



De eerste door Berkhof geleverde midibus op basis van Mercedes techniek heeft ook nog in NOB huisstijl gereden © Jaco Terlouw



De eerste, door Berkhof geleverde bus in NOS kleurstelling blijkt een zeldzame opname. © Archief Familie Veldman



NOS 1982 laatste reportage materiaalwagen



De eerste grote bussen die de NTS in dienst kreeg waren van dit type Mercedes. © Archief Familie Veldman

PERSONEELSERVOER

DE GESCHIEDENIS HERHAALT ZICH

Presentator en Televisiemaker Paul de Leeuw gebruikte er een in z'n programma 'Busje komt zo', SBS6 had 'De Bus', RTL4 gebruikt een geblindeerde bus in 'Bestemming X', de Belgische VRT rijdt dankzij programmamaker Wim Lybaert rond met 'De Columbus' en NPO Radio 2 Top 2000 rijdt in december graag een ronde door Nederland met 'De Stembus'. In deze editie van de rubriek 'Broadcastvoertuigen' kijken we naar het personeelsvervoer van omroepen en AV-bedrijven. Want ook hierin speelt een bus of busje een belangrijke rol en zien we een grappige ontwikkeling in de loop der jaren.

Tekst: René Henkes

In een tijd waarin radio- maar ook met name televisieproducties steeds groter van opzet werden en steeds vaker op locatie werden gemaakt, steeg de behoefte naar het vervoer van personeel. Zeker in de jaren '50 en '60 waren er nog veel medewerkers die niet de beschikking hadden over eigen vervoer. Omdat veel van deze mensen min of meer in de omgeving van Hilversum woonden, werd dit 'probleem' opgelost door de inzet van bussen. Halverwege de jaren '50 begon de toenmalige NTS met kleine acht-persoons Ford FK1000 busjes,

later bekend onder de naam Ford Taunus Transit. Maar al gauw bleek er behoefte aan grotere bussen. Zo plaatste de NTS begin jaren '60 een order van drie Mercedes Benz busjes met plaats voor veertien personen bij carrosseriebouwer Domburg. Wagen 30, 31 & 32 werden naadloos opgenomen in de wagenparknummering.

TOURINGCAR

Maar met de enorme groei die de televisie halverwege de jaren '60 doormaakte, was er behoefte aan nog meer personeelsvervoerca-

paciteit. Dit resulteerde in de opdracht om een 28-persoons bus te laten bouwen bij carrosseriebouwer Smit in Joure. Een heuse touringcar (wagen 111) deed zijn intrede in televisieland en dat smaakte uiteraard naar meer! In 1968 werd het tijd om afscheid te nemen van de drie begin jaren '60 aangeschafte Mercedes L319D busjes. Ditmaal werden drie door Smit Joure opgebouwde 21-persoons bussen aangeschaft (wagen 121, 127 & 128) op basis van een DAF chassis en ontstond er een eigen touringcarbedrijf van vier volwaardige touringcars binnen de NTS en vanaf 29 mei 1969 de NOS.

ANONIEM?

In 1977 gebeurde vervolgens iets opmerkelijks bij de vervanging van de vier DAF touringcars. De nieuw bestelde en door Berkhof Valkenswaard gebouwde wagen 286 (Mercedes Benz LP0813) wordt niet afgeleverd in de gebruikelijke effen grijze huiskleur die de NOS hanteert, maar in een lichtgrijze tint met lichtblauwe banen over de lengte. Ook het ontbreken van de bedrijfsnaam maakt het tot een min of meer anonieme 23-persoons bus die bij ieder willekeurig commercieel touringcarbedrijf had kunnen rijden. Maar wij zouden natuurlijk als redactie ons werk

niet goed doen als we niet toch beeldmateriaal hebben opgedoken waarop dit verhaal dan weer ontkracht kan worden. Want de Mercedes die Berkhof afleverde in 1977 blijkt weldegelijk ook in een NOS-jas te hebben rondgereden! De in de jaren daarna toegevoegde identieke bussen (maar dan opgebouwd op een Magirus Deutz M130R81 chassis) krijgen dan wel weer het anonieme kleurenschema zonder bedrijfsnaam.

AFGESTOTEN

In 1989 is de laatste grote vervanging van bussen binnen het in 1988 ontstane Nederlands Omroepproductie Bedrijf (NOB). Zij nemen de NOS-bussen over en vervangen twee Berkhof bussen voor twee door Smit Joure opgebouwde MAN 10.180 Orion-Meteor touringcars met beide 25 zitplaatsen. Alle vier de bussen in dienst van het NOB rijden in de kenmerkende huisstijl (zwart met zilvergrijs). In 1992 is het dan definitief over en uit met de eigen touringcars. Deze worden allemaal afgestoten en zijn in dienst gekomen bij commerciële touringcarbedrijven of omgebouwd tot bijvoorbeeld een camper. Vanaf dat moment greep men terug op hoe het ook ooit begonnen was: kleine bestelbussen (handig te rijden met rijbewijs B) met plek voor

maximaal acht personen. Op locatie, zeker bij grotere producties, is het tegenwoordig dan ook een komen en gaan van busjes.

TOEKOMST

Wat de toekomst gaat brengen op het gebied van personenvervoer bij de AV-bedrijven zal vanaf 2025 een interessante kwestie kunnen worden met de afschaffing van de bpm-vrijstelling voor zakelijke gebruikers. Dit betekent het volgende: als een bus vijf jaar oud is of jonger, betaal je BPM (want de bpm-vrijstelling vervalt vanaf 2025). Als een bus ouder dan vijf jaar is, betaal je geen BPM (daarin verandert niets). Gezien de krappe marges die AV-bedrijven hebben gaan we wellicht zien dat het aantal oudere busjes toeneemt (ouder dan vijf jaar), het aantal elektrische busjes gaat toenemen of men wellicht toch weer gaat teruggrijpen op groepsvervoer (al dan niet met gehuurde bussen). Of zal remote productie een nog grotere vlucht gaan nemen? Geschiedenis lijkt zich vaak te herhalen, dus wie weet komen we over een jaar of dertig weer met een mooi verhaal over personeelsvervoer binnen AV-land. <



De grootste bus in dienst van de omroep was deze door Smit Joure opgebouwde DAF bus.



De laatste generatie bussen in dienst van het NOB, deze Smit Joure MAN. © Archief Familie Veldman



Een zeldzame foto van een van de Berkhof bussen in NOS kleuren. © Archief Familie Veldman