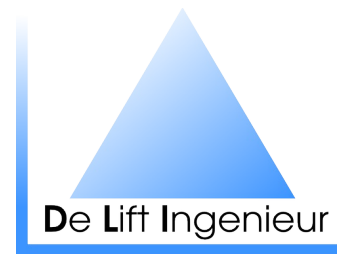


VME residentie SAVOY
P/A Era la Plage
Distellaan 34
8434 Middelkerke



Oostduinkerke, 11/12/23

**Inzake : Residentie SAVOY, Koning Ridderdijk 16, 8434 Middelkerke
Bijstand aan de VME tijdens de grondige keuring van de lift door Vinçotte op 28 november 2023.**

Geachte,

Zoals afgesproken was ik aanwezig bij de keuring door Vinçotte op 28 november 2023.

Voor Vinçotte blijft het onoverkomelijk dat het technisch dossier van de lift onvolledig is. Dit lijkt voor een toeschouwer een "administratief" probleem, maar door het ontbreken van bouwplannen, stabiliteitsberekeningen en waarheidsgetrouwe handleidingen en attesten, is het voor Vinçotte fysiek onmogelijk om de conformiteit van de lift vast te stellen, en dit zowel volgens de oude richtlijn 95/16/EG dan wel volgens de recentere 2014/33/EG.

Alle voorliggende keuringsverslagen van Vinçotte uit 2013, 2014 en 2017 gaan over keuringen die onvolledig waren. Er werden nooit fysieke proeven met testgewichten uitgevoerd. Ook de huidige keuring door Vinçotte zal niet leiden tot een gezondmakingsprogramma. Een keuringsverslag vormt geen handleiding om een lift te bouwen.

De verslagen van zesmaandelijks keuringen die u mij bezorgde over de afgelopen jaren, verbieden telkens het gebruik van de lift. Dit zal zo blijven. De wettelijke toezichthouder, de FOD, volgt in concrete dossiers de verslagen van de EDTC: Als de lift afgekeurd is moet ze stilgelegd worden. De beheerder/syndicus is daarvoor verantwoordelijk.

De keuringsfirma's (Vinçotte, BTV, BTI, KonHef,...) zijn verplicht om aan de overheid de lijsten door te geven van alle liften die door hen afgekeurd zijn, en waarvan men bij herhaling vaststelt dat ze alsnog in werking blijven.

Uit die lijst selecteren de agenten-controleurs van de FOD steekproeven en komen zij controleren of de afgekeurde liften stilgelegd werden. Indien zij vaststellen dat de afgekeurde lift toch in werking is, zal de syndicus een PV van vaststelling ontvangen met het bevel om de lift buiten dienst te stellen. Indien de syndicus dit negeert, dan worden er minnelijke schikkingen uitgeschreven. Deze handelswijze van de FOD en de afkeuring door de EDTC dient juist om aan de gebruikers/gedupeerden een juridisch handvat te geven.

Dat de inspecteurs van de overheid in dit dossier nog niet ingrijpen is niet alleen ingegeven door toeval; door de summiere formulering van de non-conformiteit (CE-markering ontbreekt) op de verslagen van de

zesmaandelijkse keuringen, verlaagt dit kunstmatig de prioriteit.

We zouden zelf kunnen contact opnemen met de FOD aangaande dit dossier, en hen het verslag van Vinçotte bezorgen, maar het gevolg zal zijn dat de lift meteen en definitief buiten dienst moet tot er een EDTC een keuringsbewijs aflevert dat deze lift (of een nieuw te installeren exemplaar) veilig is.

Deze FOD zal zelf niet sanctionerend optreden naar MATRIX als constructeur of COSMOLIFT als onderhoudsfirmas. Enkel de mede-eigenaars zullen met de problemen opgescheept blijven.

Uit het voorverslag van Gerechtsdeskundige Tom Christiaens leren we dat MATRIX alle keuringen door Vinçotte contesteert met de stelling dat alleen MATRIX bevoegd was om in 2013 deze lift in dienst te stellen op basis van hun gecertificeerde interne controleprocedures.

Een lift kan nooit twee keer officieel in dienst worden gesteld.

Bovendien was MATRIX niet te opdrachtgever van Vinçotte (de geadresseerde is de syndicus namens de VME) bij de keuring in 2013, waardoor het verslag van deze keuring ook nooit de titel van eindcontrole mag voeren.

Alleen fabrikanten en installateurs kunnen een keuringsbedrijf de opdracht geven om het toestel te keuren volgens een "eindcontrole" alvorens het op de markt te brengen.

De terminologie "eindcontrole" betekent dat alle voorgaande stappen van ontwerp en fabricage al eerder onderworpen geweest zijn aan een onafhankelijke controle van de productieketen.

Het document van Vinçotte uit 2013 draagt dus ten onrechte de titel van "Verslag van eindcontrole van een lift".

Tegenover valse EG-verklaringen op basis van zelfcontrole staat Vinçotte en zelfs de overheid vrij machteloos. Er zijn voorbeelden legio van liftinstallateurs die na verloop van tijd failliet gaan en gewoon via andere vennootschappen herbeginnen.

