

Inleiding

MET NIEUWE OREN

Wie dagelijks rijdt, doet veel op de automatische piloot. Met de afstandsbediening het portier van de auto openen, achter het stuur kruipen, gordel omdoen, starten. U weet hoe de deur van uw auto klinkt als u hem dichtslaat, welk geluid de motor van uw auto maakt, en welk signaal u te horen krijgt als u vergeten bent de gordel om te doen. U staat er alleen pas bij stil als die geluiden anders zijn dan u verwacht.

Eenmaal op weg is het niet veel anders. U zet de radio aan of een muzikje op. Misschien telefoneert u. Als u vaak dezelfde routes rijdt – en wie niet – dan ziet u ook niet meer zo veel, tenzij zich iets opmerkelijks voordoet of er iets nieuws langs de snelweg is gebouwd.

Dit audioboek is bedoeld om uw zintuigen weer wat te openen. Om dat wat in uw auto en op de weg maar al te gewoon is geworden, met

nieuwe oren en ogen waar te nemen. En om te weten wat het geluid van uw auto teweeg brengt. Dat doen we via drie verhalen over de geschiedenis van het geluid van en in de auto.

DRIE VERHALEN

Het eerste verhaal vertelt hoe het geluid op straat, en met name dat van luid toeterende auto's, al in de jaren dertig van de vorige eeuw in Nederland onderwerp werd van anti-lawaaiacties. De intrigerende 'stilteweken' die eruit volgden, hadden effect. Toch bleef verkeerslawaaai een heet hangijzer. Hoe kon dat?

Het tweede verhaal gaat niet over hoe de auto voor de buitenwereld klonk, maar hoe autofabrikanten het geluid in de auto voor hun klanten aangenaam probeerden te maken. En dat begon al heel vroeg, in de jaren twintig. Exact in dezelfde periode verschenen de eerste autoradio's. Geleidelijk werd de auto een luistercabine op wielen. Maar hoe?

In de late jaren zeventig en tachtig werden de fileberichten op de autoradio geleidelijk langer en werd het uitzicht van de automobilist geleidelijk belemmerd door geluidsschermen. Althans dat vonden uw lotgenoten in die periode. Maar in het derde verhaal proberen we de geluidsschermen in een nieuw licht te plaatsen. Ooit werden ze zo onooglijk mogelijk gemaakt – tegenwoordig is het architectuur, noodzakelijke architectuur. U kunt het derde verhaal als een rondleiding beschouwen, een rondleiding langs de geluidsschermen van de A2.

Ieder verhaal duurt ongeveer een halfuur, met hier en daar een historisch geluidsfragment. In dit tekstboekje kunt u de verhalen nalezen, in de sfeer van de tijd komen via oude illustraties en nagaan op welke literatuur, interviews en historische bronnen ons werk is gebaseerd. De audioverhalen kunnen ook via Luisterrijk.nl worden gedownload. Ze passen bij elkaar, maar kunnen ook los van elkaar worden beluisterd.

OPEN EINDE

Toch zijn deze cd, audiofiles en tekstboekje nog niet het einde van het verhaal. Ze zijn het begin van een project dat moet uitmonden

in een gps-gestuurd audioboek dat de informatie precies daar laat horen waar die het meest relevant is: bij een bepaald geluidsschermbild, een showroom van auto's of een andere plek. U kunt dan ook zelf kiezen of u een verhaal langer of korter wilt maken, verder terug wilt in het verleden, meer details over het leven van verhaalfiguren wilt horen, of juist wilt overstappen naar spannende fictie over de snelweg. Helemaal wegdromen op de snelweg kan natuurlijk niet, uw zintuigen openen kan juist wel. En omdat u op de weg zit, heeft ieder verhaal een 'oprit' en een 'afrit' bij wijze van in- en uitleiding.



Weg van lawaai¹

OPRIT

Er gaat vrijwel geen dag voorbij of de kwestie van lawaai haalt de krant. Vaak gaat het om de overlast van Schiphol of andere vliegvelden. Maar als je aan Nederlanders vraagt van welk geluid ze de meeste hinder hebben, dan staat het geronk van het verkeer gewoonlijk hoger op de lijst dan dat van vliegtuigen.² Best gek als je bedenkt dat in de eerste grootschalige anti-lawaaiacties in Nederland, in de jaren dertig van de vorige eeuw, juist verkeerslawaaai alle aandacht kreeg. Sterker nog: die acties waren een groot succes als je afgaat op wat de actievoerders destijds probeerden te bereiken. Hoe ging het dan toch mis?

