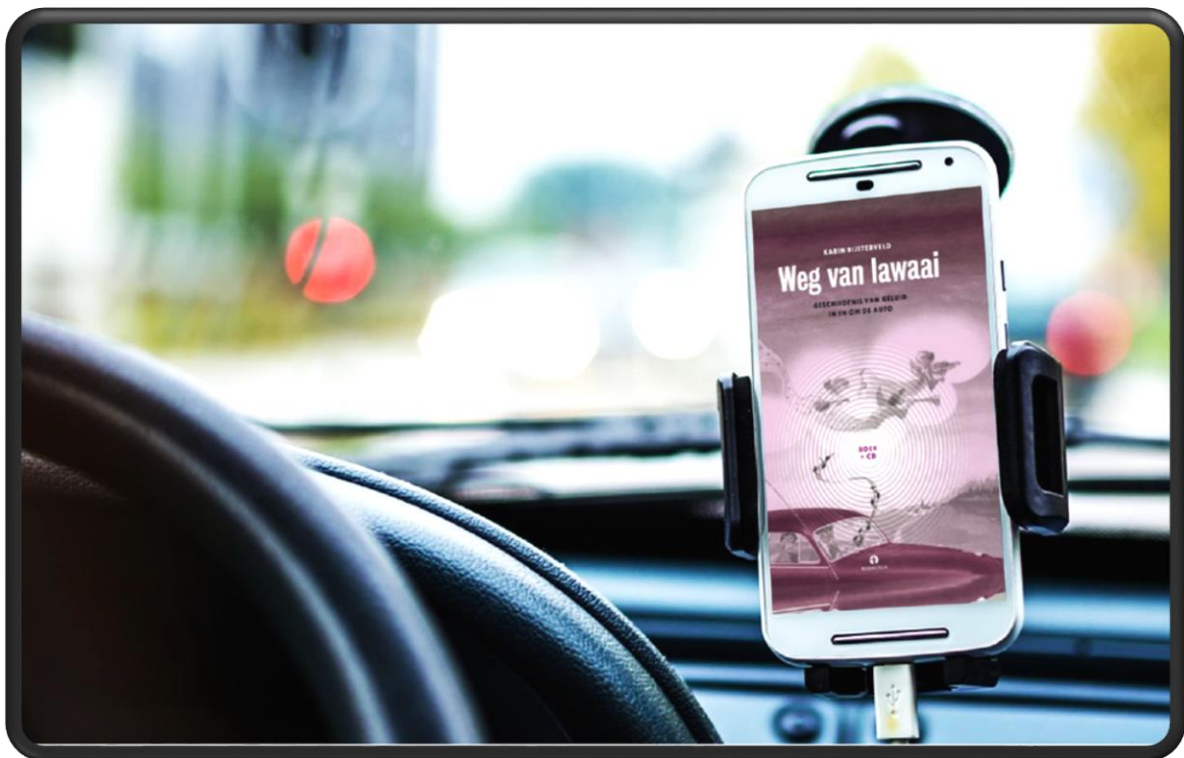


KARIN BIJSTERVELD (RED.)

Weg van lawaai

Geschiedenis van geluid in nieuwe
audioverhalen voor een rit over de A2



Colofon

Bijsterveld, K. (Ed.) *Weg van lawaai: Geschiedenis van geluid in nieuwe audioverhalen voor een rit over de A2*. Maastricht: Maastricht University/Faculty of Arts & Social Sciences.

© 2020, Karin Bijsterveld en Anique Hommels

Druk: Houx Digiprint Maastricht

Foto op cover: met dank aan Q42, Den Haag.

ISBN: 9789090336152

Inleiding

Karin Bijsterveld

Een rustige snelweg

Het is mei 2020. Nog steeds is het stiller op de snelweg dan voor de lockdown. Vanwege de stikstofproblematiek mag u minder snel rijden dan u gewend was: overdag 100 kilometer per uur. Wie de A2 van Amsterdam naar Maastricht neemt, of andersom, zal er langer over doen dan gebruikelijk, met minder auto's voor, achter, links en rechts.

Meer tijd om te luisteren

Nu nog wel. Maar als we straks weer geregelder naar ons werk gaan en vanwege besmettingsgevaar liever niet de trein nemen, komt de auto weer vaker in beeld. Hopelijk zal die auto in veel gevallen een hybride of elektrische auto zijn, met relatief lage niveaus aan uitstoot van vervuilende stoffen en geluid. Dan zijn audioverhalen in uw auto beter te horen en heeft u, misschien tegen wil en dank, meer tijd om te luisteren. Omdat u langzamer rijdt of omdat er meer files zijn. Maar wie weet *neemt* u ook meer tijd, gewoon omdat we onze geschiedenis kunnen kennen, terwijl onze toekomst nog onzeker is.

Zeven verhalen

De zeven verhalen in deze bundel zijn een vervolg op *Weg van lawaai: Geschiedenis van geluid in en om de auto*. Die geschiedenis verscheen in 2019 als boekje met twee audio-cd's bij Uitgeverij Rubinstein. Een mp3 versie ervan is gratis te downloaden op luisterrijk.nl. Het kwam voort uit een project van de Universiteit Maastricht, Uitgeverij Rubinstein en Beeld en Geluid, gefinancierd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Rik van de Westelaken sprak de verhalen in.

De klank van het verleden

Die eerste serie verhalen draaide om het verleden van geluid op de weg: over hoe de auto vroeger klonk, over wat er op straat te horen was, over de allereerste "stilteweken" tegen verkeerslawaai en over de opkomst van de autoradio, de geschiedenis van geluidsschermen en gebouwen langs de snelweg, vooral die langs de A2.

App

Van meet af aan was het de bedoeling om de audioverhalen op te nemen in een app die gebruik zou maken van het Global Positioning System (GPS). Op die manier zouden we de verhalen die verbonden zijn met iets wat langs de snelweg te zien is, op het juiste moment kunnen laten horen. Ook zou het op den duur mogelijk moeten worden om de verhalen uit te breiden mocht een automobilist op een bepaald moment langzamer rijden of zelfs helemaal stil komen te staan.

Meer dan geluid

De hoofdstukjes hieronder zijn zulke verhalen. Ze kunnen tussen de al gepubliceerde *Weg van lawaai*-verhalen worden ingevoegd of eraan worden toegevoegd. Veel van de verhalen gaan opnieuw over de geschiedenis van geluid. Zo is het laatste verhaal, "Piepende oren", speciaal voor meereizende jongeren gemaakt. Maar de andere verhalen gaan niet alleen over geluid, maar ook over wat er zoal op en langs de A2 te zien is: snelwegmeubilair, geluidsschermen, graffiti, wegrestaurants, en de tunnel bij Maastricht. Net als bij het oorspronkelijke audioboek hielp Bas Agterberg van Beeld en Geluid ons historische audiofragmenten te vinden die de verhalen rijker maken. Rik van de Westelaken nam opnieuw het inspreken voor zijn rekening.

Met dank aan

De bijzondere aandacht voor architectuur en design in de nieuwe verhalen werd mogelijk gemaakt door de Stichting ArchiScienza. Die stichting financierde ook de ontwikkeling van de app, door Q42 gemaakt in overleg met ons. Die app is nu nog eenvoudig, maar in een volgende fase hopen we stemsturing aan de app en fictie aan onze verhalen toe te voegen. Anique Hommels schreef de geschiedenis van de tunnel bij Maastricht. Het verhaal over The Wall verscheen in kortere versie ook in *Weg van lawaai: Geschiedenis van geluid in en om de auto*. Zonder medewerking van de geïnterviewden Aletta van Aalst, Jan Brouwer, Gerard Loozekoot, mevrouw Kars en Mattie Jeukens hadden Anique en ik de nieuwe verhalen niet kunnen schrijven. We bedanken hen en alle bovengenoemde mensen voor hun stem in onze nieuwe audioverhalen voor een rit over de A2.

Een weg naar het zuiden

Karin Bijsterveld

Rijksweg 2

Wat we nu de A2 noemen, heet sinds 1984 officieel Rijksweg 2, een snelweg tussen Amsterdam en Eijsden, een dorp bij de Belgische grens. Het idee om een snelweg te bouwen ontstond al in de jaren '30. Eerst ging het alleen om het traject van Amsterdam naar Utrecht, later ook om de route verder naar het zuiden. Aarden wegen werden aangelegd, geasfalteerd, verbreed en vervolgens als een ketting aan elkaar geregen. De snelweg was pas helemaal af in 1996.

