

5.15 Vereniging Woonschepen Zuid

Appellante is een belangenvereniging voor de woonschepengebieden Jachthavenweg, IJsbaanpad en het Jaagpad ten noorden van de A10 Zuid ter hoogte van de bruggen over de Schinkel. De woonschepengebieden zijn aangegeven als nummer 15 op de kaart (bijlage A) bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante is gericht tegen het Tracébesluit Zuidasdok.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-tracébesluit is behandeld in de Nota van Beantwoording in paragraaf 3.5.37 (T81, p. 389 - 397) en in hoofdstuk 2 voor de thema's nut en noodzaak (paragraaf 2.1), bouwfase (paragraaf 2.4), planschade, nadeelcompensatie en bouwschade (paragraaf 2.4), geluidsonderzoek (paragraaf 2.11) en groen (paragraaf 2.15).

De Vereniging Woonschepen Zuid is opgericht op 13 december 1990 en behartigt sindsdien de belangen van de woonbootbewoners in stadsdeel (Oud-)Zuid. De doelstelling van appellante ziet op het zekerstellen en verbeteren van de woonkwaliteit in het woonschepengebied Jachthavenweg, IJsbaanpad, Jaagpad en de directe omgeving hiervan en het behartigen van overige relevante belangen inzake de leefbaarheid in het woonschepengebied. In artikel 3 lid 2 van de oprichtingsakte wordt hierbij de geluidhinder van de A10 specifiek genoemd.

Beroepsgronden

5.15.1 Geluid

Appellante stelt dat als gevolg van het project het geluid dichterbij komt en dat zonder afdoende geluidreducerende maatregelen aan de nieuwe Schinkelbrug de geluidbelasting nog meer toeneemt in een toch al overbelaste situatie. Appellante had de hoop dat de realisatie van het project Zuidasdok wordt aangegrepen om bestaande knelpunten aan te pakken en het project Zuidasdok heeft ook als doel om de geluidbelasting vanwege de reeds bestaande infrastructuur te beperken.

Reactie:

Alvorens in te gaan op de gronden van het beroep geeft appellante aan het tracébesluit niet ten principale te bestrijden. Appellante is echter wel van mening dat in het tracébesluit onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de woonbootbewoners, terwijl dat wel mogelijk en haalbaar is en gelet op de reeds overbelaste situatie.

Als gevolg van het project Zuidasdok komt in de nieuwe situatie de noordelijke hoofdrijbaan van de A10 op de bestaande beweegbare brug te liggen. Ten noorden hiervan wordt een nieuwe brug gerealiseerd voor de noordelijke parallelrijbaan van de A10. De bestaande zuidelijke beweegbare brug wordt vervangen door een nieuwe beweegbare brug in de zuidelijke hoofdrijbaan en een nieuwe beweegbare brug in de zuidelijke parallelrijbaan van de A10. Het project brengt geen wijziging met zich mee voor de tussen de rijbanen van de A10 liggende beweegbare bruggen voor het metroverkeer en voor het treinverkeer.

Alvorens in te gaan op het laagfrequente geluid kan worden opgemerkt dat de geluidssituatie voor de woonschepen ter plaatse van woonbootligplaatsen die het kortst zijn gelegen op de brug in de toekomstige situatie met ca. 2 dB zal verbeteren door de uitvoering van diverse geluidmaatregelen.

Ondanks dat de geluidssituatie zal verbeteren kan er, vanwege de uitbreiding van de A10, zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door het laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder vanwege laagfrequent geluid effectief te beperken.

Vanwege het ontbreken van een wettelijk toetsingskader en normering alsmede een voorgeschreven onderzoeksmethodiek is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Hieruit zijn voorstellen gekomen die betrokken zijn in de belangenafweging.

Voor de afweging van de aanvaardbaarheid van laagfrequent geluid in de toekomstige situaties is in het tracébesluit gekozen voor het hanteren van het zogenaamde stand-still beginsel waarmee in eerste instantie de maatregelen zijn gericht op het niet verder verslechteren van de huidige situatie. Daarnaast zijn contracteisen opgenomen om een verdergaande reductie van het laagfrequent geluid te bewerkstelligen. Deze eisen gaan verder dan de maatregelen die de aannemer minimaal moet halen op basis van het tracébesluit.

