

Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Betreft : volledige renovatie Leopold II - tunnel

Achtergrond

A. Huidige toestand

Volgend jaar is de Leopold II-tunnel dertig jaar in gebruik. Van alle tunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft deze tunnel per definitie het grootste veiligheidsrisico door enerzijds zijn lengte (2,6 km) en anderzijds het aantal voertuigen per dag dat door de tunnel rijdt (gemiddeld 60.000 wagens/dag, beide rijrichtingen samen). De huidige staat van de tunnel verhoogt dat risico.

Ofschoon de Europese Tunnelrichtlijn niet van toepassing is, werden wel de nodige normen gehanteerd om de tunnel te inspecteren (*Europese Tunnelrichtlijn = Europese Richtlijn nr. 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet van 29 april 2004*). Het technisch referentiekader dat werd toegepast op de Leopold II-tunnel is hetzelfde als dat wat wordt toegepast op alle wegtunnels die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden beheerd en is gebaseerd op de Europese Tunnelrichtlijn, alsook op de internationale (PIARC), Duitse (RABT), Engelse (BD 78/99) en Franse (IT) normatieve teksten teneinde rekening te houden met hun specifieke kenmerken (dichtbebouwde stedelijke omgeving en omvangrijke verkeersopstoppingen).

De plaatsbeschrijving van de tunnel vond in 2009 plaats en de diagnose ervan bij aanvang van het jaar 2010. De diagnose heeft betrekking op de functionaliteiten van de tunnel m.b.t. veiligheid en op de staat van de infrastructuur en de elektromechanische uitrustingen. In 2012 en 2015 werden bovendien bijkomende inspecties van de staat van de infrastructuur verricht.

De voornaamste punten uit de diagnoses waren als volgt:

- geen structurele stabiliteitsproblemen;
- tunnelkoker sterk gedegradéerd;
- enkele mobiliteitsgevaarlijke punten in de configuratie: het betreft gevaarlijke uitsteeksels (afscheidingsbanden en scheidingswanden tussen de hoofdtunnelkoker en de uitritten);
- veiligheidsrisico's door huidige verouderde installaties;
- technische installaties zijn "einde leven" (o.a. ventilatie);
- controle/beheersysteem vertoont operationele tekortkomingen;
- ventilatie is onvoldoende in geval van brand van vrachtwagen;
- voeding/sturings-bekabeling en bepaalde plafonds niet resistent bij brand;
- watervoorziening niet brand- en vorstbestendig (afgesloten in de winter);
- problemen waterinfiltraties in tunnelkoker en slechte staat beton;

Op basis daarvan werden de nodige korte en middellange termijn maatregelen genomen zoals gepresenteerd aan de Regering op 19/03/2015.

Er werd recent echter bijkomend vastgesteld dat infiltraties van het water de plafonds hebben aangetast. Op basis daarvan werden proefboringen uitgevoerd en advies gevraagd aan een extern studie bureau. Er werd beslist een systematische proefboring- en stabiliteitscampagne op te zetten om de toestand van de tunnelkoker in detail te onderzoeken. De resultaten worden in januari 2016 verwacht.



B. Actieplan voor renovatie

Aangezien er volgens de laatste informatie geen structurele stabiliteitsproblemen zijn (cf. diagnose 2010 en inspecties 2012 en 2015) en aangezien Brussel Mobiliteit met behulp van investeringen en raamovereenkomsten het nodige doet om de tunnel zo veilig mogelijk operationeel te houden, is het volgens Brussel Mobiliteit, de Brandweer en de Politie, mogelijk de Leopold II-tunnel voorlopig open te houden onder een acceptabel veiligheidsrisico.

Een volledige renovatie is echter dringend:

- om na een incident een plotselinge langdurige sluiting met de nodige chaos tot gevolg te vermijden;
- om de levenskwaliteit bovengronds zo hoog mogelijk te houden;
- om de risico's voor weggebruikers en goederen te verminderen;
- om de luchtkwaliteit in de tunnel te verzekeren;

Er zullen dus renovatiewerken aan de tunnel moeten worden uitgevoerd. Indien men dat niet (dringend) doet, wordt het Gewest blootgesteld aan een zeer groot risico. Een 'do nothing scenario' is dus niet aan de orde en een 'postpone scenario' evenmin.