Drukke

Het deel van Amsterdam naar Utrecht was al in 1954 klaar. Op dat moment was het nog vrij rustig op de weg. Nederland werd – vergeleken met Duitsland of de Verenigde Staten – relatief laat een autoland. Al stond het verkeer rond de steden al in de jaren '20 af en toe stil, de eerste officiële snelwegfile deed zich niet eerder voor dan op Pinksterzondag 1955, bij knooppunt Oudenrijn.¹ Met het toenemend verkeer, de hogere snelheden en het groeiend aantal ongelukken namen ook de aanwijzingen, regels en veiligheidsmaatregelen toe. En daarmee de borden met maximaal toegestane snelheden, de informatie over afslagen, de kilometerpaaltjes, vangrails, viaducten, tunnels en geluidsschermen. Vertier, verfraaiingen en gebouwen op zichtlocaties volgden: wegrestaurants, kunstwerken en showrooms. En op den duur de portalen waarin klassieke borden, matrixpanelen en camera's boven de weg kwamen te hangen.

Rommeligheid

Rond de millenniumwisseling ontstond kritiek op de rommeligheid van het uitzicht vanaf de weg. Architect Aletta van Aalst, betrokken bij het ontwerp van de A2, merkte als gewone gebruiker van die weg hoe belangrijk het landschap was.

“Wat is nou leuk aan de snelweg? Uiteindelijk is leuk aan de snelweg: de omgeving. (...) Je zit niet op de snelweg om te kijken van hoe mooi die snelweg is. (...) Ik kwam daar op een vrij bizarre manier achter, want ik zat in Amsterdam met mijn bureau en ik werkte voor Rijkswaterstaat in Utrecht, dus ik reed doorlópend over die A2. En ik kwam er pas toen ik ermee aan het werk ging achter dat er een geluidsscherm stond bij Vinkeveen. Dat had ik nóóit gezien. Dus als gewone weggebruiker realiseerde ik me, kijk ik dus altijd naar de andere kant waar een open polderlandschap is (...). Ik

¹ Dieker, M. (2020). Talking You Through: The Shifting Socio-Technical Practices of Radio Traffic News, 1950s-now. Maastricht University: PhD Dissertation, p. 15.

vond het eerlijk gezegd nogal stupide toen ik erachter kwam. Maar aan de andere kant dacht ik, van okay, dus ik kijk waar ik iets leuks zie.”²

Routeontwerp

Snelwegen en steden kwamen steeds dichterbij elkaar te liggen. Rijkswaterstaat wilde daarom gaan nadenken over de identiteit van bepaalde snelwegen – het moest mooier. Zo ontstond het “Routeontwerp A2”. Een rapport uit 2007 zegt het zo:

“De A2 oprijden kan de start van een reis naar Palermo zijn. Alles is mogelijk na de volgende bocht, na de volgende stad. Dagelijks kan besloten worden verder te reizen dan het vermoedelijk meer alledaagse reisdoel. Ook al heeft het meeste verkeer op de A2 een veel minder verre horizon, het is toch fantastisch om met het routeontwerp juist dat perspectief aan te spreken: reizen is verbeeldingskracht. (...) Met het motto ‘reisroute’ - eenheid in verscheidenheid - als thematisch kader voor het routeontwerp A2, wordt de bestaande diversiteit van de A2 versterkt. De afwisseling aan indrukken is de essentie van reizen, maar die indrukken moeten consistent zijn om door de weggebruiker niet als chaos ervaren te worden.”³

Vier thema’s

Het dilemma was gelijk duidelijk. Het routeontwerp voor de A2 mocht niet saai worden, maar moest wel meer orde creëren. Daarom werd door een collectief van architectenbureaus - Aletta van Aalst en partners, UNStudio en VHP (later Wurck) - vier thema’s verzonnen waarbij het route-ontwerp kon aanhaken. Maar voordat de architecten die thema’s presenteerden, werd de A2 eerst nog even in cijfers samengevat – cijfers die niet al te vrolijk stemden, al was de opsomming bijna een gedicht:

“A2
212 km tussen Amsterdam en Belgische grens
80% in planning om aangepast te worden
51 aansluitingen
17 knooppunten met andere snelwegen
spoor- en waterwegen in directe nabijheid
hoogste opbrengst aan boetes
hoogste aantal dodelijke ongelukken
8 files in de file-top-50 2005.”⁴

² Interview Karin Bijsterveld met Aletta van Aalst, Amsterdam, 26 februari 2018, 00:32:08-00:33:12.

³ Aalst, A. van, et al. (2007). *Routeontwerp A2: Visie op de weg*. [Geen plaats: geen uitgever], p. 3

⁴ Idem, p. 6.

Om de relatie tussen de A2 en het landschap te herstellen moesten de rivieren vanaf de weg weer zichtbaar worden. Dat waren de Maas, de Lek en de Waal. Verder moest de overgang tussen stad en land en de herkenbaarheid van de grote steden Amsterdam, Utrecht, Den Bosch, Eindhoven en Maastricht worden verhelderd. De vier thema's werden dan ook: "Contrast: ervaren van stad en landschap", "Magneet: ordenen van weginrichting", "Motief: herkennen van de route" en "WOW-effect: creëren van adres en identiteit".⁵ Die thema's werden uitgewerkt voor een selectie van trajecten op de A2. Het aanbrengen van een trekvogelmotief – de *migrating birds* – op de geluidsschermen was een van de ideeën die daadwerkelijk werden uitgevoerd. Het ging, aldus Van Aalst, om het creëren van "herkenning ... over de hele route", al werd dat niet "dwangmatig" opgelegd. Het hoefde niet hetzelfde te zijn, maar het zou "familie" van elkaar moeten worden. Hoewel de architecten de patronen niet samen ontwierpen, hoorden ze later van bekenden: "Hé, dat is leuk, jouw patroon zit ook daar!" Uiteindelijk, zo grapt Van Aalst, verbindt de A2 "Amsterdam met Palermo, het is toch een heel avontuurlijke gedachte, de Amsterdamse maffia met de Siciliaanse."⁶

Gesamtkunstwerk

Volgens Jan Brouwer, coördinator van het Route-ontwerp A2, moest de snelweg een waar "Gesamtkunstwerk" worden.⁷ Lange tijd had Rijkswaterstaat heel autonoom gewerkt en vooral functioneel naar snelwegen gekeken. Maar in 2004 werd een College van Rijksadviseurs ingesteld dat de overheid gevraagd en ongevraagd over de gebouwde omgeving mocht adviseren. Jan Brouwer werd Rijksadviseur Infrastructuur. De leden van het College wilden de snelweg niet langer behandelen als iets wat op zichzelf stond. Infrastructuur was in hun ogen heel belangrijk voor de beleving van het landschap.

Geen nummer, maar een naam?

Brouwer, architect en emeritus-hoogleraar Bouwkunde aan de TU Delft, had veel plezier in de intensieve discussies met de andere adviseurs. Ze wilden Nederland tegen een overdaad aan rechte lijnen beschermen en de snelwegen laten meebuigen met het land. Het moest een integraal ontwerp worden: Asfalt, viaducten, tunnels, bruggen, kruisingen en geluidsschermen hoorden één geheel te worden, zowel voor automobilisten als voor de mensen die in de buurt van de snelweg woonden. Misschien konden de snelwegen zelfs wel mooie namen krijgen in plaats van nummers, zoals *Route du Soleil*. Een krant die er lucht van kreeg, ging ook meedenken en bracht in dat de A12 misschien de "Drugs- en Blootroute" kon gaan heten, vanwege de Duitsers die naar Scheveningen reden. Maar die discussie werd

⁵ Idem, p. 40.

⁶ Interview Karin Bijsterveld met Aletta van Aalst, Amsterdam, 26 februari 2018, 01:27:15-01:27:38 + 01:28:07-01:28:16.

⁷ Interview Karin Bijsterveld met Jan Brouwer, telefonisch, 4 juni 2020, 00:06:56.

zo “vruchteloos” dat de Rijksadviseurs aan een naam voor de A2 niet meer toe kwamen.⁸
Weet u er misschien nog één?