Over de vermeende (copies van) attesten van MATRIX die in het technisch dossier zitten kan ik niets formuleren, want de documenten zijn niet gedateerd, niet getekend en bevatten manifeste, materiële fouten.

Dit toont wel aan dat MATRIX door alle mazen van de wet glipt door er een administratief kluwen van te maken dat inhoudelijk onvolledig is en meer vragen dan antwoorden oplevert. In dergelijke omstandigheden kan men niet vertrouwen op de procedurematige zelfcontrole binnen MATRIX.

Een technische regularisatie van deze lift lijkt zeer onwaarschijnlijk.

Er zijn belangrijke aanwijzingen voor stabiliteitsproblemen.

Er bestaat sedert augustus 2022 (document in bijlage) een alternatieve procedure die door de FOD en de EDTC's gehanteerd wordt om via een uitgebreid technisch onderzoek tot een regularisatie van een lift te komen zonder CE-attest.

Vinçotte wil hier deze procedure manifest niet (nooit!) toepassen. Zij nemen geen verantwoordelijkheid van constructeurs over.

Zelfs in het hypothetische geval dat we een andere keuringsfirma bereid zouden vinden om op die manier op te treden voor liften van MATRIX, dan zullen er eerst fysieke volkastproeven moeten uitgevoerd worden.

Om de kans tot slagen van zulke proeven in te schatten, heb ik de bevestigingsmechaniek van de rails aan de muren gecontroleerd, omdat dit voor de stabiliteit een belangrijk risico inhoudt.

De rails van de lift zijn vastgemaakt aan gelaste profielen via regelbare sleuven met boutverbindingen. Men gebruikt regelbare sleuven om de rails te kunnen uitlijnen. De bouten zijn van de maat M12 (metrisch 12). Deze moeten volgens de norm aangedraaid worden met 93 Newton-meter. Met behulp van een momentsleutel kon ik vaststellen dat die bouten minder dan 50 Newton-meter aangedraaid zijn.

Dit verklaart waarom de geleiders in het verleden scheef kwamen te staan. (Offerte Cosmolift, vermeld in het verslag van de gerechtsdeskundige) De geleiders kwamen al scheef bij de herhaaldelijke passage van de kooi tijdens normaal gebruik. Dit komt omdat het een "rugzaklift" is, waarbij het zwaartepunt niet tussen de geleiders ligt, maar enkele tientallen centimeters naar voren. Omdat de kooi dus naar voor hangt, duwt ze onderaan de geleiders naar de muur en trekt ze bovenaan de geleiders van de muur weg.

Als de lift op volle snelheid en met testgewichten in haar valbeveiliging wordt getrokken, treden er bij rugzakliften grote krachten op.



In het dossier zitten er geen stabiliteitsberekeningen die bepalen welke krachten er op de muurankers optreden. Deze berekeningen moeten in het liftboek bewaard worden bij elke zogenaamde CE-lift.

De geleiders staan momenteel niet recht. De krakende geluiden die we horen tijdens elke rit wijzen er op dat de kooi getorst wordt omdat de geleiders niet evenwijdig staan. Deze torsie zorgt voor extra belasting op de verbindingen.

De bovenstaande problematiek lijkt misschien nog oplosbaar.

Moeilijker wordt het als we ook naar de muren kijken waaraan deze lift is bevestigd. De volledige lift hangt hier tegen een gedegradeerde bakstenen muur van 9 centimeter dik.

Onderstaande vier foto's zijn genomen in het appartement op de 6-de verdieping. De foto's tonen de staat en de dikte van de muur waaraan heel de lift is bevestigd.



Het metselwerk en de metselspecie desintegreert al door er met een schroevendraaier in te prikken.



Door een gat kan men de liftonderdelen zien.



De oude lift was geen rugzaklift. Daardoor lag het zwaartepunt van de kooi in het midden tussen de geleiders. Dan oefenden de geleiders bijna geen krachten uit op de muren.

We kunnen daarom de redenering van de gerechtsdeskundige niet volgen waar hij stelt dat er oudere liften in dienst zijn die ook geen CE-attest hebben.

Bij de risicoanalyse op een oude lift gaat men er voor de stabiliteitsbeoordelingen van uit dat de hoofdstructuur van de lift behouden blijft. Hier gaat die redenering niet op door de structurele wijzigingen.

Voor nieuwe liften maakt de liftconstructeur voorafgaand aan de fabricage van de lift de nodige plannen waarop staat hoe sterk de muren moeten zijn volgens de berekende reactiekrachten. Deze plannen moeten bij nieuwbouw door de bouwheer of een architect worden nagezien en goedgekeurd vooraleer de lift mag gefabriceerd worden.