ADRIAAN FOKKER

Een belangrijke man in die vroege anti-lawaaiacties was Adriaan Fokker. Inderdaad, familie van Anthony Fokker, de vliegtuigbouwer – een neef om precies te zijn. Maar terwijl Anthony Fokker aan de vliegmachines werkte die de gemoederen nu zo bezighouden, probeerde Adriaan, hoogleraar technische natuurkunde in Leiden, de Nederlanders juist geluidsbewust te maken. Tegenwoordig is Adriaan beroemd om het revolutionaire orgel dat hij bouwde, een orgel dat geen twaalf tonen per octaaf heeft, zoals de meeste instru-

menten van vandaag, maar één-en-dertig tonen, microtonen. Dat klonk niet zo [G.1.1] maar zo – de uitleg komt van componist Sander Germanus [G.1.2]. Veel minder bekend is dat Adriaan Fokker er alles aan deed het Nederlandse volk te waarschuwen voor de negatieve gevolgen van te véél geluid.

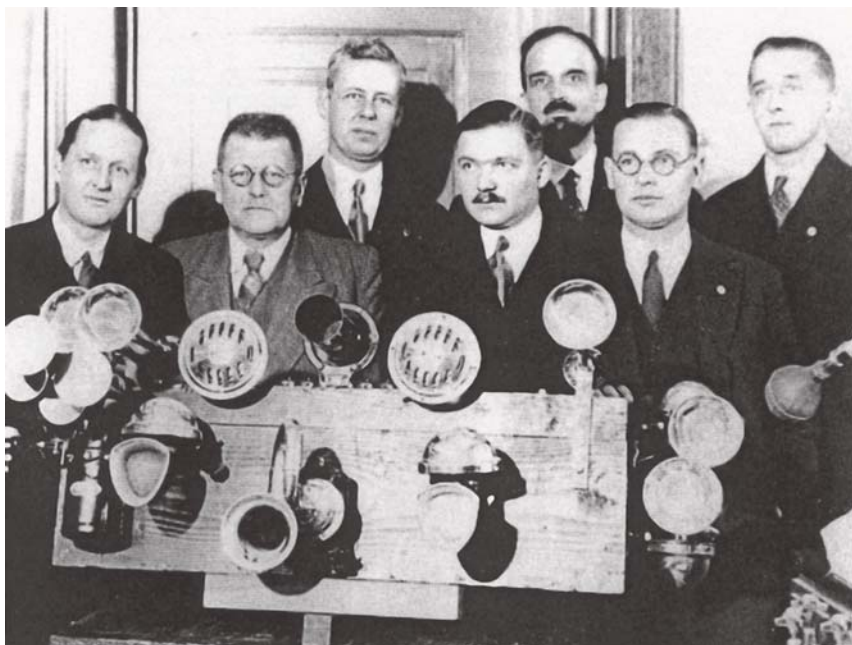
GELUIDSTICHTING

Dat deed hij als voorzitter van de ‘Geluidstichting’, een stichting die hij in 1934 oprichtte samen met een andere natuurkundige, Cornelis Zwikker. Cornelis Zwikker werkte in Delft in een laboratorium waarin hij allerlei bouwmaterialen testte op hun akoestische eigenschappen, ook voor bedrijven die deze materialen maakten. Om dat werk te systematiseren en gezag te geven, was meer onderzoek nodig. Daar moest de Geluidstichting voor zorgen. Dat er op dat moment, midden in de crisis van de jaren dertig, voor natuurkundigen en ingenieurs niet al te veel werk was, zal meegespeeld hebben. Maar Adriaan en Cornelis waren er ook van overtuigd dat de samenleving dringend behoefte had aan kennis over geluid. Flatgebouwen hadden geluidsisolatie nodig, radiostudio’s moesten goed klinken en dan moest er nodig iets gedaan worden aan het lawaai in de steden. De Geluidstichting zou met suggesties voor oplossingen kunnen komen.³

ANTI-LAWAAI CONFERENTIES

De stichting was snel genoeg opgericht. Maar waarmee te beginnen? Wat zou het grote publiek het meest aanspreken? Bij toeval ontdekten de heren van de Geluidstichting dat de Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club, de KNAC, bezig was om was om ‘stilteweken’ te organiseren. In deze weken moesten verkeersdeelnemers zo opgevoed worden dat het lawaai op straat af zou nemen.