Tevreden

Over het Routeontwerp A2 zélf en de uitvoering ervan is Brouwer grotendeels tevreden:

“Ik vond het geslaagd dat wij de kans kregen om Rijkswaterstaat te adviseren over hoe je die routes vorm moest geven, wat daarbij de ontwerpuitgangspunten zouden moeten zijn, welke zaken ontworpen zouden moeten worden en hoe je ook dát in de markt zou moeten zetten. (...) Dat is altijd een beetje het probleem geweest. In vele burgerlijke bouwprocessen zit er een soort volgordelijkheid in. Er is een opdrachtgever, die heeft een plan, die nodigt een ontwerper uit, die maakt een plan. En dan ga je een keer in de markt kijken wie het zou willen maken. Maar bij instituten zoals Rijkswaterstaat werd de uitvoering eigenlijk vanaf het begin af aan erbij betrokken. En wij hebben altijd gezegd: ‘Natuurlijk betrek ze er wel heel snel bij, maar ga eerst eens kijken wat je precies zou willen zonder dat de expertise van de uitvoerder bij de eerste schetsen betrokken is.’ (...) Ik ben helemaal niet tegen aannemers, hoor. (...) Maar ze hebben andere belangen, zeker als ze niet worden ingelicht over de kwaliteiten die ze moeten maken vanuit vormgevingsoverweging.”⁹

Bij de A2 lukte dat wel. Er was geld om architecten en ontwerpers voor de A2 aan te nemen. Op den duur werden er zelfs prijsvragen voor bruggen, viaducten en geluidsschermen uitgeschreven. De toepassing van het route-ontwerp verwaterde wel, ook omdat er zomaar tien jaar kan liggen tussen bouwvergunning en aanleg. Maar die trekvogels en *The Wall*, een geluidsscherm als gebouw — die zijn toch maar mooi gelukt.

⁸ Idem, 00:14:35-00:16:23.

⁹ Idem, 00:35:07-00:36:41.

The Wall¹⁰

Karin Bijsterveld

Fons Verheijen is de architect van 'The Wall' bij Leidsche Rijn, gebouwd in een lange bocht van de A2. Verheijen zag zijn opdracht niet als het maken van een geluidsscherm, dat was in zijn woorden "bijvangst". Het ging hem om een gebouw – waarin een winkelcentrum zou worden geïntegreerd – dat niet alleen aangenaam moest zijn voor de bezoekers en dat het snelweggeluid tegenhield, maar dat ook interessant was voor de automobilist die er langs reed. Hij kreeg de opdracht in 2002. The Wall stond er in 2010.

Verheijen, die ook het Alexandrium in Rotterdam had gebouwd, had ruime ervaring met winkelcentra. Maar hoe maak je een winkelcentrum van 800 meter lengte interessant voor wie er in 28 seconden langs rijdt, best lang als er weinig te zien is? Verheijen wilde de wand in eerste instantie op de auto's laten reageren. De wildste ideeën werden op papier gezet. Zo zouden delen van het gebouw, via schuifwanden, dichtgaan als een auto er langsreed. Dat bleek niet goed te werken: het gebouw zou voor de bewegende automobilist juist gewoon stil blijven staan. In een andere ontwerpversie had het gebouw afbeeldingen die vanuit de auto een soort animatiefilmpje zouden vormen. Maar dat vond Verheijen uiteindelijk niet architectonisch genoeg.

Het ontwerpproces kreeg zelf tempo toen Verheijen vier jonge jongens in dienst nam die handig waren met het 3D programma Maya – waar ook Pixar, van de tekenfilmpjes, mee werkte. Dat programma kon op het scherm kleurenpixels in de ruimte spreiden op basis van windsnelheden. Bij 100 kilometer per uur ontstond een bepaalde vorm en een spel van lijnen waarop Verheijen zijn ontwerp voor een golvende, in het voorbij gaan bewegende wand baseerde, een ontwerp dat voor hem de ware snelwegarchitectuur uitdrukte. In lijn met die gedachte werd ook de opvallende kleur van het gebouw gekozen: Ferrari rood, in metallic variant. Een ander sleutelmoment deed zich voor toen Verheijen zich realiseerde dat het ontwerp letterlijk een kop en een staart moest krijgen, als het lichaam van een slang die zich oprichtte.

Dat paste ook bij Verheijen's opvatting dat het ontwerpen voor de snelweg een bijzondere discipline is. In plaats van een architect heb je eigenlijk een regisseur nodig: iemand die de reis als een opera kan vormgeven, kan orkestreren. De stad moet zich aankondigen, de verplaatsing moet worden geënceneerd. Op een bijeenkomst over de inrichting van de A2 zei hij het zo:

¹⁰ Dit verhaal werd ook gepubliceerd in Bijsterveld, K. (2019). *Weg van lawaai: Geschiedenis van geluid in en om de auto*. Amsterdam: Uitgeverij Rubinstein (pp. 47-48), maar voor de app-versie licht aangepast en uitgebreid.

“Luister eens jongens, een opera duurt twee, twee-en-een-half uur. De reis van Amsterdam naar Maastricht is twee, twee-en-een-half uur. Jullie moeten helemaal niet met een architect, helemaal niet een ontwerper of wat dan ook (...) werken, jullie moeten een regisseur van de opera nemen. En die gaat gewoon kijken ‘wat ervaar ik nou als ik daar rij’. En die moet daar iets van zeggen. Dus zodra er een stad aankomt, moet dat eigenlijk van tevoren al aangekondigd zijn, door gewoon misschien wat meer lampen. Je kunt die reis orkestreren. (...) In die auto zit een opera-ganger en ik wil gewoon dat het helemaal geënceneerd is. En als je dat op die manier doet, kijk je heel anders aan tegen het verhaal. (...) En het is ook zo, er gebeuren zoveel leuke dingen onderweg. Ook een aantal bochten, of het feit dat het even naar de beneden gaat en even onder een tunnel doorgaat (...). Dat kun je orkestreren door ook daarvan weer na uit te denken, ik ga mijn decor op deze manier aanpakken.”¹¹

Prachtig op papier, maar hoe moest dat gebouwd worden? Met klassiek stucwerk was dit niet te doen. Ook niet met één constructie uit staal—dat zou uit gaan zetten. Het moest gebeuren met verschillende platen staal, maar het nadeel daarvan was dat je de naden tussen de platen zou zien. Tenzij—tenzij je de platen zou laten overlappen en met de vleug mee zou kijken, dan zou het eruit zien als één groot vlak, precies zoals Verheijen het wilde hebben. In zijn woorden:

“Toen [zeiden] de opdrachtgever en de gemeente, wow, dit willen we. Maar dit kun je helemaal niet bouwen ..., zei ik. Want dit is één glad ding van 800 meter, er is geen materiaal [waarmee je dit] kan maken. Ja, je zou dit bij voorbeeld in stucwerk kunnen maken, maar ook stucwerk moet je om de 16 meter dilateren [een voeg maken, KB]. Met staal kan het ook, maar dat gaat uitzetten. Dit kun je nooit uit één materiaal maken. Je zou het misschien van plastic kunnen doen. Maar dat moet je bakken ..., dat is niet mogelijk. Dus nu zat ik met het probleem: *dit* is het beeld wat ik wil bereiken, hoe ga ik dat nou doen. Toen hebben we een maquette gemaakt, uiteindelijk, en dat is de sleutel geweest. (...) Kijk, als ik het uit metalen plaatjes maak, en ik leg ze ... tegen elkaar aan, dan zie ik een naad. Maar als ik ze *over* elkaar heen leg, zo, en je kijkt tegen de vleug in, dan zie je heel veel materiaal, dan zie je echt details. Maar als je het *omdraait*, gaat het als een vlak werken. (...) Dat gaan we doen, we gaan het uit metalen plaatjes laten bestaan—dat is uiteindelijk aluminium geworden—die zetten we dakpansgewijs, mag je best zeggen ja, maar overlappend over elkaar heen. Dan zorgen we dat er in één richting heel veel naden te zien [zijn], en uit de andere richting helemaal niets. Nou, wat is de mooiste plek: als je vanuit

¹¹ Interview Karin Bijsterveld met Fons Verheijen ((VVKH Architecten), Katwijk, 15 maart 2018, 01:25:09-01:26:22.

