



RONDETAfelGESPREK:

REGISTRATIEWAGENS, DE STAND VAN ZAKEN

In een tijd waarin registratiewagens het domein zijn waarin IT en videotechnologie elkaar steeds dichter benaderen, rijst de vraag welke kant we met zijn allen opgaan. Hoe gaan OBV's zich in het huidige technische klimaat verder ontwikkelen en blijven ze in de toekomst überhaupt nodig? Samen met Jan Derksen (directeur van D&MS) vond AV & Entertainment Magazine redenen genoeg voor een rondetafelgesprek met sleutelfiguren uit de branche. Teun van Thiel Paul van de Looi

Een zeer groot deel van alle televisieprogramma's wordt opgenomen met registratiewagens, oftewel OBV's. Naast programma's op locatie zoals sport en evenementen worden ook de grote showprogramma's in studio's met OBV's geregistreerd. Maar tijden veranderen en in de broadcastwereld gebeurt dat misschien nog wel sneller dan altijd handig is. De tijd waarin een colonne aan wagens - de welbekende 'trein' - nodig was voor een registratie kunnen de meesten zich nog amper herinneren. Tegenwoordig bouw je twintig camera's in een wagen en zet je 'm op locatie voor de deur, al komt er in de praktijk

natuurlijk wel iets meer bij kijken. AV & Entertainment Magazine vroeg zich af welke kant het in de (nabije) toekomst opgaat en vond Jan Derksen (D&MS) bereid te participeren in een rondetafelgesprek met mensen (zie kadertekst voor de deelnemers) die hun sporen in de branche al lang en breed verdiend hebben. Net als wij is Derksen (met D&MS integrator en bouwer van de meeste registratiewagens in Nederland) namelijk benieuwd naar hoe de facilitaire bedrijven, de producenten en de broadcasters kijken naar de wagens van nu en van de toekomst. En dat levert voldoende stof tot praten op, zo bleek.



DE DEELNEMERS VLNR:

- René Delwel (Operationeel Directeur bij United)
- Dirk Theunis (Managing Director bij Videohouse)
- Jan Derksen (Directeur D&MS)
- Sjaak Vreeburg (Manager Resources bij Endemol)
- Dani Staes (Hoofd Productiefaciliteiten VRT)
- Dave Nijmeijers (Technisch Directeur bij DutchView)
- Jan de Pijper (Directeur en mede eigenaar Facility House)

REMOTE

Eigenlijk stelt René Delwel (United) halverwege het gesprek de vraag waar het uiteindelijk allemaal om draait: 'Houden we altijd registratiewagens, of hoe lang duurt het voor er helemaal geen wagens meer zijn?' "Mijn oorsprong ligt in de ICT-wereld en eigenlijk is het raar dat je een half data-centrum met allemaal kwetsbare computers in een wagen stopt en daarmee ergens naar toe rijdt", verduidelijkt hij zijn vraag. "Natuurlijk moet je altijd ergens naar toe met iets waar glas op zit en een sensor heeft, omdat het video en audio nu eenmaal op de een of andere manier bij de eindregie moeten komen. Maar ik blijf het raar vinden dat het allemaal de weg op moet en over verkeersdrempels stuitert." Volgens Jan Derksen hangt dat inderdaad allemaal samen met waar fabrikanten als Grass Valley en Sony zich al een tijd op oriënteren een waarvan de teasers in april op de NAB in Las Vegas getoond zullen worden: "Ze kijken naar manieren waarop je een remote productie van de grond kan krijgen, maar dat hangt nog wel van een aantal dingen af. Je hebt met delay te maken, wat erg onhandig is als je live moet. Als een regisseur ergens anders zit en moet terugpraten tegen een cameraman, dan kost dat tijd. Je zit dus altijd met een natuurkundige straal om de locatie heen, verder kun je niet gaan."

EERSTE STAPPEN

Er zijn al de nodige ontwikkelingen in die richting, geeft Derksen verder aan: "Remote productie is gewoon belangrijk. Kijk bijvoorbeeld al naar wat er afgelopen jaar bij de Olympische Spelen gebeurde. De slow motions werden al ergens anders gemaakt en werden vervolgens teruggestuurd naar Londen. De slomo crew gaat dan dus al niet meer op en neer naar Londen, dat zijn de eerste stappen. Dit zijn natuurlijk wel dingen die redelijk eenvoudig gedaan kunnen

worden, maar voor live mixen en schakelen heb je heel wat meer nodig dan één feed die de slomo's teruggeeft." Bij de remote ontwikkelingen die er aankomen, speelt Audio Video Bridging (AVB) een grote rol. Jan Derksen: "Een beeldmenger is straks niet meer één doos, maar het bedieningspaneel kan dan hier staan, terwijl de doos die het doet heel ergens anders staat. Het is nu nog toekomstmuziek aangezien de verbinding nog altijd de bottleneck is, maar de IT-wereld komt snel op om dat gat in te vullen. Je zal alleen nog met de vertraging zitten."