Wat was het geval? Automobilisten waren op dat moment nog verplicht niet alleen te toeteren als ze gevaar zagen, maar ook als ze gewoon een kruispunt naderden. Dat toeteren was volgens velen onverdraaglijk geworden, mede door de grote variatie aan autohoorns en claxons. Om dat toeteren te voorkomen moest iedereen op straat, maar vooral voetgangers en fietsers, zich voorspelbaarder gaan gedragen. Op de stoep lopen, niet zomaar oversteken, netjes rechts fietsen, hand uitsteken als je afsloeg, dat soort zaken. Voor



F 1.1 Deskundigen achter een verzameling autohoorns en claxons (Adriaan Fokker derde van rechts, Cornelis Zwikker tweede van rechts), vermoedelijk Delft, 1934

de KNAC was dit een manier om duidelijk te maken dat de straat er voor de auto was. De Geluidstichting zag er een kans in om het lawaai op straat aan te pakken en samen te werken met een financieel sterke partij. De stichting zelf had namelijk nauwelijks geld. Het eerste onderwerp van aandacht was geboren: verkeerslawaai.

In 1934 en 1936 organiseerden de Geluidstichting en de KNAC twee druk bezochte anti-lawaai conferenties. De ‘demon van het graas’ moest bestreden worden, zo vond Adriaan Fokker, met een nieuw beschavingsoffensief. ‘Tegenover het ideaal van den onbeschaafden lawaaijater en motorhufter,’ zei hij, ‘moet men stellen het ideaal van den volmaakt deskundigen vakman, die zwijgend weet een geluidloze machine te beheerschen.’⁴ De ‘heren van het gepaf’ moesten zich anders gaan gedragen – en aan het geknetter en getoeter diende een einde te komen. De stilteweken, in 1935 en 1936 georganiseerd in Den Haag, Rotterdam, Groningen, Breda en verschillende plaatsen in Limburg, waren bedoeld om het grote publiek

zover te krijgen. Naast de Geluidstichting en de KNAC werkten ook de ANWB, lokale afdelingen van de Vereniging ‘Veilig Verkeer’ en de politie mee.

POLYGOON

En zo kon het gebeuren dat Adriaan Fokker in het Polygoon-bioscoopjournaal van 19 september 1935 het Nederlandse publiek plechtig toesprak. Hij keek wat onzeker in de camera, en las zijn verhaal overduidelijk van papier voor, maar wist precies wat hij wilde zeggen. Hij vertelde over de stilteweek in Den Haag [G 1.3]: ‘De bedoeling daarvan is met een klemmend beroep op het publiek te demonstreren hoeveel lawaai zelfs in een moderne en bedrijvige stad kan vermeden worden. Lawaai is een overbodige overlast die wij elkander aandoen. Lawaai is een aanslag op uw gemoedsrust, op mijn gemoedsrust, op de gemoedsrust van onze buur-



F 1.2 Gegomd vignet, ‘Meer stilte’, 23–28 september 1935, ’s-Gravenhage (ontwerp Charles Burki)

man. Lawaai is altijd een teken van slechte machines of van slechte manieren. Onze eeuw is een eeuw van veel machines en daarom van veel lawaai. Het lawaai dat de machines maken, dat is de wraak die ze op ons nemen, wegens ons gebrek aan zorg, gebrek aan zorg bij de afwerking, gebrek aan zorg bij het onderhoud. Een perfecte en een goed gebruikte machine loopt geruisloos. Het lawaai dat de mensen maken, is soms een barbaars overblijfsel, soms een barbaars aanwensel en vaak is het onnadenkendheid, onachtzaamheid, die vermeden kunnen worden. In al zijn vormen is het lawaai een kwaad. Het lawaai is een bedreiging van de beschaving en de cultuur. Bewijs uw naasten en vooral uzelf een dienst van zonder lawaai door het leven te gaan.⁵ In het toespraakje van Fokker vallen drie zaken op. Het was niet de bedoeling de techniek of bedrijvigheid stil te laten vallen, maar machines stil te laten drááien. Het lawaai dat door mensen werd veroorzaakt, was onbeschaafd en vaak onnodig. Dat gedrag kon dus aangepast worden.