Amsterdam komt, heb je hem aan je rechter [kant], zit je er het dichtst bij, en je *vliegt* er echt zo langs. Vanuit die kant willen we hem helemaal glad hebben.¹²

Daarmee was hij er nog niet. De afwatering vroeg veel aandacht. En het bedrijf dat de staalplaten zou verven, kreeg het niet voor elkaar om de kleur stabiel te houden—het leek wel Brabants bont! Verheijen moest een beroep doen op kennis die ontwikkeld was in de Amerikaanse autolak-industrie om het beoogde effect voor elkaar krijgen: rood, glanzend, snel. Een type lak, bovendien, dat de tand des tijds zou kunnen doorstaan, dat rood zou *blijven*.

¹² Idem, 00:47:38-00:48:53 en 00:48:45-00:50:13.

Stralend scherm

Karin Bijsterveld

Limoen

Bij Den Bosch staat een hoog, transparant geluidsscherm van UNStudio, uitgevoerd in limoengroen. Dat heldere groen komt terug in de balustrades van de viaducten boven de weg. Gerard Loozekoot, architect bij UNStudio, vond het belangrijk de schermen een “adresfunctie” te geven.¹³ Hoewel de A2 opgeruimd moest worden door allerlei objecten netjes weg te werken, moesten de schermen juist een eigen signatuur krijgen die de identiteit liet zien van de stad die erachter lag. Bij Den Bosch was dat het groen dat tot heel dicht bij het stadshart komt. Bovendien moest het scherm aan twee kanten aantrekkelijk worden, ook aan de bewonerszijde. Tegelijkertijd was relevant dat geluidsschermen aan de kant van de weg nooit worden schoongemaakt tenzij er aanstootgevende teksten op staan “zoals beledigingen van het koningshuis.”¹⁴ Een frisse kleur zou ook onder vervuilende condities standhouden en vriendelijk ogen. Dat het *limoengroen* werd, bijna geel, had bovendien te maken met de ontwerptraditie binnen UNStudio zelf, een bureau dat naam maakte met uitgesproken kleuren.

Ruitjes

De horizontale ruitjes in de kunststof zijn abstracte versies van het thema van de *migrating birds* dat langs grote delen van de A2 gebruikt is. Het thema drukt uit dat de A2 verbonden is met een internationaal netwerk van wegen richting het zuiden. Toch had de ruitvorm ook een andere oorsprong. Loozekoot had met verschillende zaken rekening te houden. Het patroon diende niet alleen bruikbaar te zijn op kunststof, maar ook in beton en in de klinkers van de taluds van viaducten. UNStudio probeerde aanvankelijk bolletjes uit, maar in klinkers werkte die vorm niet; die was niet rijk genoeg. De ruitvorm kon wél in klinkers worden gevat, al kwam die vorm ook bovendien omdat vervuiling sowieso de vorm van een ruit aanneemt. Daarnaast kwam UNStudio uit op een golfvorm, die ook naar de trekvogels verwees. Een van de andere architecten die bij de A2 betrokken was, Aletta van Aalst, koos voor een meer figuratieve variant van het vogelmotief.

Reacties

Wat Loozekoot betreft had het scherm wel wat innovatiever mogen worden, maar daar was niet genoeg budget voor. Bovendien stonden veel ontwerpspecificaties, zoals de hoogte en de hoek van het scherm, al vast. Hij was liever nog wat eerder bij het proces betrokken geweest. Maar op een weg als de A2, die tot de vitale infrastructuur van Nederland behoort, mag niet zomaar worden geëxperimenteerd. Gezien die situatie was het uiteindelijke

¹³ Interview Karin Bijsterveld met Gerard Loozekoot, via Skype, 12 maart 2018, 00:11:22.

¹⁴ Idem, 00:16:39-00:16:42.

ontwerp al een hele schok. De opmerkelijke kleur riep veel reacties op. Zo hoorden de ontwerpers dat sommige mensen van het scherm schrokken omdat het geelgroen hen aan ambulances deed denken.¹⁵ Maar er kwamen volgens Loozekoot ook reacties “van mensen die heel geëmotioneerd waren omdat ze ’s ochtends over de ring reden terwijl het zonlicht door dat scherm viel en dat gele licht over de snelweg liep, en dat ze dat zo fantastisch vonden dat ze ons dat wilden laten weten.”¹⁶

¹⁵ Idem, 00:38:20-00:38:42.

¹⁶ Idem, 00:37:56-00:38:19.

Snelweggraffiti

Karin Bijsterveld

Zwarte verf

Zoals de bouwers van het buizenscherm bij Eindhoven al hadden voorspeld, is dat geluidsscherm minder aantrekkelijk voor graffitikunstenaars dan andere objecten. Het scherm is moeilijk te bereiken omdat het voor een groot deel tussen twee snelwegen in staat. De vorm van het scherm maakt het ook lastig een heldere afbeelding te laten ontstaan. Alleen op de allereerste buis, dat wil zeggen: de eerste buis gerekend vanaf Maastricht, staat een met zwarte verf aangebrachte tekst, verticaal, dus moeilijk te lezen.

Sputters spotten

Hoe anders is dat met de transparante schermen die ervoor of erna komen. Die laten graffiti in alle soorten, maten en kleuren zien. Het gladde oppervlak en de positie van de schermen naast de weg maken het aanbrengen blijkbaar aantrekkelijk voor de graffitispuiters. Maar er speelt meer. Dat blijkt uit een interview van Jeroen Kijk in de Vegte met graffitikunstenaar en ex-ervaringsdeskundige Joost Zwanenburg, voor NPO Radio 2, op 10 maart 2019. Je ziet de graffitispuiters nooit aan het werk, dus hoe zit dat?

JKV: Nou, los het mysterie eens voor ons op. Want het is, ineens staat er zo'n ding, en je ziet ze nooit aan het werk.

JZ: Nee, nee, dan doen ze het goed.

JKV: Ja...

JZ: Nou ja, natuurlijk gebeurt het in het donker. En inderdaad gebeurt het 's nachts over het algemeen. En het is eigenlijk allemaal vrij logisch.

JKV: Ja, maar hoe ga je te werk dan. Want de kans is natuurlijk best groot dat je gepakt wordt. En als je dan mee moet met oom agent, nou dan hangt je natuurlijk een lekkere boete boven je hoofd.

JZ: Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Precies.

JKV: Ja...

JZ: Nee, nou ja, het is natuurlijk gewoon een beetje van wat is een rustig tijdstip. Dat is over het algemeen niet tijdens de spits. En, uhm, je bukt gewoon eventjes als er een auto aankomt.

JKV: Ja, maar als je langs de snelweg staat, dan heeft dat natuurlijk niet zoveel zin, want dan komt dat kunstwerk nooit af.

JZ: Nee, maar je hebt er niet zo veel tijd voor nodig.

JKV: Dat weet ik niet, hoe...

JZ: Dat valt allemaal wel mee.

JKV: Hoe lang was je gemiddeld mee bezig met zo'n ... ?

JZ: Dat verschilde van vijf minuten tot een kwartier of zo. Dat valt eigenlijk wel mee.
JKV En als je dan toch wordt gezien?
JZ: Gauw weggaan, haha.
JKV: Okay, en ben je ooit gepakt?
JZ: Ja, maar niet voor dat soort dingen, hoor. Nee, dat valt allemaal wel mee. Dat ging vaak goed.
JKV: Maar je bent gepakt voor een bankoverval of zoiets. Haha.
JZ: Niet langs de snelweg.
JKV: Maar zoek je nog speciaal een rustig plek je op? Of heb je dan plekjes waarvan je aan het scannen bent, zo overdag. Van, ah, dit zou wel een leuke zijn om eens een keer...
JZ: Plekjes die mooi in het zicht staan inderdaad, waar veel mensen het zien, dat zijn de mooiste plekken.
JKV: Ja, maar dan zit je natuurlijk wel weer met het probleem dat je dan misschien weer betrap wordt.
JZ: Dat hoort er dan weer bij.
JKV: Ja. En is het dan ook nog zo dat je het op het platteland beter kunt doen dan in de Randstad of zo.
JZ: Ja inderdaad, je hebt natuurlijk meer tijd in Limburg langs de weg dan dat je in Amsterdam hebt. Het is gewoon drukker. En dat is eigenlijk, ja ...
JKV: Zou je dan dientengevolge ook...niet dat ik er heel erg op let, in Limburg ook grotere kunstwerken hebben omdat mensen meer tijd hebben of zoiets.
JZ: Zeker weten, ja, je ziet er echt het verschil in. [...] Als ik in de auto zit, dan zie ik soms echt werken verschijnen, dan denk ik: 'Zo, dat is echt heel goed gelukt'.¹⁷

Juist buiten de Randstad is het dus nog mogelijk om 's nachts ongezien graffiti te maken. In de drukke gebieden raast het verkeer continu door en is de kans groot dat de spuiters gespot wordt en de politie ingelicht. Gezien worden is overigens maar één probleem. Het aanbrenge van graffiti langs de snelweg is levensgevaarlijk. De snelweggraffiti zou geen snelweggraf moeten worden.