5.15.2 De rapportage van TNO toont aan dat bij de woonschepen substantiële hinder wordt ondervonden van met name laagfrequent geluid. Verheugend is de conclusie dat hinder vanwege laagfrequent geluid in de nieuwe situatie is terug te brengen tot onder het huidige niveau, als de 'maximale' combinatie van maatregelen optimaal wordt uitgevoerd. Voor het DB(A)-niveau kan volgens TNO een niveau worden bereikt dat vergelijkbaar is met de overige weggedelen, waarbij TNO aantekent dat verkeerstoename toch weer tot een verhoging kan leiden.

Reactie:

In het TNO Geluidonderzoek maatregelen Schinkelbrug A10 (TNO 2015 R11677, d.d. januari 2016) zijn op een viertal meetpunten verschilberekeningen L_C-L_A uitgevoerd om een inschatting te maken van de hinder. Op basis van deze verschilberekening is de mate van hinder te kwalificeren (zie tabel 1). Hierbij is de term substantiële hinder gebruikt.

Om een beter beeld te verkrijgen van de hinder op alle woonboten is er aanvullend onderzoek uitgevoerd. Met deze metingen kan de huidige situatie beter worden vastgelegd, zodat achteraf, bij de opleveringstoets vastgesteld kan worden of de maatregelen het beoogde effect gehaald hebben.

Door TNO zijn er op meerdere meetpunten (raster van 18 meetpunten voor het gebied met woonboten tot aan het einde van de sluis) aanvullende geluidsmetingen verricht op 7 juni 2016 om de contourlijnen L_C-L_A te kunnen bepalen. Op grond van deze uitgevoerde geluidsmetingen L_C-L_A is bij gebrek aan een wettelijk beoordelingskader een beoordeling uitgevoerd van de mate van hinder zoals is voorgesteld in het concept Meet- en Rekensvoorschrift geluidemissie beweegbare bruggen (Bron: Ph. H. van den Dool, Meet- en Rekensvoorschrift geluidemissie beweegbare bruggen, Onderzoek naar de geluidhinder bij bruggen, Movares Nederland B.V., Kenmerk MNO-VDD-110020014 – versie 1.0, 8 december 2001).

De beoordeling is uitgevoerd op basis van het beoordelingskader, dat is opgenomen in het concept Meet- en Rekensvoorschrift. Bij deze beoordeling is specifiek gekeken naar de hinder bij de passage van zwaar vrachtverkeer en is door TNO getoetst op basis van onderstaand tabel.

Tabel 1: beoordeling van laagfrequente hinder bij bruggen

L_C-L_A dB	Hinder
≤ 10	Geen hinder
11 - 15	Lichte hinder
16 - 20	Duidelijke hinder
≥ 20	Ernstige hinder

Op basis van de aanvullende uitgevoerde geluidsmetingen en verschilberekeningen kan geconcludeerd worden dat voor een deel van de woonboten sprake is van lichte hinder, dus een verschil tussen de 11-15 dB en een voor een aantal woonbootschepen sprake is van duidelijke hinder (een verschil tussen de 16-20 dB).

Zie ook de Notitie TNO, Contourmeting L_C-L_A Schinkelbrug figuur 10 (**bijlage 15a**).

Voorts is er door TNO een aanvullend onderzoek gedaan naar het toepassen een van effectieve maatregel. Zie hierover hetgeen onder 5.15.3 is opgemerkt.

5.15.3 De geluidreducerende maatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit zijn veel beperkter dan de door TNO aanbevolen maatregelen en de meeste daarvan hebben (nagenoeg) geen reducerend effect op de emissie van het laagfrequente geluid.