KIP EN EI

Jan de Pijper (Facility House) benadrukt dat de allernieuwste ontwikkelingen sowieso nooit direct worden toegepast in de registratiewagens: "Wat dat betreft staan de wagens echt achteraan in de rij. Eerst wordt het toegepast in fixed situaties, een editplatform of een vaste uitzendregie. Pas als het 100% betrouwbaar is dan zie je de regiewagens volgen. Een regiewagen is een redelijk vaste installatie, maar wordt elke keer anders gebruikt. Het hobbelt bovendien over de weg, dus het moet wel héél betrouwbaar zijn wil de eerste regiewagen er mee komen." Sowieso wordt volgens de heren aan tafel niet meer automatisch doldriest geïnvesteerd in alles wat aan ontwikkelingen voorbijkomt. René Delwel: "Het geldt niet voor alle wagens, maar je ziet wel dat veel dingen heel lang meegaan. Vroeger schreven we bepaalde apparatuur op zeven jaar af, nu zijn er bedrijven die dat op tien jaar doen. Gewoon omdat revoluties nou eenmaal minder vaak plaatsvinden dan evoluties. Neem 3D, dat was helemaal hot ten tijden van Avatar, maar ook op dat gebied is het stil geworden. Het ligt ook aan de afnemer kant. HD is al meer dan tien jaar operationeel, maar hoeveel zenders in Nederland zijn nu echt volledig HD? Iedereen had verwacht dat die ontwikkeling

veel sneller zou gaan." In België lopen ze wat dat betreft voor op Nederland, vertelt Dirk Theunis (Videohouse): "De overgang is bij ons sneller gegaan omdat de druk op de markt groter werd doordat de facilitaire partijen snel investeerden in HD. Niet eens zo zeer om daadwerkelijk alles in HD te draaien, maar het was een prestigestrijd. Grote voorloper daarin was Alfacam, dat altijd de nieuwste camera's had." "Het is ook zo dat vooral de spullen in de wagens vernieuwd worden", vult Sjaak Vreeburg (Endemol) aan. "De techniek zoals cameraketens en monitoren wordt aangepast, maar de wagens zelf gaan lang mee." Dirk Theunis: "In België zijn we er iets sneller opgesprongen en zijn ook de zenders er vervolgens sneller op overgeschakeld. Ook de distributie was vrij snel klaar." Volgens Jan de Pijper is dat een belangrijk facet in het hele verhaal: "Je kan namelijk wel alles in HD gaan opnemen en monteren, maar dan moet de kabelaar het ook nog op een goede manier bij de mensen thuis krijgen. Dat is een beetje een kip-en-eiverhaal."

"JE KAN NAMELIJK WEL ALLES IN HD GAAN OPNEMEN EN MONTEREN, MAAR DAN MOET DE KABELAAR HET OOK NOG OP EEN GOEDE MANIER BIJ DE MENSEN THUIS KRIJGEN. DAT IS EEN BEETJE EEN KIP-EN-EIVERHAAL."

3D EN 4K

Op het gebied van 3D gaat qua registratiewagens de komende jaren helemaal niets gebeuren, beamen de heren eensgezind. "3D is echt de cinemahoek ingegaan", vertelt Dave Nijmeijers (DutchView). "Het is te ingewikkeld en te bewerkelijk. Dan gaan de ontwikkelingen nog eerder richting 4K, dat is zó mooi en het geeft dezelfde krachten voor de consument." Ook Sjaak Vreeburg meent dat 4K eerder de opvolger van HD zal worden: "De 3D-effecten zijn prima voor projectie en speelfilms maar voor reguliere tv-programma's gaat het effect vaak verloren. Op mijn bureau heb ik een boek liggen over 1000 fouten die je kunt maken als je met 3D bezig bent. Het zal je verbazen als je ziet hoe vaak die fouten gemaakt worden. Als je in Nederland tien mensen vindt die 3D echt begrijpen, die de camera's kunnen uitlijnen, de effecten van de spiegels kennen en het productieproces met name bij postproductie en kleurcorrectie snappen, dan houdt het echt wel op. Een overgang naar 4K zal redelijk geruisloos gaan, daarvoor hoeft op het gebied van camera's en postproductie ook veel minder aangepast te worden."