Samengevat wordt het programma van deze volledige tunnelrenovatie als volgt opgevat:

- **waterdichting:** waterdicht maken van tunnelkoker;
- **renovatie van de rijweg en de trottoirs (in de tunnel):** verplaatsen van de kabels en plaatsing van een voorlopige leiding, renovatie van de rijweg met inbegrip van de drainerende fundering, renovatie van de trottoirs, plaatsing van een nieuwe hoogspanningslus, invoering van een nieuw vorstbestendig brandbestrijdingsnet;
- **nooduitgangen:** aanleg van 17 nieuwe nooduitgangen en renovatie van de 13 bestaande nooduitgangen;
- **noodnissen:** renovatie van de noodnissen;
- **ventilatie:** plaatsing van 18 nieuwe ventilatieschachten en volledige renovatie van de uitrustingen;
- **signalisatie:** realisatie van afsluitingssystemen en controle van de voertuighoogte (indien nog niet uitgevoerd tegen die tijd), vernieuwing van de statische signalisatie, VMS-borden berichten en aanduidingen in verband met de bestemming van de rijvakken;
- **bewakingsstelsel:** renovatie van het videobewakingsstelsel, verdere realisatie van een systeem voor het automatisch detecteren van incidenten, aanpassing van de branddetectie;
- **controle-/besturingsposten en gecentraliseerd technisch beheer:** volledige modernisering;
- **radiocommunicatiesysteem:** volledige modernisering;
- **brandbescherming:** implementatie van beschermingsvoorzieningen voor de gordijngevels, de dakbedekking, de neopreensteunen en de kabelgoten;
- **verlichting:** volledige renovatie van de uitrustingen, met inbegrip van de bewegwijzering naar de nooduitgangen (indien mogelijk de nieuwe bewegwijzering recupereren);
- **stroomtoevoer en technische lokalen:** vernieuwing van de hoog- en laagspanningsinstallaties, opvoering van het hulpvermogen, renovatie van de bestaande technische lokalen en inrichting van nieuwe lokalen in de bestaande lege ruimten, plaatsing van vuurbestendige bekabeling;

Het renovatieprogramma is niet bedoeld om de capaciteit van de tunnel op te voeren. Het aantal rijwegen en hun breedte zullen bijgevolg ongewijzigd blijven in beide rijrichtingen in de tunnel.



C. Studies en scenario's

De volgende vier scenario's werden uiteindelijk door de vorige Regering behouden:

Scenario	Beknopte omschrijving	Sluiting
	Volledige sluiting	100%, 24u/24, 7d/7
	Sluiting vakanties en 's nachts	100%, enkel tijdens schoolvakanties, alle nachten
	Sluiting per tunnelkoker, met omkering van de rijrichting	per koker, 24u/24, 7d/7
	Sluiting per tunnelkoker, zonder omkering van de rijrichting	per koker, 24u/24, 7d/7

Deze 4 scenario's werden door Brussel Mobiliteit vergeleken qua uitvoeringstermijn, mobiliteitsimpact en financiële kost. Op basis van nieuwe en meer precieze hypothesen, studies en gesprekken met brandweer en politie, werden de verschillende scenario's in de loop van 2014 en 2015 verder bestudeerd door Brussel Mobiliteit, Egis Tunnel, Stratec, Agora en Rebel Group.

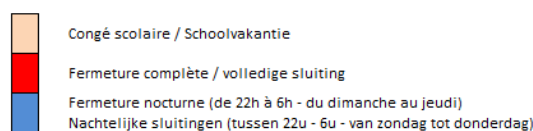
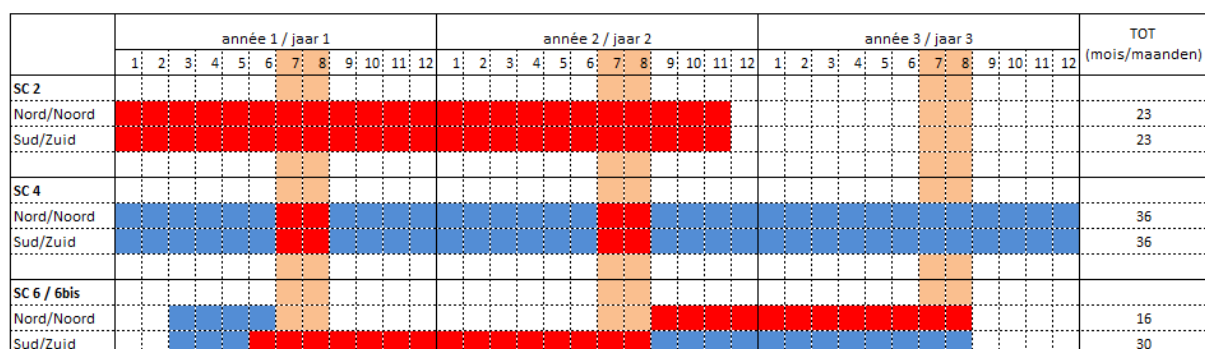
Onder meer de impact van het afsluiten van tunnelritten in bepaalde scenario's, de verlaging van de maximumsnelheid naar 50km/u, het verder optimaliseren en aanpassen van de werftermijnen, het verminderen van tijd benodigd voor de omwisseling van rijrichting in scenario 6, het aanpassen van de organisatie van sluitingen van intermediaire in- en uitritten, etc., verklaren voor wat betreft de mobiliteitsimpact de verschillen met de voorheen gepresenteerde cijfers. Brussel Mobiliteit heeft er strikt op toegezien dat de hypothesen van deze studies coherent werden toegepast door de verschillende studiebureaus.