Reactie:

Het doel van het treffen van de geluidreducerende maatregelen aan de bestaande beweegbare noordelijke brug en de nieuwe beweegbare noordelijke brug is de hinder ten gevolge van het laag frequent geluid in de huidige situatie en de nieuwe noordelijke brug over de Schinkel ter plaatse van de woonbootschepen ten noorden van de A10 ten opzichte van de (metingen juni 2016) in ieder geval niet te laten toenemen. Ondanks de verbreding van de rijksweg en de toename van het wegverkeer is de verwachting, dat door het treffen van aanvullende maatregelen, deze hinder niet zal toenemen. Voorts is er de ambitie om de situatie te laten verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

In het TNO rapport van januari 2016 is onderzoek gedaan naar een groot aantal mogelijke maatregelen. Niet al deze maatregelen zijn zondermeer of in dezelfde mate uitvoerbaar. Naar aanleiding van het rapport is vervolgonderzoek verricht naar het toepassen van Helmholtz resonatoren. Deze maatregel is niet alleen kansrijk maar is ook uitvoerbaar, betaalbaar en daarmee een doelmatige maatregel.

Het toepassen van Helmholtz-resonatoren is door TNO onderzocht op werking (reductie) maar moet nog wel nader worden vormgegeven binnen de beschikbare ruimte. De te verwachten geluidreductie is 3 dB tot 5 dB voor het laag frequente geluid. Door het treffen van deze maatregel wordt het laagfrequente geluid onder de bestaande brug minimaal gehalveerd ten opzichte van de situatie dat deze maatregel niet wordt toegepast.

Zie TNO-notitie, Resonatoren als geluidreducerende maatregel bij de Schinkelbrug (**bijlage 15b**).

Ten tijde van het opstellen van het tracébesluit was nog niet bekend dat de nu voorgestelde geluidmaatregel, namelijk het toepassen van de Helmholtz-resonatoren doelmatig zou zijn. Nu deze optie voldoende effectief lijkt en ook uitvoerbaar is, is verweerder van mening dat deze maatregel eveneens uitgevoerd moet worden, met dien verstande dat ook hiervoor geldt dat de aannemer de vrijheid heeft om andere geluidsmaatregelen te treffen die ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen hebben als deze maatregel.

Om voldoende waarborg te bieden dat deze maatregel of een vergelijkbare maatregel wordt getroffen, zal het tracébesluit hierop aangepast worden. Het voorgaande houdt in dat hangende het beroep, er een wijzigingsbesluit uitgebracht zal worden waarin de maatregel van de Helmholtz-resonatoren als maatregel beschreven zal worden. Zodra dit wijzigingsbesluit is vastgesteld, wordt u dit overeenkomstig artikel 6:19 Awb zo spoedig mogelijk toegestuurd.

Naast de aanpassing van de bestaande brug is het noodzakelijk dat de verhoging van de hinder vanwege de nieuwe brug ook moet worden voorkomen. In de eindsituatie van het tracébesluit is sprake van de cumulatie van het laag frequente geluid vanwege de bestaande bruggen, met name de bestaande noordelijke brug, en de nieuw aan te leggen beweegbare noordelijke brug. Voor de nieuwe beweegbare brug is het uitgangspunt dat de brug geluidsarm wordt ontworpen. De geluidsreductie aan deze nieuwe brug is zodanig dat de cumulatie tussen de bestaande bruggen en de nieuwe brug geen toename van de hinder geeft vanwege het laag frequente geluid.

Voor de volledigheid wordt verwezen naar de opleveringstoets. Om na realisatie inzicht te krijgen in de effectiviteit van de maatregelen in deze specifieke situatie is in artikel 16 van het tracébesluit voorzien in een opleveringstoets voor onder meer het aspect geluidhinder. Hieronder dient tevens het aspect laagfrequent geluid te worden verstaan. De opleveringstoets houdt in dat na de ingebruikname van de gewijzigde A10 onderzoek zal plaatsvinden naar de werking van de maatregelen aan de nieuwe en aan de bestaande brug. De uitkomst kan aanleiding geven om nadere maatregelen af te wegen.

Anders dan appellante stelt is er wel degelijk zorgvuldig omgegaan met de belangen van de bewoners van de woonschepen.

