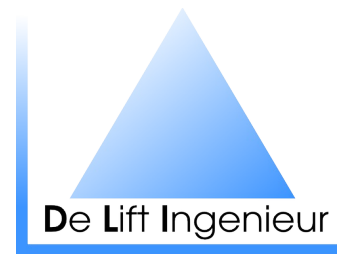


VVM Villa Primerose
P/A La Plage
Distellaan 34
8434 Westende



Oostduinkerke, 27/08/25
Geachte,

Inzake : Res Villa Primerose, Priorijlaan 32 -8438 Westende

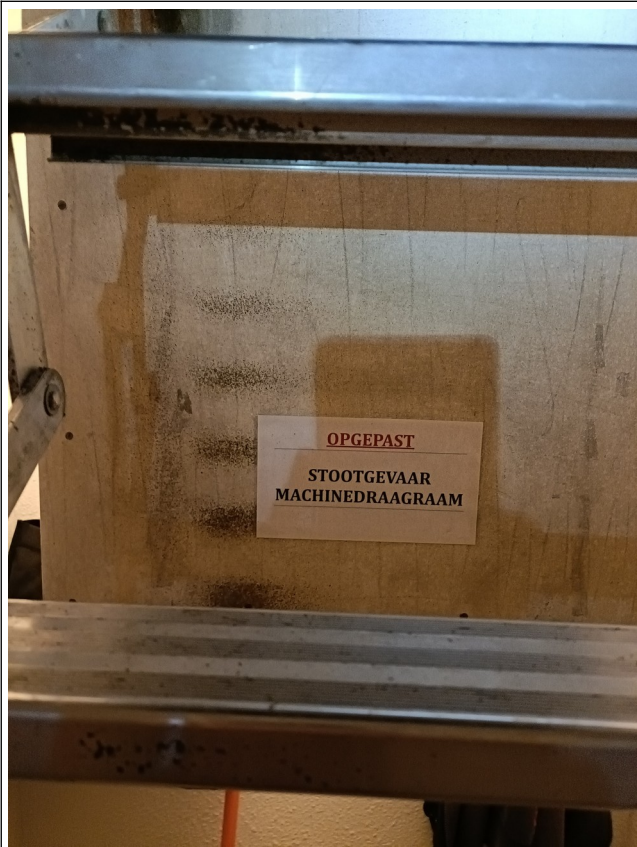
Begin juni heb ik deze lift grondig onderzocht, met als doelstelling om een advies te verlenen aangaande de reeds uitgevoerde kosten/werken van de voorbije jaren, en de noodzaak de lift te beoordelen voor verdere investeringen naar aanleiding van slijtage en de voorliggende risicoanalyse of keuringsverslagen.

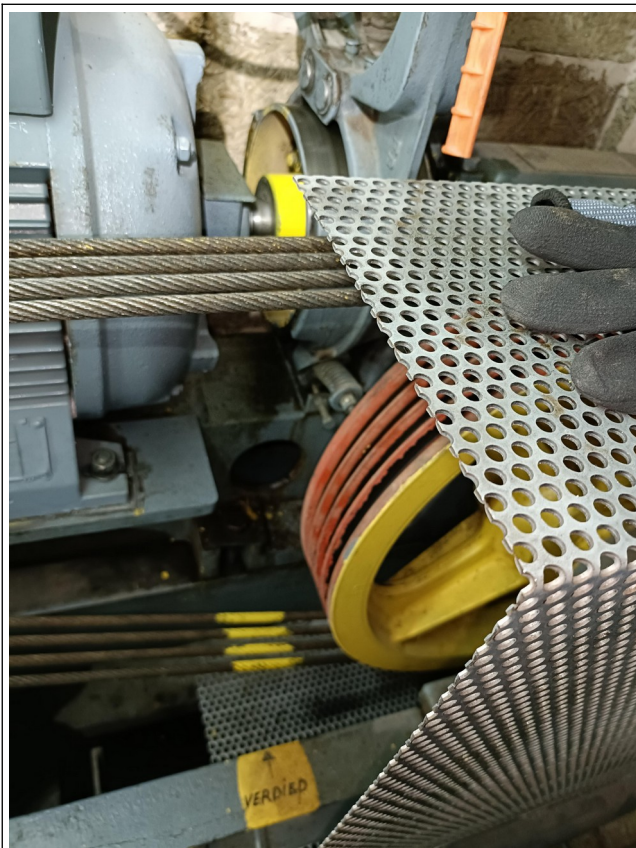
Voreerst een beknopte beschrijving van de huidige toestand volgens de hoofdonderdelen van de lift.