De verschillende mobiliteitsscenario's werden eveneens bestudeerd en besproken met andere belanghebbenden: de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen (Brussel Mobiliteit), de dienst Communicatie (Brussel Mobiliteit), de directie Beleid en het Mobiliteitscentrum (Brussel Mobiliteit), de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek, Koekelberg, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren en Stad Brussel, politiezones 5339 en 5340, de DBDMH, de NMBS, de MIVB, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer en de wervencommissie.

Daarnaast werden voor elk van de 4 scenario's wat betreft de bovengrondse aanpassingen twee opties bestudeerd: een 'licht' scenario en een 'zwaar' scenario. Het 'licht' scenario betreft slechts zeer minimale ingrepen, terwijl voor het 'zwaar' scenario 130 parkeerplaatsen en ongeveer 32 kleine bomen moeten verdwijnen.

De studieresultaten werden tot slot door Brussel Mobiliteit geanalyseerd.

Grafiek : studieresultaten ingeschatte duur en types van tunnelsluitingen voor de verschillende scenario's:





D. Resultaten Mobiliteitsstudies

Per scenario werd een verkeersmodel gesimuleerd, gebaseerd op hypothesen. Dit model heeft als input de verkeersvraag zoals deze in het IRIS II-model werd opgenomen, gekalibreerd met tellingen die in functie van de renovatie van de Leopold II tunnel werden uitgevoerd.

Het model houdt geen rekening met gedragsveranderingen, bijvoorbeeld een omschakeling naar een andere mobiliteitsmodus. Daarom moeten de resultaten van deze modellen met de nodige omzichtigheid bekeken worden. Het zijn vooral de grootteordes, de momenten waarop verkeersdrukke kan verwacht worden en de relatieve verschillen tussen de scenario's die de keuze voor het scenario dienen te faciliteren.

Om verkeersscenario's te vergelijken, worden de verliesuren ten opzichte van de huidige situatie vergeleken. Deze verliesuren zijn het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van de werken en de daardoor verminderde wegcapaciteit.

Verliesuren geven een indicatie wat betreft de impact op de economie, de luchtkwaliteit, het geluid, etc. Het is dus, naast de financiële impact van de scenario's, een belangrijke factor om scenario's te vergelijken.

Door het aantal verliesuren van deze scenario's te vergelijken, kan de impact ervan op mobiliteitsvlak vergeleken worden. Deze resultaten werden bestudeerd door Stratec en in een nota geanalyseerd door Brussel Mobiliteit.

De kandidaten die offertes zullen indienen zullen de werken nog verder kunnen optimaliseren, waardoor de duur van de werf en de tunnelsluitingen verder verfijnd zal worden.

In ieder geval zal een tijdelijke sluiting van de tunnel, op welke manier dan ook, een impact hebben op de mobiliteit binnen het Gewest. Het is bijgevolg nodig een "minder hinder"-kader (inclusief communicatieplan) te bepalen dat ten goede komt aan de mobiliteit van alle weggebruikers, d.w.z. een kader dat het best mogelijke compromis vormt tussen de kosten van de ingreep en de duur van de gevolgen die de werkzaamheden (boven- en ondergronds) hebben op de omliggende wijken, op de verkeersstromen en op de tijd die men verliest in het verkeer. Bedoeling is dat de impact zo klein mogelijk wordt gehouden. Er wordt voorgesteld om dit te laten uitwerken door de kandidaten. [Er dient door het comité bekeken te worden hoe 'minder hinder maatregelen' worden meegenomen in het bestek, en of \(en hoe\) de aanbieders daarop beoordeeld zullen worden.](#)

D1. Verschillen tussen 'licht' scenario en 'zwaar' scenario

De resultaten tonen aan dat de uitvoering van het 'lichte' of 'zware' scenario impact heeft op de verschillende scenario's, maar niet als doorslaggevend dient aanzien te worden. Er wordt voorgesteld om dit te laten uitwerken door de kandidaten.