Niet remmen

Het limoengroene scherm van UNStudio bij Den Bosch komt zowel in zeer hoge vorm voor als in lage stroken. Als het vooraf wordt gegaan door een betonnen vogelmotiefscherm wordt de overgang tussen de twee soorten geluidsschermen versoepeld door in het beton eerst het motief van de gans-achtige vogel abstracter te maken, waarna het ruitvormig in het groene "glas" terugkomt. Het oorspronkelijke motief is zo gemaakt dat de vogels met je

¹⁷ <https://www.nporadio2.nl/bureaukijkindevegte/gemist/audio/2350/2019-03-10-hoe-plaatsen-graffiti-artiesten-die-kunstwerken-langs-de-snelweg-je-ziet-ze-nooit> (7 mei 2020), 0:39-3:10.

meebewegen, of je nu van Amsterdam naar Maastricht rijdt of andersom. Maar de abstractere versie is in de rijrichting van de auto vormgegeven. Het nog altijd goed te zien, maar graffitimakers hebben het niet met rust gelaten. Wie het vogelmotief in meest ongeschonden staat wil tegenkomen, moet in de tunnels even opletten. Alstublieft niet remmen. Ook zonder echt te kijken, ziet u het als u weet dat het komt.

De Lucht

Er is trouwens nog een manier om de *migrating birds* tegen te komen. Mocht u bij wegrestaurant De Lucht een pauze nemen, en via de voetgangerstunnel van de ene naar de andere kant van de snelweg lopen, dan ziet u dat het thema ook voorkomt in de aluminium-keurige wanden van de tunnel. Het is er met kleine gaatjes in gestanst.

Wegrestaurants

Karin Bijsterveld

Pauze

De voetgangerstunnel van wegrestaurant De Lucht tussen Zaltbommel en Den Bosch mag dan een verwijzing naar de *migrating birds* van de geluidsschermen hebben, wegrestaurants zelf zijn doorgaans geen rustige plekken. Juist omdat zoveel mensen er hun pauze combineren met een hapje eten, is het er een en al leven.

Pleisterplaats

Het zijn fascinerende oorden. Sommige denkers zien ze als non-plaatsen, als plekken in het landschap zonder geschiedenis of identiteit, waar mensen uitsluitend op doorreis zijn. Maar gaat dat nog op voor wegrestaurants die al heel lang bestaan en waarmee mensen een geschiedenis opbouwen? De Lucht was al vroeg in de zeventiende eeuw een pleisterplaats. Langs de Drielse wetering, een afwateringskanaal, stond de boerderij “Anna op de Locht”. Degenen die het onderhoud en de inspectie van de wetering voor hun rekening namen, legden daar hun boten aan om tussen de bedrijven door iets te eten en te drinken. In 1938 begon men er een restaurant met benzinepomp, en toen de A2 in de jaren ‘50 als snelweg opende, werd De Lucht tot eerste erkende snelweg-pleisterplaats.¹⁸

Noodzakelijk kwaad

Nog in 1970 zag Rijkswaterstaat de wegrestaurants als noodzakelijk kwaad. In dat jaar kwam in *De Telegraaf* de heer G.T. Kroon aan het woord, hoofd van het bureau Vestigingsplaatsen van Rijkswaterstaat. Hij kondigde aan dat er twaalf “wegrestaurants” langs de Nederlandse snelwegen zouden komen. Die term was door de overheid zelf bedacht – het alternatief voor de Duitse term *Raststätte*. De weggebruiker zou er “een rustplaats, eten, drinken en zelfs een slaapplek” kunnen vinden, “en verder voor de auto: benzine, olie en de mogelijkheid om kleine reparaties (...) te verrichten”. Het mochten volgens Kroon geen “complete winkelstraten”, kinderboerderijen of hallen met speelautomaten worden. “Het moet niet zo zijn”, zo vond hij, “dat een vader tegen zijn kinderen zegt: ‘Kom, laten wij eens naar dat wegrestaurant gaan, want daar is het zo leuk’.”¹⁹

Road House

Hoe anders was dat in Engeland, waar de voorloper van het wegrestaurant “road house” heette en al in de jaren tussen beide wereldoorlogen populair werd. Daar werd in cocktail bars alcohol geschonken. Toch was dat niet de voornaamste attractie. Een echt “road house”

¹⁸ Buylinckx, J. 1000 jaar rivieren en dijken. In: Van Doornmalen, S., Schipper, P., & Van der Laan, M. (Eds.) (2001), *Ach lieve tijd*, Bommelerwaard 2 (pp. 33-56). Zwolle: Waanders Uitgevers, p. 37.

¹⁹ Anoniem (1970). Wegrestaurants zijn noodzakelijk kwaad. *De Telegraaf*, 19 juni, p. 25.

had een zwembad, een chique eetgelegenheid, en – heel belangrijk – een dansvloer waarop keurig geklede stelletjes konden rondzwieren.²⁰

Geen doorzakadres

Rijkswaterstaat had duidelijk niets met zoveel vertier langs de snelweg. Die zag aanvankelijk alleen heil in restaurants voor beroepschauffeurs. Maar bij De Lucht bleken zeven op de tien auto's die er stopten personenauto's te zijn, dus er was blijkbaar een bredere behoefte aan zulke gelegenheden. Met het oog op de verkeersveiligheid was het trouwens niet toegestaan er na 11 uur 's avonds nog alcohol te schenken. Onder geen beding mochten het doorzakadresjes worden voor na sluitingstijd van de cafés in de stad. Maar daarmee was nog niet al het potentiële ongemak opgelost. Zou de toerist met zijn "lichte, luchtige kleding" op een stoel willen gaan zitten "waar de beroepschauffeur de sporen van zijn vette overall" had achtergelaten? En wat te denken van zijn vrouw, die zich 's nachts, ook al was haar man in de buurt, "zich toch diep ongelukkig [kon] voelen door de op- en aanmerkingen uit deze mannengemeenschap van wegridders"?²¹

Een schuilplaats

Deze stereotypering deed in de praktijk niets af aan de inburgering van wegrestaurants. Daar probeerden ook architecten hun steentje aan bij te dragen. In 1961 opende Albert Heijn in Amstelveen zijn eerste Albert's Corner.²² Die naam werd later afgekort tot AC. De AC-restaurants waren lange tijd, zo zei architect Cornelis de Jong decennia later, "platte dozen. Die vielen niet op. Toen dacht ik, als ik er nu eens een geweldig dak op zet. Mensen hebben remtijd nodig, ze moeten je al van verre kunnen zien."²³ De Jong was sinds midden jaren '80 verantwoordelijk voor het ontwerp van de AC Restaurants. Hij kwam zelf uit de Midden-Beemster, een streek met stolpboerderijen. Dat bood de inspiratie voor het hoge dak van de wegrestaurants, met de kolossale letter R op de punt. Langs de A2 staat er zo eentje bij Nederweert. Op die manier waren de restaurants dus goed te zien, ook al stond het station met benzinepompen ervoor. Bovendien verwees de vorm van het dak naar "geborgenheid", naar kunnen schuilen "onder moeders paraplu".²⁴

²⁰ Gutzke, D.W. (2005). Improved Pubs and Road Houses: Rivals for Public Affection in Interwar England. *Brewery History*, 119, 2-9.

²¹ Anoniem (1970). Wegrestaurants zijn noodzakelijk kwaad. *De Telegraaf*, 19 juni, p. 25.

²² Albert's Corner Lunchroom – 1961, <http://www.amstelveenweb.com/fotodisp&fotodisp=2827> (7 mei 2020).