Deze lift is origineel van het merk FIAM, die tientallen jaren geleden door de oostvlaamse firma Quick-service - een verre voorloper van de huidige firma DeLIFT - werd geïnstalleerd.

De machine bevindt zich in de machinekamer boven de overloop van de bovenste verdieping. Deze machinekamer is zeer moeilijk toegankelijk, en het vergt voorzichtig klimwerk om tot bij de technieken te komen.

Bovendien heeft men daar in antwoord op een eerdere risicoanalyse overal metalen kooien rond de bewegende delen gebouwd, waardoor je nu nauwelijks nog onderhoud kunt uitvoeren.





Die afschermkappen en kooien zijn van afschuwelijk slechte kwaliteit.

De randen waar je moet passeren om aan de machine te werken, kan je nog het best vergelijken met een zaagblad.

In de machinebouw – die onder de EU-richtlijn voor alle soorten machines valt – zijn de regels voor afschermingen duidelijk beschreven. Wat hier staat, vloekt daar mee.

De onderhoudsfirma heeft zelfs veiligheidshandschoenen ter plaatse gelaten omdat de techniekers zich niet zouden snijden aan de scherpe randen van deze omkastingen.

Hoe de keuring hiervoor ooit een attest van regularisatie heeft afgeleverd, blijft een raadsel.

Dergelijke nieuwe risico's die ontstaan door de werken zelf, worden dan in het beste geval bij de volgende risicoanalyse na 15 jaar vastgesteld en in het slechtste geval komen ze op de 6-maandelijkse keuringsverslagen die binnen een jaar moeten opgelost worden.

Voor liften met machinekamers waar het lastig en moeilijk is om te werken of waar de toegang zeer nauw is, komen we vaker dergelijk amateurisme tegen, omdat de standaardoplossingen minder geschikt zijn voor remediëring van de risicoanalyse.

Dit is één van de onderliggende redenen waarom het soms beter is om meteen een geheel nieuwe lift te kopen waarbij elk sub-onderdeel vooraf werd uitgedokterd om conform te zijn met de recentste voortschrijdende inzichten en normen.

Verder in dit verslag gaan we daar dieper op in.

De toestand van de hoofdonderdelen van de lift:

De aandrijving:

Dit is nog de originele machine van FIAM. Deze draait quasi geruisloos en heeft nog bijna geen speling op de tandwieloverbrenging.



De olie in de machine schuimt, wat wijst op contaminatie met water(damp). Doorgaans is er geen enkele onderhoudsfirma die af en toe de olie ververs. De werkelijke toestand van de olie, zoals de aanwezigheid van veel slib die kanalisaties kan verstoppen, kan maar proefondervindelijk onderzocht worden door de olie af te tappen en ze bij deze te verversen. Als de kanalisaties verstoppen, dan kan de olie, die inwendig opspat, moeilijker terug naar het carter stromen, en zoekt dan soms een weg langs de asuitgangen.



Hier is de buitenkant van de machine heel vettig, wat daarop wijst. Er is ook olie op de trommelrem gekomen, waardoor de lift wat doorglijdt als ze een noodstop moet maken. Geen erg probleem, maar toch merkbaar. Dit wordt dan soms vermeld op de keuringsverslagen waarmee de keuring de-facto het prospectiewerk doet om nieuwe machines te verkopen.

Ik heb die proefondervindelijke olieverversing (nog) niet gedaan omdat er nog andere problemen aan de machine zijn:

Eén van de groeven van de tractieschijf is helemaal tot op de bodem uitgesleten, waardoor deze kabel geen tractie meer levert. De andere groeven zijn nog goed.