D2. Besluit analyse impact mobiliteit en verkeersmanagement

De mobiliteitsimpact van scenario's 2 (Volledige sluiting) en 6bis (Sluiting per tunnelkoker, zonder omkering van de rijrichting) is relatief groot ten opzichte van de andere scenario's 4 (Sluiting vakanties en 's nachts) en 6 (Sluiting per tunnelkoker, met omkering van de rijrichting). Dit wil zeggen dat er gedurende deze werken geen werven kunnen plaatsvinden in een zeer groot gedeelte van het BHG. Voor deze scenario's worden er enorme problemen verwacht wat betreft de logistieke voorzieningen voor het BHG.

Gezien de veiligheidsrisico's met betrekking tot de exploitatie van een tunnel waarbij het omkeren van de rijrichting van een tunnelkoker dagelijks twee keer gebeurt, adviseert het Mobiris verkeerscentrum van Brussel Mobiliteit het scenario 6 niet langer te weerhouden als mogelijkheid.

Het scenario 4 (Sluiting vakanties en 's nachts) komt volgens Brussel Mobiliteit qua mobiliteitsimpact als beste naar voren in de analyses. De mobiliteitsimpact is aanvaardbaar, bovendien zijn in het buitenland voorbeelden te vinden van dergelijke type tunnelrenovaties.

Er wordt dus voorgesteld om het scenario 4 als basisscenario te kiezen. Desalniettemin kunnen de aanbieders een alternatief scenario voorstellen (zie verder).



E. Problemen waterdichtheid

Het is nu al zeker dat bijkomende voorbereidende werken dienen uitgevoerd te worden alvorens de renovatiewerken in de tunnel zelf te beginnen om de waterwering te herstellen. Deze werken zullen uitgevoerd moeten worden, onafhankelijk van welk mobiliteitsscenario dat toegepast zal worden.

Het bestek zal in die zin worden aangepast en zal rekening moeten houden met een maximaal scenario waarbij de volledige waterwering over (bijna) het volledige dak dient hersteld te worden. De omvang hiervan zal afhangen van de resultaten van de analyses die ondertussen zullen worden zijn uitgevoerd maar de kost wordt door Brussel Mobiliteit geschat op minimaal 30 miljoen euro. De omvang zal ook bepalen of de bovengrondse Leopold II-laan in de huidige configuratie wordt heraangelegd.

Daarenboven is het eveneens zeker dat de normen die tijdens de constructie van de tunnel destijds werden gehanteerd, niet meer overeenkomen met de huidige normen/realiteit. Het bestek dient rekening te houden met een aanpassing van het dak van de tunnel op bepaalde secties. Dit kan in een voorwaardelijk gedeelte worden opgenomen.

F. Financieel scenario

F.1. Organisatie in eigen beheer

In dit scenario wordt uitgegaan van een totale renovatie zonder private partner. Dat betekent dat alle procedures, aanbestedingen, etc. dienen te worden uitgevoerd door Brussel Mobiliteit. De reguliere onderhoudskosten blijven in dit geval ook recurrent ten laste van Brussel Mobiliteit.

De investeringskosten van de volledige renovatie voor de Leopold II-tunnel variëren naargelang de scenario's. Voor scenario 4 betekent dit een gecumuleerde gebudgetteerde uitgave van 501,405 miljoen tot 2047. De uitgaven voor renovatie in eigen beheer zijn substantieel gedurende de effectieve duur van de renovatiewerken en deze middelen zijn niet voorzien in de meerjarenraming. In geval van renovatie in eigen beheer, dienen dus bijkomende middelen vanuit de algemene middelen aan de investeringskredieten van Brussel Mobiliteit te worden toegevoegd.