²³ Jansen, A. (1999). Een stukje geborgenheid. *De Volkskrant*, 8 augustus, [eerste online pagina].

²⁴ Ibidem.

U nadert Maastricht: De tunnel onder de A2

Anique Hommels

Bouwput

Wie tot voor kort Maastricht inreed met de auto, kwam terecht in een soort bouwput. Hier werd aan de A2-tunnel gewerkt. Een grootschalig project, bedoeld om de lange files die daar normaal stonden, op te lossen. Er zijn vier tunnelbakken, in twee lagen bovenop elkaar. De onderste tunnels zijn voor het verkeer dat rechtstreeks doorstroomt richting Eijsden en Luik en naar het noorden, de bovenste twee voor het lokale verkeer. Bovenop de tunnels bevindt zich de “Groene Loper”, een parkachtige weg met woningen aan beide kanten. De A2 tunnels zijn eind 2016 in gebruik genomen.

Verdiepte weg

Lange tijd was het helemaal niet vanzelfsprekend dat er tunnels zouden komen op deze plek. Sinds de jaren '50, toen de weg door Maastricht werd aangelegd, werd al wel gesproken over de mogelijkheid van een verdiepte weg of een tunnel. Vooral de tunneloptie werd heel vaak genoemd, vooral toen het autoverkeer steeds drukker werd en mensen gingen klagen dat “de enige stoplichten op de route van Amsterdam naar Genua” in Maastricht te vinden waren. In de jaren '70 werd de A2 door Maastricht in toenemende mate als een “bottleneck” beschouwd voor het doorgaand verkeer tussen de Randstad en Zuid-Europa. Vakantiegangers, op weg naar het zuiden, stonden vaak urenlang in de file bij Maastricht.

Op het balkon

Bewoners van de flatgebouwen langs de stadstraverse begonnen ook steeds meer te klagen over de toenemende verkeersoverlast en alle gevolgen van dien: lawaai, stank, stof, trillingen et cetera. Mevrouw Kars, sinds 1966 bewoonster van een van die flats, kon in de eerste jaren nog genieten van haar balkon:

“En met een hittegolf konden we hier 's nachts op het balkon slapen. Ja, in de jaren daarna kon dat niet meer, want dat was een constante [stroom] op een vierbaansweg en dan was hier een oversteekplaats met stoplichten. Dat was elke keer van de vrachtwagens een lawaai met stoppen en optrekken. Dat was heel lawaaiig. We konden ook ramen niet openzetten.”²⁵

²⁵ Interview Anique Hommels met mevrouw O. Kars, bewoonster flat langs de stadstraverse, Maastricht, 29 augustus 2019.

Berlijnse muur

Vanaf de jaren '80 kon ze niet meer op haar balkon zitten. In die periode werd de oplossing voor de problemen rond de weg gezocht in zogenaamde "tijdelijke maatregelen". Zo werd er een geluidsmuur gebouwd om de geluidsoverlast terug te dringen. Maar de geluidsmuur kon allerm minst rekenen op de steun van de omwonenden. Er laaide een storm van protest op waarin de geluidsmuur zelfs werd vergeleken met de Berlijnse Muur. Bewoners vonden dat de geluidsoverlast, zeker op de hogere verdiepingen, alleen maar toenam door de muur:

"want het geluid kaatste dus, ze stonden aan beide kanten van de vierbaansweg, naar boven toe. Wij kregen meer geluid... en de benedenbewoners hebben ook geen geluidswerende ramen gekregen. De rest wel, alleen zij niet. Wel, ik vind dit een stommititeit."²⁶

Een flat als monument

Na jaren van discussie tussen de gemeente, Rijkswaterstaat, de nationale overheid en bewoners werd besloten dat de oplossing voor het A2 probleem op het bestaande traject gevonden moest worden. Er kwamen verschillende ontwerpen, waaronder die voor een tunnel. Maar ook deze voorstellen stuitten op problemen: voor de tunneloplossing zouden flats moeten worden gesloopt. Er bleken mensen te zijn die speciale waarde hechtten aan de zogeheten Gemeenteflat langs de A2. Deze flat was de eerste hoogbouwflat in Zuid-Nederland en stond op de voorlopige Monumentenlijst. Ook van een kerkhof en een oorlogsmonument vlakbij de snelweg wilden omwonenden niet zomaar afscheid nemen.

Een goed huwelijk

De keuze voor een tunnel verliep dus niet zonder slag of stoot. Pas in 2003 tekende de gemeente Maastricht een convenant met de nationale overheid om een tunnel te gaan bouwen. Een deel van de flats aan de stadstraverse moest wijken en werd gesloopt. Bewoners maakten zich verder zorgen over het verzakken van hun woningen, het vrijkomen van grote hoeveelheden fijnstof en het lawaai dat de werkzaamheden zouden brengen:

"Natuurlijk, er was modder, er was overlast. Sommige ouderen konden een jaar lang hun huis niet uit. 'Schandalig, daar deden ze niks aan.' Maar al met al hoorde het tunnelgedoe een paar jaar bij hun leven. 'Het was als een goed huwelijk, met soms ruzie", grapt [een bewoonster van het] Oranjeplein."²⁷

Een stil eerbetoen

En Mattie Jeukens, pastoor van de Onze Lieve Vrouwe van Lourdeskerk aan de stadstraverse had zelfs een speciale regeling met de tunnelbouwers:

²⁶ Ibidem.

²⁷ Philippens, Joos (2017). De dood die op de tunnel wachtte. *Limburgs Dagblad*, 3 april 2017, p. 6.

“Bij een uitvaart bijvoorbeeld dan kom je met een overledene naar buiten en dan kom je aan de voorkant van de kerk, dus aan de A2 kant is dat, de tunnelkant, ja en dan was het gewoon dat het niet goed voelde, dat je naar buiten komt met de overledene en dan is er gewoon een hoop lawaai en drukte, vooral in die buurt, dat het niet goed voelde. En toen kwam ik aan de praat met de mensen van de A2 en die hadden hetzelfde gevoel dat het ook niet goed voelde. ... dat er een overledene de kerk uitkomt en je bent daar bezig... een beetje raar. En het is eigenlijk heel snel, na één keer al, dat we tot de afspraak kwamen om dan die werkzaamheden stop te zetten. En ja, dat is natuurlijk heel imposant. Want als zo'n grote machine stilvalt voor de uitvaart ennuh dat het allemaal stilligt, dat is ook een soort eerbetoon is dat hè. Eigenlijk mis ik dat wel. Want dat was een soort eerbetoon aan de overledene. Nu kom je weer gewoon naar buiten, ja dat is weer 'business as usual'. Maar dat was toen heel indrukwekkend. Dat was stil. Dat stond stil, en ik kwam met die overledene en die reed weg en even later begon het weer.”²⁸

Dik tevreden

Mevrouw Kars woont nog steeds in haar flat. En ze is dik tevreden:

“Ik kan weer op het balkon zitten. En dat kon natuurlijk vanaf de jaren tachtig denk ik niet meer. Tot ze klaar waren met de tunnel. Ik heb natuurlijk wel, toen ze bezig waren met de bouw van de tunnel, heel veel hier gestaan of voor het raam. Het was zeer interessant. Ik heb ervan genoten, van het maken van die tunnel!”²⁹

²⁸ Interview Anique Hommels en Inge Leurs met Mattie Jeukens, pastoor van parochie langs de stadstraverse, Maastricht, 5 december 2019.

²⁹ Interview Anique Hommels met mevrouw O. Kars, bewoonster flat langs de stadstraverse, Maastricht, 29 augustus 2019.

Piepende oren³⁰

Karin Bijsterveld

Nog uit geweest?

Nog naar een popfestival geweest afgelopen weekend? Of naar een club met een DJ? Oordopjes meegenomen of gekregen van de organisatoren? De kans dat je ze gebruikt of aangeboden krijgt, is de afgelopen jaren groter geworden. Waarschijnlijk heeft iemand je verteld dat je gehoorschade kunt oplopen en de piep in je oren mogelijk niet meer kwijtraakt wanneer je onbeschermd wordt blootgesteld aan luide muziek. Het is een sprekend voorbeeld van een probleem dat ooit als een persoonlijk probleem werd gezien, maar nu een “publiek” probleem is: een probleem dat in de media wordt besproken en waarvoor experts cijfers aandragen, overheden regels verzinnen, professionals zich verantwoordelijk voelen en bedrijven oplossingen aandragen. Ooit waren de piep en het doof worden domme pech. Tegenwoordig is het een probleem dat maatschappelijk aandacht verdient. Hoe kan dat en hoe draagt wetenschap daaraan bij? En waarom laten zelfs de woorden “blootgesteld aan” dat al zien?