De oorzaak is langdurige ongelijke spanning van de kabels. Eenmaal de groef dieper versleten is ten opzichte van de andere, kan men de zaak niet meer redden. Dit probleem ziet er al oud uit.

Om te bewijzen of de nutteloze kabel mag verwijderd worden, en de lift probleemloos zou kunnen blijven werken met 3 van de 4 kabels, zou men een proef moeten doen met 125% van de nuttige last in de kooi, en de lift daarmee een noodstop laten maken. De kabels mogen niet doorslippen. Over de totale treksterkte van de kabels zou ik mij geen zorgen maken, want er zijn heel wat liften die maar 3 kabels hebben. Zo'n proef, met geijkte gewichten en in het bijzijn van de keuring is relatief duur en op voorhand hebben we geen zekerheid dat de goedkeuring bekomen wordt.

Deze oplossing is dan ook eerder theoretisch, omdat ik vermoed dat uw liftenfirma er niet aan zal willen meewerken (en zelf heb ik geen testgewichten ter beschikking). Indien nodig kan dit verder onderzocht worden om de levensduur van de huidige lift nog enkele jaren te rekken.

Een vijftiental jaar geleden zou men liftenfirma's kunnen vragen om een nieuwe tractieschijf te maken en nieuwe kabels te leggen, maar dat soort mechanische herstellingen maakt geen deel meer uit van de meest gebruikte toeleveringsketens. Bovendien is het zeer moeilijk om in die machinekamer te manoeuvreren,

waardoor er best een geheel nieuwe machine komt omdat je toch heel de machine moet demonteren om het tractiewiel te verwisselen.

De overige twee omleidwielen die zich bovenaan de liftkoker bevinden, hebben "ronde" groeven, waardoor die wielen veel minder onderlinge slijtage vertonen. Bij een minimale aanpak kunnen de wielen blijven staan.



De sturing.

Deze werd destijds geplaatst door de firma DeLIFT, die toen nog andere eigenaars en zaakvoerders had. Ze is van het Italiaanse merk SEA, en ingevoerd door LMC (nu Elvacenter). Deze printplaat is een oud model. Naar verluidt zijn de nieuwe printplaat-modellen wel compatibel (zelfde stekkers op dezelfde plaats met dezelfde functies). Het grote verschil zit in de soort of generatie elektronica die gebruikt werd.