5.15.4 Volgens appellante is voor de bestaande brug geluidreducerende maatregelen opgenomen die al worden getroffen op grond van het Tracébesluit OV SAAL en is enkel nieuw de maatregel dat ook de onderzijde van de voegovergangen tussen het beweegbare deel en de vaste delen van de bestaande brug wordt afgesloten. Deze maatregelen hebben volgens TNO geen effect op het laagfrequent geluid. Effect wordt naar het oordeel van TNO alleen bereikt als ook aan de voeg en de brugconstructie maatregelen worden genomen. De maatregel 'alternatieve voegen' (2a) ontbreekt ten onrechte in het tracébesluit.

Reactie:

Het is een terechte constatering dat de maatregelen die reeds zijn getroffen op grond van het Tracébesluit OV SAAL als maatregel zijn opgenomen in het tracébesluit. In de toelichting van het tracébesluit (pag. 51) is aangegeven dat hiermee beoogd is aan te geven dat deze maatregelen zullen worden gehandhaafd.

In het tracébesluit is als nieuwe maatregel aangegeven dat voor de bestaande brug maatregelen worden getroffen aan de voegovergangen tussen de vaste en beweegbare brugdelen. Deze maatregel bestaat in ieder geval uit het afsluiten van de overzijde van de voegovergangen op de bestaande brug in de noordelijke parallelbaan. Hoewel deze maatregel niet direct een effect zal hebben op het laagfrequent geluid, wordt er wel een positief effect verwacht op de werking van het dB(A)-niveau van 1-3 dB. De afdichting heeft vooral een hoorbaar effect en is daarmee van belang voor de beleving voor omwonenden.

Voorts zal zoals reeds hierboven is aangegeven een aanvullende maatregel opgenomen worden in het tracébesluit in de vorm van het toepassen van Helmholtz-resonatoren. Een maatregel die met name effectief is voor het reduceren van laagfrequent geluid.

5.15.5 Voor de nieuwe brug zijn dezelfde maatregelen opgenomen als voor de bestaande brug, waarvoor dus ook dezelfde kritiek geldt. Voor de vermelding in het tracébesluit dat 'de constructie van de brugval wordt geoptimaliseerd om de geluidproductie te minimaliseren' geldt dat in het tracébesluit niet is vastgelegd tot welk niveau de geluidproductie moet worden teruggebracht. Hierdoor is onzeker wat de optimalisatie zal inhouden. Dit is in strijd met de rechtszekerheid en het tracébesluit is onvoldoende gemotiveerd. In de toelichting bij het tracébesluit zijn voorbeelden opgenomen wat de optimalisatie kan inhouden, maar:

- afdwingbaar zijn deze maatregelen niet;
- uit de beschrijving blijkt niet hoe maatregelen worden uitgevoerd;
- een garantie ontbreekt dat de maatregel 'ontdreuning' zwaar wordt uitgevoerd;
- de maatregel 'extra hulpoplegpunten' heeft veel potentie, onduidelijk is waarom deze maatregel dan niet in het tracébesluit wordt vastgelegd.

Reactie:

Door TNO zijn voor de nieuwe brug maatregelen aanbevolen die vergelijkbaar zijn met de maatregelen voor de bestaande brug. Zoals TNO echter aangeeft kunnen deze maatregelen worden geïntegreerd in het ontwerp.

In artikel 9 van de besluittekst van het tracébesluit zijn voor de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 de volgende maatregelen voorgeschreven. Dit betreft:

- Voegovergangen tussen de vaste en beweegbare brugdelen worden aan de zijkant en aan de onderzijde afgesloten.
- De zijwanden onder het beweegbare brugdeel worden voorzien van een akoestische absorberende bekleding.
- De constructie van de brugval wordt geoptimaliseerd om de geluidsproductie te minimaliseren.

De eerste twee maatregelen zijn maatregelen aan of tussen de constructie van de brugval en kunnen ook voorgeschreven worden. De derde maatregel heeft betrekking op het ontwerp van de brug of constructie. Bij het ontwerpen van deze nieuwe brug zal de aannemer een brug ontwerpen met een constructie om geluidproductie te minimaliseren. Om de aannemer de nodige vrijheid te geven voor het ontwerpen van een brugconstructie zijn er contracteisen opgenomen die betrekking hebben op een zo stil mogelijke brug. Daarbij zal het TNO-onderzoek met zijn aanbevelingen bijgevoegd worden.