Publieke problemen

Er is nauwelijks een plaats te verzinnen waar de verschuiving van persoonlijke naar publieke problemen zo vaak zichtbaar is als op de middelbare school. Al eeuwenlang pesten kinderen elkaar. Maar het is pas sinds de jaren negentig van de vorige eeuw een publiek probleem. In die jaren gingen experts het pesten zien als iets dat kinderen blijvende schade kon toebrengen, als een verschijnsel waaraan iets te doen viel en iets gedaan *moest* worden. Ministeries begonnen scholen voor te schrijven dat zij verantwoordelijk waren en dat ze pestprotocollen moesten invoeren om het treiteren tegen te gaan. Een ander voorbeeld is alcoholgebruik. Ooit was een pilsje op een schoolfeestje heel gewoon. Nu is het bij wet verboden voor je achttiende alcohol tot je te nemen.

Cafés langs de snelweg

Laat alcohol nu net het probleem zijn dat door Joseph Gusfield, dé socioloog achter de theorie van publieke problemen, werd uitgewerkt. Of beter gezegd: het probleem van rijden-onder-invloed. Gusfield begreep niet waarom bewustwordingscampagnes in de Verenigde Staten zich vooral richtten op het gedrag van de automobilist terwijl het vestigingsbeleid van cafés— vaak pal naast de snelweg—ongemoeid werd gelaten. Hij zocht de wortels voor deze aanpak onder meer in het Puriteinse geloof dat Amerika domineerde in de tijd—de eerste

³⁰ Dit verhaal is bedoeld voor meereizende jongeren, maar kan ook voor bestuurders interessant zijn. Het is een lichte bewerking van Bijsterveld, K. (2017). Piepende oren: Over de rol van wetenschap in het ontstaan van publieke problemen. In H. van Lente, T. Swierstra, S. Wyatt, & R. Zeiss, *Wegwijs in STS/Knowing your way in STS* (pp. 99-103). Maastricht: Maastricht University Press.

decennia van de twintigste eeuw — dat autorijden gewoner werd. Dat geloof schreef matigheid voor en zocht de oorzaak van onmatigheid bij het zondige individu. Rijden-onder-invloed kwam dus wel op de publieke agenda, maar de oplossing werd jarenlang op individueel niveau gezocht, in een meer beheerst gedrag van automobilisten.

Dronken automobilisten

Daarmee maakte Gusfield duidelijk dat maatschappelijke problemen niet zomaar bestaan, maar in een bepaalde samenleving vorm krijgen. Hoe het probleem precies gedefinieerd wordt, hangt af van wie zich er waar en wanneer mee bemoeit. Zo is de probleem-eigenaar de persoon of de instelling die aangeeft wat de oorzaken en gevolgen van een probleem zijn, en wie het zou moeten oplossen. Een probleem-verantwoordelijke is degene die geacht wordt een oplossing voor het probleem te zoeken. En dan zijn er de vele instanties en bedrijven die daadwerkelijk oplossingen aandragen en uitvoeren. Nog interessanter is dat *met* de opkomst en aanpak van het probleem ook nieuwe groepen ontstaan, zoals die van dronken automobilisten — pas dronken na veroordeling op grond van een bepaald promillage alcohol in het bloed — of advocaten die zich specialiseren in het verdedigen van dergelijke automobilisten. Waarna, althans in het geval van rijden-onder-invloed in de Verenigde Staten, vrijwel niemand meer op de gedachte kwam dat het zou kunnen helpen geen cafés langs te snelweg te bouwen.³¹

Influisteren

In onze samenleving werpt de overheid zich vaak op als probleem-eigenaar. Maar de problemen zelf worden overheden nogal eens ingefluisterd door vertegenwoordigers van de wetenschap, zeker sinds de ontkerkelijking dominees en pastoors geleidelijk van hun autoriteit beroofde. Zo spelen psychologen en pedagogen vandaag de dag een grote rol in het maken van de pestprotocollen. En hebben audiologen — artsen met specialistische kennis van gehoororganen — van zich laten horen in de zaak van de gehoorschade onder jongeren. Daarbij werken ze veel met cijfers: ze “dramatiseren” publieke problemen met behulp van gegevens, zou Gusfield zeggen. Daarmee bedoelt hij niet dat onderzoekers manipuleren of bewust overdrijven, maar dat ze de urgentie van een probleem aangeven met behulp van statistieken en tabellen. Problemen zijn niet vanzelfsprekend, ze worden vanzelfsprekend *gemaakt*. De presentatie van cijfers is daarin een belangrijke troef.

Een hamerend beroep

Toen artsen voor het eerst geïnteresseerd raakten in gehoorproblemen die voortkwamen uit het handelen van mensen zelf, ging het hen vooral om werksituaties. Al in de achttiende eeuw wezen ze erop dat mensen in “hamerende” beroepen, zoals hoefsmeden of kuipers die

³¹ Gusfield, Joseph R. (1981). *The Culture of Public Problems. Drinking-Driving and the Symbolic Order*. Chicago/London: The University of Chicago Press.

wijnvaten timmerden, snel doof werden. Deze mensen werden soms in bepaalde wijken of op eilandjes bij elkaar gezet. Dan hadden anderen geen last van hun lawaai. In de negentiende eeuw werden de “boilermakers” berucht. Zij maakten grote ketels voor stoommachines. Jonge jongens moesten *in* de ketels de nagels tegenhouden die er van buiten naar binnen in werden geslagen—en werden stokdoof.

Dokken voor doofheid

Met de opkomst van de arbeidersbeweging in de negentiende eeuw ontstond meer aandacht voor dergelijke beroerde arbeidsomstandigheden. Maar wie vooral indruk maakten, waren de militaire vliegers die na de Tweede Wereldoorlog in de Verenigde Staten massaal invaliditeitsuitkeringen aanvroegen. Niet alleen had het lawaai in de vliegtuigen hun gehoor beschadigd, maar militaire wetgeving gaf hen ook recht op tegemoetkomingen. En daarmee kreeg de zaak opeens urgentie voor de Amerikaanse overheid. Een dergelijke gang van zaken is niet ongewoon: experts schrijven over een bepaald probleem, maar de preventie ervan wordt pas echt van belang als iemand moet “dokken”. Dat ging ook spelen toen arbeiders in de loop van de twintigste eeuw recht kregen op uitkeringen op basis van arbeidsongeschiktheidsverzekeringen.

Luisteren naar machines

De oplossing voor gehoorproblemen werd echter niet direct in het reduceren van geluidsniveaus gezocht, maar in het afsluiten van de oren. Ook hier richtte de aandacht zich dus op individuen. In Nederland werden vanaf de jaren vijftig campagnes opgezet om fabrieksarbeiders zo ver te krijgen oordopjes in te doen. In de film “Gevaarlijk geluid” gebeurde dat zo:

“De wereld van het geluid bestaat lang niet altijd uit prettige indrukken. In onze samenleving dringt steeds meer hinderlijk geluid binnen, dat ons irriteert en vermoeit. Steeds meer vermoeit. Men noemt dit lawaai. (...) Het lawaai is niet alleen hinderlijk en vermoeiend. Maar wanneer de mate van lawaai een bepaalde grens overschrijdt, wat in deze tijd van mechanisatie en industrie steeds meer voorkomt, wordt het zelfs gevaarlijk voor onze gehoororganen. Een te sterk lawaai kan de uiterst tere onderdelen van het gehoor gaan beschadigen. En op den duur doofheid veroorzaken.”³²

De film probeert vervolgens duidelijk te maken dat doofheid niet alleen vervelend is—een arbeider hoort zelfs het signaal dat het einde van de werktijd aankondigt niet meer—maar ook levensgevaarlijk. Dat is bij voorbeeld het geval in het verkeer, wanneer diezelfde

³² *Gevaarlijk geluid: Een film over de bescherming van het gehoor, vervaardigd met medewerking van het Nederlands Instituut voor Praeventieve Geneeskunde* [1969], 00:00:54-00:01:11 en 00:01:31-00:01:49.

arbeider een auto niet hoort “claxonneren.” Dus wordt de arbeiders aangeraden gehoorbescherming te gebruiken.