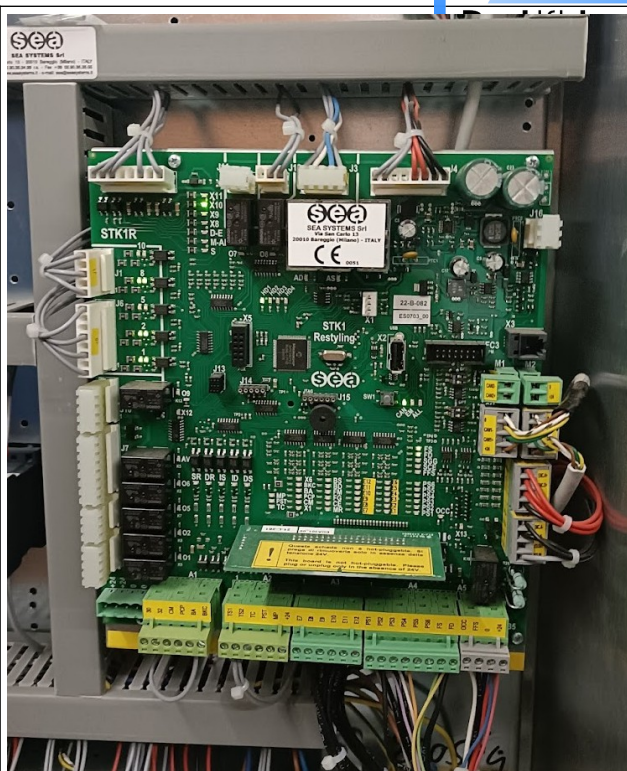
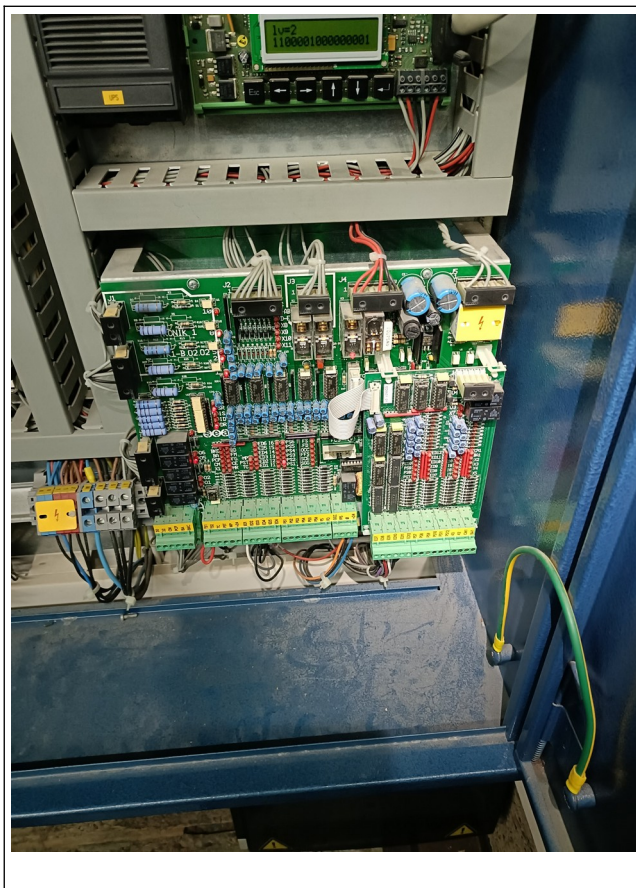


Foto links: de print van Primerose
Foto boven: een recentere print van hetzelfde merk.

Het vermogen naar de motor wordt geleverd door een frequentieregelaar van het merk FUJI.
Alle voornaamste schema's en parameterlijsten zijn aanwezig.



Besluit: dit is nog in zeer goede staat.

Het enige probleem is hier dat de sturing toelaat dat de liftdeuren geopend worden als men de lift manueel doet stoppen met het lichtgordijn als ze nog niet aangekomen is op de stopplaats. Er bestaan verschillende soorten schakelingen die men kan toepassen om dit op te lossen. De beste schakeling is een kleine PLC die het onderscheid kan evalueren tussen een lift die normaal gestopt is en een lift die gestopt is door onderbreking van het lichtgordijn. De firma EIVACENTER verkoopt ook kleine printplaatjes die hetzelfde doen. Al dan niet met een automatische hernivellering als het lichtgordijn terug vrij gekomen is.

Een ander, nog aankomend probleem is dat de eindloopschakelaar, die moet zorgen dat de lift een noodstop maakt als ze te ver naar boven doorschiet, al aangeraakt wordt als de lift gewoon op de bovenste verdieping staat. Dit kan de lift voortijdig in panne doen vallen als de rem van de motor niet rap genoeg dichtvalt of lichtjes doorslipt (door bijvoorbeeld de remmen die vettig zijn zoals hier).

De geleidingen en de samenwerking tussen kooi en de deuren:

Hier is een probleem: de lift rijdt in het passeren van de verdiepingen tegen zowat alle deurgrendels. Dit komt omdat de kooi veel speling heeft tussen de geleiders, en dus geen nauwkeurige geleiding meer heeft. In de aanvraagmail stond dat de glij schoenen in 2024 werden vervangen, maar daar is geen spoor van te zien.