KLACHTENBRIEVEN

Was het lawaai op straat echt zo'n groot probleem? We weten niet hoe zwaar de kwestie in het midden van de jaren dertig woog voor de gemiddelde Nederlander. Maar naast de landelijk opererende Geluidstichting waren verschillende lokale anti-lawaaicomités actief. Een daarvan zat in de stad Groningen. Daar kwamen in 1936 en 1937 naar aanleiding van een ingezonden stuk van het comité in het *Nieuwsblad van het Noorden* tientallen brieven en briefkaarten binnen, waarvan er 110 bewaard zijn gebleven.⁶ In het ingezonden stuk – onder de titel ‘Groningen lawaaistad?’ – vroegen de leden van het comité zich af in hoeverre Groningen behoefte had aan maatregelen om de geluidshinder terug te dringen. Zelf noemden ze alvast het ‘autogetoeter’, maar vroegen het publiek aan te geven van welke geluiden men last had en wat daarvan de oorzaken waren.⁷ In de brieven die binnenkwamen, de meeste handgeschreven, vertelden Groningers en een enkele dorpling uitgebreid over de herrie waarvan ze letterlijk en figuurlijk wakker lagen. Het waren zowel mannen als vrouwen. Ze kwamen, voor zover ze hun beroep of achtergrond prijsgaven, vooral uit de middenklasse – al zaten er ook flink wat brieven bij van mensen voor wie het schrijven een hele opgaafliek. Het was hoe dan ook een kleine groep mensen; hun ervaringen waren niet representatief voor de Nederlanders in

het algemeen. Maar de brieven geven wel een levendig beeld van de aard van het lawaai vraagstuk.

Van de brieven uit 1936 maakte het comité zelf een analyse. De briefschrijvers noemden 135 keer een bron van geluidshinder. Ruim tweederde daarvan hing samen met verkeer en vervoer. Binnen die categorie ging een op de drie klachten over het geluid van auto's: de claxons, de motoren, de rammelende lading en de automarkt. Enkele vrouwelijke bewoners van een pand op de hoek van twee drukke straten ergerden zich aan het 'onnodige signaal geven van de ontelbare auto's die daar de hoek moeten omzwaaien. In plaats van 1 of 2 maal een sein te geven, zijn er bij, die wel 7 à 8 keer de vreeselijkste geluiden geven.' Op een zondagavond hoorde iemand op een andere plek binnen vijf minuten maar liefst twintig keer het toeteren van auto's en de trolleybus. Weer een ander beschreef hoe het 'snerpend gegil en krijschen waarmee verschillende automobilisten hun komst aankondigen' omstanders zeer nerveus maakte.⁸

De rest van de verkeer- en vervoersklachten ging over het knal- en ratelen van motorfietsen, het ratelen van melk- en groentewagens, de hoorns en belsignalen van de gemeentereinigingswagens, schepen, trams, trolleybussen, en het geluid van locomotieven, vrachtwagens en garages. Andere meldingen, voor zover ze van meer dan een enkeling kwamen, verhaalden over gezang en gejoel op straat, geklingel en geroep van ijsoventers en andere verkopers, de kermis, de schietbaan, muziekinstrumenten, luidsprekers, radio's, kinderspeelplaatsen, honden, katten, hanen en tot slot het carillon van de Martinitoren – toch nog altijd goed voor zeven klachten, ten dele doorgestuurd door de directeur van een hotel.⁹

Lang niet iedereen ging in op de oorzaken. Zij die dat wel deden, wezen geregeld op technische achterstanden. Zo schreef een vrouw die net van Amsterdam naar Groningen was verhuisd, dat ze haar nieuwe woonplaats lawaaiiger vond dan de oude. Haar viel 'direkt het hevige geraas op, veroorzaakt door karren, die 's morgens reeds zeer vroeg over de keien reden'. Daar viel met asfalteren wel wat aan te doen. Dat was nodig ook, vond ze: 'Meer stilte schept aangename levensvoorwaarden en brengt een gunstiger psychische gezondheid van het individu.'¹⁰ Anderen stelden voor de houten

wielen van wagens, met hun stalen banden, door rubberen versies te vervangen.¹¹ Verder was het zaak de ruimtelijke ordening aan te passen. Een muziekleraar had last van het ‘oorverdovend kloppen en hameren’ van een werkplaats – het gaf een ‘zenuwslopende ergernis’ en hinderde zijn lessen. Toch wilde hij dit niet de arbeiders aanrekenen. Het bedrijf zelf hoorde gewoon niet in de stad, het moest naar buiten.¹²