F.2. DBFM

Op 29 maart 2012 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- de verouderde staat van de Leopold II-tunnel en de ontoereikendheid van de uitrusting en veiligheidsvoorzieningen ervan vastgesteld;
- haar goedkeuring gehecht aan de dringende noodzaak om de Leopold II-tunnel te renoveren;
- haar goedkeuring gehecht aan de uitgevoerde risicoanalyse en de technische referentiekaders die van toepassing zijn in het buitenland inzake de efficiëntie van de voorgestelde oplossing voor renovatie (optimalisering combinatie rookafvoer-evacuatie); die oplossing wordt gepreciseerd in het kader van de gunningsprocedure van de opdracht en in de uitwerking van de oplossing die het voordeligst blijkt, zonder het veiligheidsniveau op het spel te zetten;
- haar goedkeuring gehecht aan het principe van de afsluiting van een publiek-private samenwerking voor de renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel op basis van een transfer naar een privépartner van de risico's inzake constructie en beschikbaarheid, wat bovendien een potentiële deconsolidatie van de financiering mogelijk maakt gelet op de ESR95-regels, een aanpak van analyse van de levenscyclus die het prestatieniveau waarborgt tegen de laagste kostprijs over de gehele duur van het contract, alsook een zo snel mogelijke beschikbaarheid van de tunnel.

Het geplande contract is van het type DBFM: hierbij draagt men het grootste deel van de risico's inzake ontwerp (Design), bouw/constructie (Build), onderhoud gedurende 25 jaar na de renovatie (Maintain) en financiering van de investering en het onderhoud tijdens deze periode (Finance) over aan een privépartner.

Als tegenprestatie verbindt de publieke partner zich tot het betalen van een beschikbaarheidsvergoeding tijdens de duur van het contract. Het bedrag van deze vergoeding varieert naargelang het scenario. Die middelen zullen gedurende de hele looptijd van het DBFM-contract in de uitgavenbegroting moeten worden voorzien. De kostprijs van de



beschikbaarheidsvergoeding situeert zich voor alle scenario's in dezelfde grootteorde. De betalingen starten allen in 2022, uitgezonderd het scenario 2 dat start in 2021.

Beschikbaarheidsvergoeding per scenario:

- scenario 2: 612,6 miljoen euro;
- scenario 4: 665,3 miljoen euro;
- scenario 6: 663,7 miljoen euro;
- scenario 6 bis: 658,2 miljoen euro.

De elementen die de keuze van de Regering stuurden, zijn de volgende:

- het risico dat het bouwwerk inhoudt en de dringendheid om dit risico terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau;
- de moeilijkheid die het Gewest ondervindt om snel genoeg het nodige kapitaal vrij te maken;
- het beheer van de veiligheidsrisico's tijdens de werken. De tunnel moet immers de veiligheid van de gebruikers te allen tijde waarborgen, ook tijdens de uitvoering van de werken. Het beheer van de interfaces is bijgevolg van cruciaal belang;
- het belang het onderhoud van de tunnel en het behoud van het veiligheidsniveau ervan te allen tijde te waarborgen;
- het belang van een aanpak gebaseerd op de algemene levenscyclus, wat een optimale gelijkmatigheid van de financiële belasting over de gehele duur van het contract toelaat.

De voorlopige DBFM-planning van het project is als volgt:

- **T0:** Akkoord over de voortzetting van het project en de mogelijke scenario's voor mobiliteitsbeheer tijdens de werken;
Publicatie van de oproep tot kandidaatstelling.
- **T0 + 4 maanden:** Selectie van de kandidaten;
- **T0 + 6 maanden:** Voorstelling bestek aan BHR ter goedkeuring;
- **T0 + 7 maanden:** Versturen van bestek;
- **T0 + 8 maanden:** Individuele bezoeken aan de tunnel;
- **T0 + 12 maanden:** Indiening offertes;
- **T0 + 14 maanden:** Opstart onderhandelingen;
- **T0 + 22 maanden:** Technische closing;
- **T0 + 23 maanden:** Financiële closing;
- **T0 + 24 maanden:** Afsluiting van het DBFM-contract (start werken);

Parallel kan de procedure, indien dit later apart beslist wordt door de Regering, opgestart worden voor de herconfiguratie van de wegeis bovengronds. Deze planning ligt niet op het kritisch pad, behalve als een effectenstudie nodig zou blijken.