Oplossingen:

1. Nog wat tijd rekken.
2. De bestaande lift technisch op punt proberen te zetten.

Interventie Villa Primerose 20250819 – pag 9 van 11

BV DLI – Oostduinenlaan 30A 8670 Oostduinkerke 0498/23.92.88. koen@liffingenieur.be
www.liffingenieur.be BE 0888.980.155- rpr Gent afd. Veurne BNP Paribas Fortis BE36 0015 1915 4281

3. Een nieuwe lift installeren, bij voorkeur van goede mechanische duurzaamheid.

Oplossing 1: Nog wat tijd rekken:

- De remmen ontvetten.
- Nieuwe olie in de machine doen.
- De staalkabel weghalen die geen tractie meer levert, en een proef doen met gewichten om te zien of de lift bij noodstop niet te veel doorslipt. Eventueel - aansluitend - drie nieuwe staalkabels leggen, waarvan we de specificaties van de fabrikant op papier hebben: voldoende veiligheidsfactor tegen breken van de kabels.
- Uitlijnen van geleiders met eventueel nieuwe glij schoenen en/of regelen van de vergrendelingen van de buitendeuren.

Budget hiervoor kan +/- 5000 € bedragen, en dient om tijdelijk over een A-, of B-attest van de keuring te beschikken tot er structurele oplossingen worden doorgevoerd. Dit kan lang gerekt worden, maar is weinig kostenefficiënt, men vindt er nauwelijks firma's voor. De lift zal echter niet plots in panne vallen zonder dat ze nog kan hersteld worden.

Oplossing 2: : de lift technisch terug op punt proberen te zetten:

Meegaan in de verdere vernieuwing van de hoofdonderdelen van de lift: nieuwe motor en alle toebehoren, eventueel de geleiders helemaal uitlijnen en nieuwe glij schoenen monteren. De sloten van de deuren optimaal regelen.

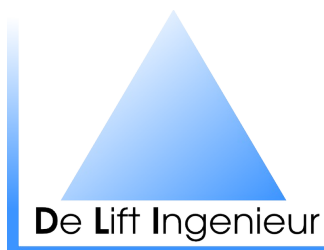
Voorzie hiervoor een globaal budget van +/- 30.000€

Opmerking: Als we rekening houden met de huidige nalatigheid van het onderhoud en de gekunstelde technische uitvoering van de "risicoanalyse-werken", en de moeilijke toegankelijkheid van de machinekamer, moeten we ons afvragen of we wel aan de onderhoudsfirmas die de laatste decennia aan de lift gewerkt hadden, het vertrouwen moeten geven voor zo'n aanpassingswerken.

Oplossing 3: Een nieuwe lift installeren:

Een nieuwe lift waarbij de mechanische technieken niet meer in de machinekamer worden geplaatst maar allemaal in de liftkoker zoals bij 99,9% van alle nieuwbouwliften gestandaardiseerd is. Deze laatstgenoemde standaardisatie heeft als voornaamste kenmerk/voordeel dat de techniekers opleiding en fabrikantsondersteuning krijgen. In die optiek zijn grote firma's vaak beter omdat ze hun generaties liften veel langer aanhouden. Een leverancier die elke tien jaar met een gloednieuw model op de markt komt is mijns inziens af te raden. Op mechanische kwaliteit zou ik nooit durven besparen: mechanische principes die al 100 jaar bestaan zijn veel beter dan de laatste nieuwtjes. Indien de VME deze denkpiste verder wenst te bewandelen, kan ik u daarin zeker bijstaan. Een lastenboek heeft geen nut, maar een vergelijking van spontane offertes voor nieuwe liften is zeker de moeite waard. Als er dan voor één aanbieder een duidelijke voorkeur is, dan kan er interactief gekeken worden om de technieken – zoals de grootte van de kooi en de deurtoegang – te optimaliseren volgens de bouwkundige mogelijkheden van het gebouw. Een beperkte meerprijs kan in dat geval een veel grotere meerwaarde doen ontstaan, welke niet in eerste offertestadium aan bod komt omdat de aanbieders gewend zijn om vooral op prijsniveau vergeleken te worden.

Het spreekt voor zich dat hoe langer we wachten op oplossing 2 of 3, de kosten ondertussen zullen blijven doorlopen.



Ing. Koen Vandewalle