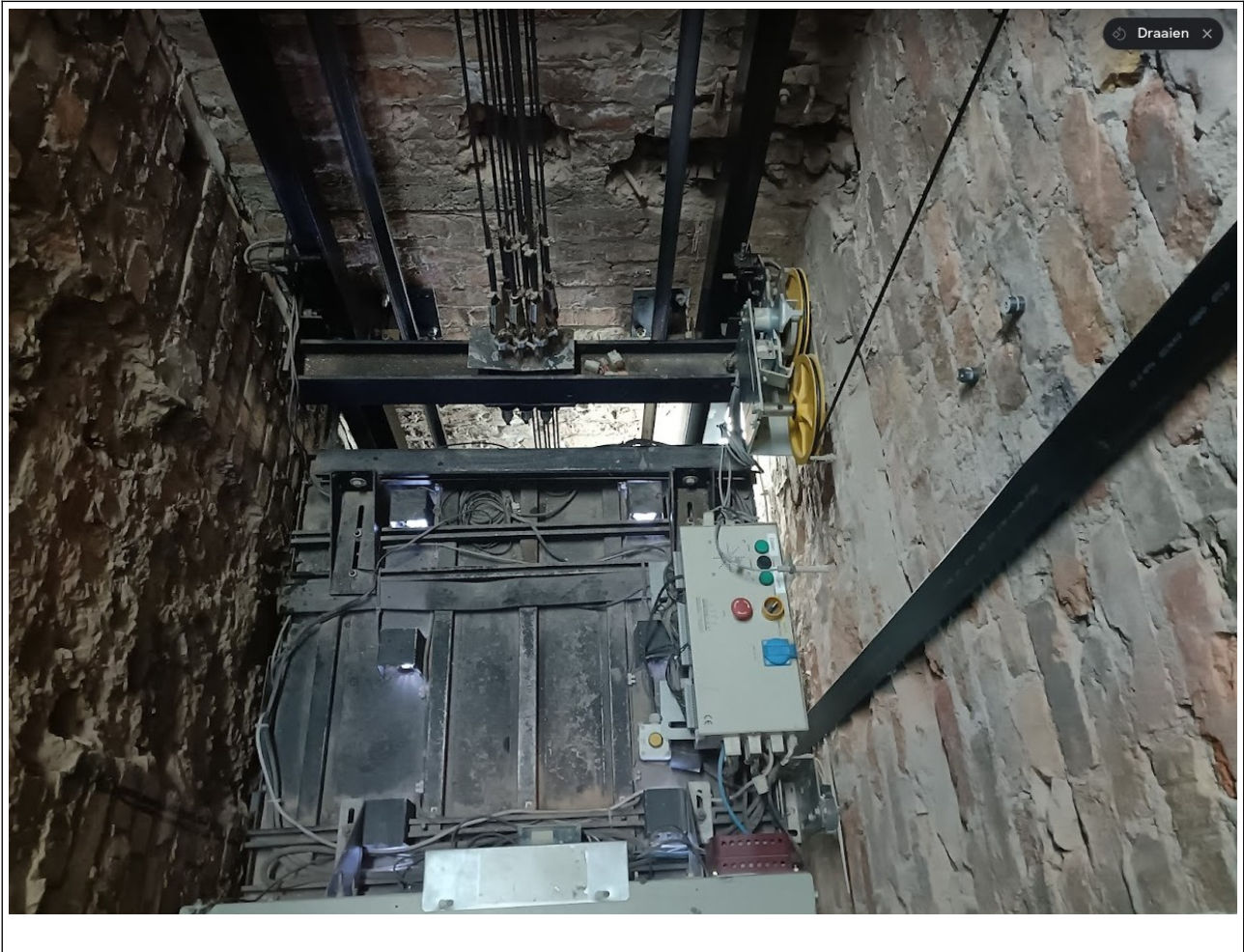
Bij een nieuwe lift in een bestaand gebouw, schuift die verantwoordelijkheid naar de liftenbouwer, omdat die kennis kan nemen van de stabiliteit van de liftkoker.

Vinçotte wil nu geen fysieke proeven met testgewichten uitvoeren omdat men er van uit gaat dat de geleidingen uit de muur zullen losbreken, wat onherstelbare schade aan de lift en aan de appartementen zal aanrichten.

Desgewenst zou de gerechtsdeskundige deze proeven zelf kunnen laten uitvoeren. Er zal een liftenfirma moeten aangesproken worden om testgewichten te leveren en de proef uit te voeren. In een gunstig geval zullen er nadien nieuwe remblokken moeten gemonteerd worden, wat een beheersbare kost is. In het

slechtste geval breekt de muur.

De enige muur die toch wat steviger was dan de rest van de bouwkundige koker is de linker muur. Om met de lift te kunnen passeren heeft MATRIX daar een deel van weggekap, waardoor deze wand nu een grillig oppervlak heeft. Een andere, nieuwe lift, met rails aan de zijkanten, zal hierdoor moeilijker te bevestigen zijn.



De integratie van de lift in het gebouw vormt het grootste knelpunt. Deze problematieken zijn economisch en praktisch onoplosbaar met de huidige lift. Er is op de markt geen commercieel aanbod door andere liftenfirma's, behalve het nogmaals volledig vervangen van de gehele lift. De marktconforme prijs voor een geschikte nieuwe lift in dergelijke liftkoker met beperkte afmetingen en gebrekkige stabiliteit ligt momenteel op 75.000 à 85.000 €

Met vriendelijke groeten,
ing. Koen Vandewalle