Maar veel klagers legden de oorzaak van het lawaai bij het onbeschaafde en onnadenkende gedrag van hun stadsgenoten, vaak mensen afkomstig uit klassen of groepen waartoe de briefschrijvers zichzelf niet rekenden. Ze schreven over de ‘ruwheid’ en ‘onverschilligheid’ van de leden van een ‘arbeidersgezin’, de luidruchtigheid van ‘jongelui’ of het ‘jonge volk’, over mensen ‘uit een minder goed milieu’, de hinder van het verkeer nabij ‘publieke huizen’, lieden met een ‘zucht om te ergeren’ en ‘souteneurs’.¹³ Een sigarenfabrikant had ook een klacht over de HEMA in de Heerestraat. Hij woonde tegenover het warenhuis en moest constateren dat de HEMA niet alleen bij ‘koopjesjagers’ geliefd was, maar ook bij de straatverkopers die direct voor de winkel stonden te ‘brullen’. Hij kon op deze manier niet eens fatsoenlijk telefoneren. Het gebeurde ook wel dat een koopman zijn waar, zeg bananen, in alle vroegte in Gronings dialect aanpreef met ‘duür worden de zieken menschen gezond faan’. Maar dan vergat hij, zo voegde de sigarenmaker er aan toe, dat mensen juist door dat ‘irriterend geschreeuw’ ziek werden!¹⁴

Waarom, zo schreven velen, was het nodig zo vroeg, zo laat of op zondag lawaai te maken? Wisten de lawaaimakers niet wat dit betekende voor mensen die ziek waren, die zorgen hadden om werkloosheid of andere verliezen, of die met vermoeidheid kampten?¹⁵ Een schrijver meende dat het lawaai een ‘aardig sommetje per jaar aan gebroken gloeilampen’ kostte.¹⁶ En er was natuurlijk nooit ‘een Politie agent in de buurt’ – ook toen al niet.¹⁷ Toch wilde een briefschrijver met een lange lijst aan klachten niet in een dode stad, een ‘ville morte’, wonen waar ‘welig gras tusschen de stenen groeit’. Hij hoopte alleen dat zijn brief aan de vermindering van het straatlawaai zou bijdragen.¹⁸

WAAROM TOEN?

Zijn klachten en die van de anderen waren genoteerd omdat het comité erom had gevraagd – heel veel mensen verwezen dankbaar naar de gelegenheid ‘onze ergernis tot uiting te brengen’.¹⁹ Maar het is opvallend dat in deze periode overal in de westerse, geïndustrialiseerde wereld anti-lawaaiorganisaties werden opgericht. Een eerste golf aan anti-lawaa-initiatieven deed zich direct aan het begin van de twintigste eeuw voor, gevolgd door een ware vloed aan acties van verenigingen, stichtingen en gemeentelijke commissies in de late jaren twintig en de jaren dertig. Het gebeurde in steden als New York, Parijs, Londen, Brussel, Berlijn, Wenen, Boekarest en Praag, maar ook in Amsterdam en de al genoemde Nederlandse steden. Waarom toen? De opkomst van de auto speelde een rol, vooral in combinatie met andere middelen van vervoer. In Nederland was dat de fiets, maar daarnaast waren paarden nog heel belangrijk. Ze trokken de tram, koetsen en wagens en ze deden dat in een relatief traag tempo. Het waren vooral deze verschillende snelheden en de regels die ervoor bedacht werden (zoals het toeteren bij kruispunten), die een wirwar aan verkeer en een grote variatie aan geluiden opleverden. En dan moesten de afgekoelde motoren van auto’s in de winter eerst even warmdraaien voordat er gereden kon worden.²⁰

Mensen hielden op straat niet alleen verschillende tempi aan, ze leefden ook steeds vaker op verschillende tijden. Met de kippen op stok hoefde niet meer. Gas- en elektrische verlichting verlengde de dagen; fabrieken werkten met ploegendiensten; er ontstond een nachtelijk uitgaansleven. De ramen gingen open: dat frisse lucht belangrijk was voor de dagelijkse hygiëne, drong langzaam in de huishoudens door, maar daarmee ook het geluid van de straat. De inrichtingen van huizen werd spaarzamer: minder stoffige tapijten, meer nieuwe zakelijkheid – die helaas ook het geluid harder weerkaatste. Huizen werden in hoogbouw op elkaar gestapeld; de buizen van moderne toiletten en centrale verwarming vervoerden niet alleen water, maar ook geluid. En dat terwijl er juist zoveel te luisteren viel: aan de telefoon of naar de radio bij voorbeeld.

In de steden ontstond een nieuwe klasse van professionele hoofdwerkers: naast de hoogleraren die altijd al goed voor hun rust hadden gezorgd, kwamen vanaf het einde van de negentiende eeuw de



F 1.3 KNAC-bord 'Verkeersorde bevordert Stilte', vermoedelijk Den Haag, 1935