Om na realisatie inzicht te krijgen in de effectiviteit van de maatregelen in deze specifieke situatie is in artikel 16 van het tracébesluit voorzien in een opleveringstoets voor onder meer het aspect geluidhinder. Hieronder dient tevens het aspect laagfrequent geluid te worden verstaan. De opleveringstoets houdt in dat na de ingebruikname van de gewijzigde A10 onderzoek zal plaatsvinden naar de werking van de maatregelen aan de nieuwe en aan de bestaande brug. De uitkomst kan aanleiding geven nadere maatregelen af te wegen.

- 5.15.6 De flexibiliteitsbepaling die voor beide bruggen is opgenomen is bij gebreke van vastlegging in het tracébesluit erg vrijblijvend. Bij de doelstelling van het project Zuidasdok zou beter aansluiten als was opgenomen dat verdergaande maatregelen worden toegepast als die beschikbaar komen en doelmatiger blijken te zijn.

Reactie:

In het tracébesluit zijn in artikel 9 in het vierde en vijfde lid maatregelen opgenomen om de geluidafstraling van de beweegbare bruggen te beperken. Voor deze maatregelen geldt dat het ook mogelijk is om andere geluidsmaatregelen te treffen die ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen hebben. Deze bepaling is opgenomen om de aannemer enige flexibiliteit te geven om in het geval er maatregelen met een betere geluidreducerende werking zijn of voordelen bieden op andere vlakken (bijvoorbeeld uitvoering, beheer en onderhoud) hiervoor te kunnen kiezen, zonder dat hiermee strijdigheid ontstaat met het tracébesluit. Van belang is echter wel dat de aannemer deze flexibiliteit niet kan invullen door maatregelen te vervangen of achterwege te laten door maatregelen die minder effectief zijn.

Aangezien verweerder, net als de bewoners van de woonschepen, zoveel mogelijk reductie van het laagfrequent geluid nastreven zijn er in het kader van de aanbestedingscriteria contracteisen gesteld om te komen tot een pakket aan maatregelen waarmee de markt uitgedaagd wordt meer reductie te behalen dan wordt voorzien met het pakket aan maatregelen zoals beschreven in het tracébesluit.

5.15.7 Geluidscherm

Volgens appellante is het geluidscherm op de brug twee meter in plaats van vier meter en niet geluidsabsorberend maar transparant. Appellant begrijpt niet dat het belang van uitzicht vanaf de A10 Zuid op de stad kennelijk zwaarder weegt dan het belang bij vermindering van de geluidhinder. De gemiddelde automobilist zal weinig oog (mogen) hebben voor dit qua lengte ook beperkte zicht en minder hinder wordt ervaren als bronnen van de hinder niet zichtbaar zijn.

Reactie:

De keuze voor een transparant scherm in de zijberm van de noordelijke parallelbaan is vanuit landschappelijk oogpunt. In het kader van sociale veiligheid in de onderdoorgangen onder de A10 is het bij de geluidschermen wenselijk dat deze van transparante materialen zijn gemaakt. Dit om daglichttoetreding en het gevoel van levendigheid bij passanten op stedelijk wegennet te bevorderen.

Door het gebruik van transparante schermen is er vanaf de A10 Zuid zicht op de stad. Ondanks dat de automobilisten met hogere rijsnelheden passeren is duidelijk dat hier sprake is van een passage van de Schinkel. Naast de brug over de Schinkel is eveneens voorzien in transparante schermen op de bruggen over de Amstel en bij de Europaboulevard en Amstelveenseweg.

Er is derhalve niet gekozen voor een tweezijdig absorberend scherm dat enkel niet-transparant kan worden uitgevoerd. Overigens heeft deze keuze geen gevolgen voor de geluidwerendheid vanaf de weg en/of het spoor. Vanuit deze bronnen is de wijze van uitvoering niet relevant.

- 5.15.8 Appellante tast volledig in het duister over het waarom van de opgenomen en vooral van de weggelaten door TNO als 'kansrijk' aangeduide geluidreducerende maatregelen. In de toelichting bij het tracébesluit is vermeld dat de door TNO in beeld gebrachte maatregelen nader zijn beoordeeld, maar door wie dat is gebeurd, waar die beoordeling is te vinden en wat de beoordelingscriteria waren blijft in het midden.