Op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat (RWS) in Nederland, worden o.a. onderstaande aanbevelingen meegenomen in het vervolg van het project:

- Contractvorm DBFM;
- Gunningsmethode op basis van prijs en kwaliteitscriteria;
- Beoordeling door commissie samengesteld uit interne en externe experts;
- Het niet (beperkend) verplichten van een bepaald renovatiescenario om innovatie te bevorderen;
- Het aanleveren van inspectiedossiers en andere studieresultaten om tijd te winnen;



F3. Besluit financieel scenario

Gezien de voordelen risico-mitigerende van een DBFM-scenario, wordt wat betreft het financieel scenario definitief gekozen voor DBFM. Het bestek wordt op basis van bovenstaande informatie aangepast, afgewerkt en aan de Regering voorgelegd in overleg met de Minister van Begroting en Financiën.

De huidige lopende procedure wordt opnieuw opgestart om juridische risico's te vermijden.

G. Algemeen besluit & plan van aanpak

Door de lengte van de Leopold II-tunnel, de verkeerslast, de staat van de infrastructuur en de toestand van de huidige operationele technische systemen vormt deze tunnel een potentieel risico voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De uitvoering van de in de diagnosestudie aanbevolen renovatiewerken en de herstellingen van de plafonds en de waterkeringen is nodig om de veiligheid van de gebruikers van de tunnel te waarborgen en de risico's op onvoorziene tunnelsluitingen sterk te beperken.

Gezien de risico-mitigerende voordelen, wordt definitief gekozen voor het DBFM-scenario.

Om de renovatie zo spoedig mogelijk aan te vatten, worden de inschrijvers belast met het indienen van een offerte waarbij zij zelf een mobiliteitsscenario voorstellen. Gezien de bijkomende complexiteit van de hoger vernoemde herstellingen van de plafonds en waterkeringen, wordt verwacht dat een geoptimaliseerde combinatie van boven- en ondergrondse werken tot creatieve oplossingen zal leiden. Er wordt hiertoe een comité opgericht, dat de toekenningscriteria in het bestek dient te finaliseren.



Akkoord van de Inspecteur van Financiën

Het advies van de Inspecteur van Financiën werd uitgebracht op 25 november 2015 en is bijgevoegd in bijlage. In navolging hiervan werd de nota aangepast zodat alle verwijzingen naar een concurrentiedialoog zijn geschrapt.

Wat de opmerking betreft i.v.m. de stelling van het INR heeft Rebel Group, die de financiële begeleiding van het dossier doet, de opdracht gekregen om er strikt over te waken dat het dossier zo wordt opgesteld dat geen elementen in het dossier staan of worden ingevoegd die het risico op een consolidatie verhogen. Meer bepaald gaat het dan om het vermijden van herfinancieringsgaranties, waarborgen, e.d.

Akkoord van de Minister van Begroting

Het advies van de Minister van Begroting werd aangevraagd.

Voorstel van beslissing

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- bevestigt de noodzaak tot een volledige renovatie van de Leopold II-tunnel in een DBFM-procedure;
- keurt de procedure van een onderhandelingsprocedure met bekendmaking goed;
- verbindt zich ertoe om tegen uiterlijk eind maart 2016 het bestek aan de Regering te presenteren voor goedkeuring;
- geeft opdracht aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om het bestek in te actualiseren om de aanbidders [verplicht](#) te laten indienen op het [voorkeurs](#)scenario 4 en de mogelijkheid te geven een eigen mobiliteitsscenario in te dienen, met als doel de impact zo klein mogelijk te houden. De bestekken worden voorzien van alle mogelijke informatie met betrekking tot de voorbije geactualiseerde mobiliteitsstudies en inspectiedossiers;
- geeft opdracht aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om in het bestek naast de vaste gedeelten ook een of meer voorwaardelijke gedeelten te voorzien voor eventuele bovengrondse herconfiguratiewerken waarvan de uitvoering afhankelijk is van een aparte beslissing van de Regering;
- geeft opdracht aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken een comité op te richten met als opdracht de opmaak van het bestek begeleiden. Het comité wordt samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Minister-President, een vertegenwoordiger van de Minister bevoegd voor Begroting, een vertegenwoordiger van de Minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en vanuit de administraties Brussel Mobiliteit, Brussel [Financiën en Begroting](#)[Fiscaliteit](#), Brussel Urbanisme, Leefmilieu Brussel. Het comité mag zich desgevallend laten adviseren door externe specialisten (mobiliteitsexpert, tunnelveiligheidsexpert, financiële DBFM-expert, jurist gespecialiseerd in DBFM);

Pascal SMET