Maar die liepen daar niet erg warm voor. Aanvankelijk dachten bedrijfsartsen dat arbeiders de oordopjes onprettig en niet stoer vonden, of dat ze simpelweg niet snapten dat ze doof konden worden. Maar dat wisten de werkers dondersgoed. Pas vanaf de jaren zestig lieten de artsen de arbeiders zelf over aan het woord. Wat de medici over het hoofd hadden gezien was dat fabrieksarbeiders informatie aan het geluid van machines ontleenden. Ze hoorden of een machine lekker liep of niet. Ze hoorden of en waar er mogelijk iets ontregeld was. En ze wilden met elkaar kunnen communiceren. Bovendien “stond” het lawaai ergens voor: het verwees naar inkomsten als ze stukloon hadden, en naar iemands plaats in de fabrieksorde. Wie de grootste en meest lawaaiige machines aankon, deed ertoe.

Apparaten lezen

Ingenieurs dachten daar al jaren anders over. Zij zagen lawaaiige machines als inefficiënte machines. De combinatie van beide perspectieven leidde tot nieuwe voorstellen. Gehoorbescherming moest de oren niet langer volledig afsluiten, en het geluid van machines moest worden gedempt tot een bepaald niveau. Bovendien werd naar machines *luisteren* vanaf de jaren zeventig geleidelijk minder belangrijk: tegenwoordig is op meters en computerschermen te lezen hoe machines het doen.³³

Oor in, oor uit

Onder jongeren is het gebruik van oordopjes niet populair. De Vlaamse KNO-arts Annick Gilles en haar collega's stellen op basis van een enquête uit 2013 onder 749 jongeren dat 11 procent in de disco en 20 procent op festivals gehoorbescherming zegt te dragen. De meerderheid doet dat dus niet. De jongeren zeggen er niet aan te denken, geen lawaai te ervaren, de oordopjes te vergeten of ze niet comfortabel te vinden. Maar dat is op basis van meerkeuze-antwoorden.³⁴ Misschien is er meer aan de hand, net als eerder bij de fabrieksarbeiders. Je zou er zelf eens onderzoek naar kunnen doen, bij voorbeeld door in clubs of tijdens festivals te observeren wanneer jongeren oordopjes in of uit doen, en ze zo te interviewen dat ze de antwoorden kunnen geven in hun eigen woorden.

Gevaarlijke blootstelling

Voor gehoorschade onder jongeren is al wél veel publieke aandacht. In Nederland draagt de Nationale Hoorstichting daaraan sinds 1995 bij, met een prominente rol voor audiologen.³⁵

³³ “Een hamerend beroep”, “Dokken voor doofheid”, “Luisteren naar machines” en “Apparaten lezen” zijn gebaseerd op: Bijsterveld, K. (2008). *Mechanical Sound: Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century*. Cambridge, MA: The MIT Press (Hoofdstuk 3).

³⁴ Gilles A., Thuy I., De Rycke E., & De Heyning P.V. (2014). A little bit less would be great: Adolescents' opinion towards music levels. *Noise & Health*, 16, 285-291.

³⁵ <http://www.hoorstichting.nl/> (13 mei 2016). Tegenwoordig is dit voorlichtingswerk te vinden onder VeiligheidNL, zie <https://www.veiligheid.nl/gezond-gehoor/> (5 mei 2020).

Vlaanderen heeft in 2013 zijn wetgeving voor werknemers uitgebreid naar muziekevenementen. Wie een concert of festival wil organiseren moet daarvoor een milieuvergunning aanvragen. Er zijn drie categorieën: een vergunning voor evenementen met een gemiddeld maximum geluidsniveau van 85 dB(A) gedurende 15 minuten, tussen 85 dB(A) en 95 dB(A), en tussen 95 dB(A) en 100 dB(A) gedurende 60 minuten. Voor een vergunning in de tweede categorie geldt dat het geluid nauwkeurig moet worden gemeten en dat het niveau goed zichtbaar moet zijn voor degene die de muziek draait. Voor de derde categorie is het gratis uitdelen van oordopjes verplicht. Het is interessant om te zien dat in dergelijke maatregelen over “bloot staan” aan geluid en “milieuvergunningen” wordt gesproken. Daarmee wordt uitgedrukt dat jongeren, net als werknemers, bescherming verdienen. Want wie ergens aan bloot staat, kan daar niets aan doen en is een slachtoffer. En *wie* bescherming moet bieden ligt al gedeeltelijk besloten in het woordje “milieu,” omgeving. Omgevingsproblemen zijn immers het domein van overheden.

Onveilig gebruik

Deze probleemdefinitie is nog niet dominant, maar wint wel terrein. Een voorbeeld is een veel geciteerde verklaring die de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in februari 2015 naar buiten bracht:

“Volgens de WHO lopen zo’n 1,1 miljard tieners en jongvolwassenen risico op gehoorschade door onveilig gebruik van muzikspelers ... en door blootstelling aan schadelijke niveaus van geluid in lawaaiige uitgaansgelegenheden zoals nachtclubs, bars en sportlocaties. Gehoorschade kan verwoestende gevolgen hebben voor iemands fysieke en mentale gezondheid, opleiding en werk.

Een analyse ... van gegevens uit studies in middelrijke en rijke landen laat zien dat van de tieners en jongvolwassenen tussen de 12 en de 35 jaar bijna 50 procent wordt blootgesteld aan onveilige niveaus van geluid door muzikspelers, en 40 procent wordt blootgesteld aan potentieel schadelijke niveaus van het geluid van uitgaansgelegenheden. Van zo’n onveilig niveau is bij voorbeeld sprake bij blootstelling aan meer dan 85 decibel (dB) gedurende 8 uur of 100 dB gedurende een kwartier.”³⁶

De zaak op scherp

Het getal van 1,1 miljard zet de zaak gelijk op scherp: hier is sprake van een gigantisch probleem, helemaal in lijn met Gusfield’s kijk op “dramatisering” van problemen. Ook weet de WHO zeker wat een “onveilig” niveau is, terwijl Nederlandse arbeidswetgeving dit

³⁶ WHO press release (2015, 27 februari). 1.1 billion people at risk of hearing loss. <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/ear-care/en/> (7 mei 2020).

niveau pas schadelijk acht bij vijf dagen per week gedurende tien jaar.³⁷ Bovendien is veelzeggend dat waar de eerste alinea nog van onveilig “gebruik” van muzikspelers spreekt, de tweede alinea dit in termen van “blootstelling” verwoordt.

Oplossingen

De door de WHO gepresenteerde oplossingen voor muziekevenementen kunnen na deze opmaat bijna geen verrassing meer zijn. Jongeren dienen oordopjes te gebruiken. Overheden horen strikte wetgeving ten aanzien van recreatief lawaai op te leggen en bewustwordingscampagnes te ontwikkelen. En de bazen van clubs moeten veilige geluidsniveaus hanteren, aan hun personeel “chill out” ruimten ter beschikking stellen en bezoekers oordopjes aanbieden. Zelfs in de verklaring verschuift de aandacht van hetgeen jongeren *zelf* dienen te doen, naar wat *voor* hen moet worden gedaan.

Nog op uit gestaan?

Nu is het nog aan jou of je die oordopjes wel of niet indoet. Maar misschien controleren bewakers in de toekomst, nog los van maximaal toegestane geluidsniveaus, eerst of je oordopjes in hebt voor je het festivalterrein op mag. Tegen die tijd betekent de vraag of je “nog uit bent geweest” misschien wel of je oren nog op “uit” hebben gestaan.

³⁷ Van der Wilk, R. (2015, 5 maart). WHO waarschuwt: 1,1 miljard jongeren riskeren gehoorschade. <http://www.hoorzaken.nl/gehoorschade-jeugd-who/> (7 mei 2020).

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Een weg naar het zuiden	4
The Wall	8
Stralend scherm	11
Snelweggraffiti	13
Wegrestaurants	16
U nadert Maastricht: De tunnel onder de A2	18
Piepende oren	21