Reactie:

In het TNO Geluidonderzoek maatregelen Schinkelbrug A10 (TNO 2015 R11677, d.d. januari 2016) is uitsluitend beoordeeld welke maatregelen vanuit akoestisch oogpunt kansrijk zijn. Het onderzoek doet geen uitspraak over de maakbaarheid, de kosten en eventuele nadelige neveneffecten. De voorgestelde maatregelen in het TNO-rapport zijn vervolgens bij de voorbereiding van het tracébesluit getoetst aan de volgende criteria:

- Toepasbaarheid: is de maatregel op te nemen in het ontwerp van de nieuwe brug of is de maatregel toepasbaar bij de bestaande brug zonder ingrijpende werkzaamheden en neveneffecten;
- Uitvoerbaarheid: is de maatregel (technisch) uitvoerbaar?
- Investeringskosten: de hoogte van de investeringskosten.

Uit de weging van de geluidsmaatregelen kwam de volgende voorkeursvolgorde:

1. Alternatieve voegen (naast de standaard rechte staalprofielen kan gekeken worden naar verstanden of schuine voeg). Dit is gelet op de kosten vooral een maatregel voor de nieuwe brug.
2. Afsluiting van de voegen aan de onderzijde (Bijvoorbeeld: De ruimte dicht zetten met een flexibel rubber).
3. Verhoging van de wandabsorptie (De wanden van de brug onder het val voorzien van geluidsabsorberend materiaal).
4. Damping/ontdreuning van de brugplaatdelen.
5. Afscherming (isolatie) van brugplaatdelen (Het val aan de onderzijde dichtmaken zodat de galm in het val gedempt wordt of een andere geluidsabsorberende constructie).
6. Verstijving van plaatvelden van het rijdek (De dekplaat of rijplaat verstevigen zodat deze minder gaat trillen).
7. Overige geluidsmaatregelen.

Een aantal van de maatregelen houden verband met het technisch ontwerp van de brug. Zo kan er voor de nieuwe brug direct rekening worden gehouden met de keuze voor de voegen en het voldoende verstijven van de plaatvelden, het voorzien van damping in de brugplaatdelen en afscherming.

Met name de maatregel 1, 4, 5 en 6 zijn niet doelmatig voor de bestaande brug. Deze aanpassingen zijn erg kostbaar voor bestaande bruggen en hebben als groot nadeel dat de brug geruime tijd niet gebruikt kan worden voor het wegverkeer hetgeen voor de druk bereden A10 Zuid zeer ongewenst is. Deze opties vallen daarmee af voor de bestaande Schinkelbrug, maar zullen zeker betrokken worden voor de nieuw te bouwen brug. Met name van het ontwerp van de brug wordt veel reductie verwacht.

Zoals reeds eerder is aangegeven zijn er contracteisen gesteld om te komen tot een pakket aan maatregelen waarmee meer reductie te behalen valt dan wordt voorzien in het tracébesluit.

Naast de maatregelen zoals beschreven in het tracébesluit zal als extra maatregel in het tracébesluit toegevoegd worden het plaatsen van Helmholtz-resonatoren, waarvan een extra geluidreductie van 3 dB tot 5 dB voor het laagfrequente geluid wordt verwacht. Door het treffen van deze maatregel wordt het laagfrequente geluid onder een brug minimaal gehalveerd ten opzichte van de situatie dat deze maatregel niet wordt toegepast.

Het bovenstaande laat onverlet dat in het tracébesluit de mogelijkheid blijft dat er andere geluidsmaatregelen kunnen worden toegepast met tenminste een gelijke geluidsreductie. Hierdoor vallen de overige geluidsmaatregelen uit het TNO-rapport overigens niet af, want ze kunnen bij een gelijkwaardige geluidsreductie alsnog worden toegepast. Ook voor andere mogelijke geluidsmaatregelen is het mogelijk dat ze worden toegepast, indien er wordt aangetoond dat ze gelijkwaardig zijn.