, 'die wet is eigenlijk een goudmijn voor mij. Maar ik krijg het niet over mijn hart om die mooie dingen te vernietigen. Mijn job is geen ambacht meer, het is een geldfabriek. Ik begrijp niet dat politici dit laten gebeuren. Zeker in Antwerpen is er heel weinig respect.'

'Onderschat Paul Mariën niet', had Karel Van den Bergh ons verteld. Een vriend van hem had een offerte gevraagd voor de modernisering van zijn lift. Eerst bij een multinational: 110.230 euro + vernietiging van de lift. Dan bij Mariën. 41.646 euro + behoud van de lift.

'Ik werk via de methode-Kinney', zegt Paul. 'Daarbij gebeurt er een individuele risicoanalyse van de lift en worden alleen de zinnige aanpassingen uitgevoerd. Neem nu die harmonicadeuren: die multinationals plaatsen daar stalen deuren voor de veiligheid. Lift om zeep. Ik installeer een elektrisch gordijn: dat zie je niet en het kost ook niet zoveel. Maar als je je hand erdoor steekt, valt de lift stil. Pas op: de methode-Kinney is geen wondermiddel: er moet soms nog veel te veel verminkt worden. Maar het is iets.'

De wijsheid van de man van 't vak. Er is maar één probleem: niemand kent de methode-Kinney. Laat staan dat er ambachtslui zijn om ze toe te passen. Maar ook daar heeft Paul over zitten nadenken. We zeiden het al: in die vijftig jaar in de lift heeft hij zijn stad hard zien veranderen. Zien verdonkeren, vooral, de grootstedelijke tijdbom horen tikken. Terwijl hij al jaren weet: de huidskleur van de mensen in al die liften zal nooit meer veranderen.

En dus is hij in Anderlecht naar zo'n school vol zogenaamde probleemjongeren gegaan. Aan de directie gevraagd of ze niet geïnteresseerd

waren om een opleiding liftreparateur op te richten. Omdat het een 'mooier toekomstperspectief was dan *'t prison*'. Ze waren geïnteresseerd. De opleiding is er nu. Hij heeft een paar stagiairs lopen: een Turk, een Marokkaan, twee zwarten. 'Fantastische stielmannen.' Ze leren de moderne technieken, maar ook... 'Hij heeft hen stiekem begiftigd met de liefde voor de Oude Dames. Dat het een *amour fou* is die nooit meer overgaat, heeft hij er niet bij verteld. En dat de multinationals er niet blij mee zijn, dat ook niet.'

Hij grijnst. Hij, de man zonder diploma, die vijftig jaar geleden dacht dat hij niet tegen de multinationals zou opkunnen: die zet ze in zijn late dagen schaakmat. Een beetje toch. 'Het verzet in de oorlog is ook begonnen met één man', zegt hij. 'Met iemand die een bord omhoog stak: "Stop! Dit kan niet meer." Kom, ik weet nog een hele mooie lift staan...'

En hij drukt het gaspedaal wat dieper in. 



PAUL MARIËN

'Mijn job is geen ambacht meer, maar een geldfabriek.'