SD EN HD

In Nederland wordt op het moment van schrijven zo'n 30% van de producties in HD gedraaid. Afhankelijk van in welke markt geopereerd wordt, verschilt dat uiter-





aard per bedrijf. United doet veel Eredivisie voetbal en alle live wedstrijden zijn daar in HD. Sjaak Vreeburg: "Sport in HD is fantastisch. Alles van de Eredivisie dat live wordt uitgezonden, wordt in HD aangeboden bij de distributeurs. De ene geeft het vervolgens beter door de andere. Wat nu aan presentaties uit de studio komt, dat is allemaal SD en wordt in de uitzendstraat opgewaardeerd naar HD. Ik heb nog nooit iemand horen zeggen dat 'ie in die delen van de programma's de HD mist. In echt goed SD zien close-ups er net zo mooi uit. De mensen thuis zien dat niet." Goede Tijden, Slechte Tijden en een deel van de entertainment showprogramma's van Endemol zijn ook nog steeds SD, vertelt Vreeburg verder: "Als in de toekomst dingen vervangen moeten worden, dan gaat het naar HD. Het ziet er naar uit dat dit met ingang van het nieuwe TV seizoen het geval is. Het ligt ook aan de vraagkant. Als zij HD vereisen, dan doe je dat, maar in veel gevallen is dat nog niet zo. Een serie als Moordvrouw maken wij wel in HD, maar dat is omdat wij vinden dat die serie voor de toekomst in HD bewaard moet blijven. We leveren het uiteindelijk namelijk wel in SD aan."

BELGIË

"In België wordt al zo'n 70% van de producties in HD gemaakt", vertelt Dani Staes (Hoofd Productiefaciliteiten bij de VRT). "Bij ons zijn de kosten van de in te kopen satellietcapaciteit eigenlijk de enige factor om live dingen niet in HD uit te zenden. Maar als we onze eigen straalverbindingen hebben, die ook volledig in HD uitgevoerd zijn, dan doen we het natuurlijk. Vorig jaar hebben we bijvoorbeeld alle wielervedstrijden in HD gedaan. Het percentage wordt overigens alleen nog maar hoger, omdat zowel wij als VTM ook het journaal in HD gaan doen. Bij VTM mag je overigens sowieso alleen nog maar in HD aanleveren. Onze wagens leasen we bij Videohouse. Meestal staan die volledig in HD. Als we dan in SD naar Brussel moeten, dan maken we één lijntje SD, maar we werken in principe in HD. Dat is ook al een werkelijke kwaliteitsverhoging."

DRAADLOOS

Een andere vraag waar over gepraat wordt in de markt, is of we toegaan naar draadloze verbindingen tussen camera's en wagens. Dave Nijmeijers: "Wij hebben veel ervaring met draadloze camera's, maar als jij in groten getale gaat



broadcasten, dan zie ik dat niet draadloos gebeuren. Dan heb je meer kabels nodig om draadloos te kunnen werken, dan wanneer je niet draadloos werkt." Jan de Pijper is het daar mee eens: "Ook dat heeft met betrouwbaarheid te maken. Met draadloze microfoons is het al net zo. Als het voor het plaatje niet nodig is, dan doe je het 't liefste toch aan een snoer." Sjaak Vreeburg vult aan: "Om maar bij het voetbal te blijven: bij een steadycam langs het veld is

"JE MOET STEEDS MEER KENNIS HEBBEN VAN DE APPARATEN OM HET GOED TE KUNNEN INTEGREREN. DAT KOMT DOOR DE AUTOMATION DIE DE KOP OPSTEEKT."

draadloos prima en het is fantastisch dat je op die manier iets kan doen op een lastige plek in een stadion, maar verder dan dat gaat het niet. Je ziet vooral een grotere trend: video wordt data en koper wordt glas."

IT EN VIDEO

Jan Derksen beaamt dat IT langzamerhand inderdaad steeds dichterbij de buurt komt van videotechniek. Dat heeft uiteraard gevolgen voor hoe de broadcastwagens tegenwoordig gebouwd worden. "Als je kijkt naar breedtes die nodig zijn om video over een Cat 5-snoer te sturen. Dan kom je echt in de buurt van de high-end top, die over heel de wereld de internet exchanges neerzet. IT-techniek en videotechnologie lagen ver uit elkaar, maar ze groeien langzaam naar elkaar toe. Het voordeel van IT-technologie, is dat de prijsersosie daar nog veel groter is. Daar zou je op kunnen meeliften als een partij als Brocade straks bijvoorbeeld een 1Tb switch kan leveren voor een haalbare prijs. Dan ga je meedoen en dat is waar we uiteindelijk naar toe gaan." De hardware ontwikkeling staat op dit gebied nog in de kinderschoenen, benadrukt Derksen wel: "Om het als common product te hebben, moet je er vijf jaar bij optellen. Vervolgens moet je het integreren en in je productieplatform zetten en ben je weer een paar jaar verder."



AUTOMATION

Jan de Pijper bouwde met zijn bedrijf voorheen de wagens zelf, terwijl de meest recente wagen in nauwe samenwerking met D&MS is gebouwd. Op de vraag waarom daarvoor gekozen is, reageert hij helder: "Ons bedrijf groeit en daarom hadden we de capaciteit niet meer om er mensen voor vrij te maken. De grootste factor hierin is tijd, en tijd is ook geld. Op een gegeven moment kom je op het omslagpunt waarbij het niet meer dunder is om het uit te besteden." Wat volgens Jan Derksen ook meespeelt is dat het level van de technologie van apparaten steeds verder omhoog gaat: "Je moet steeds meer kennis hebben van de apparaten om het goed te kunnen integreren. Dat komt door de automation die de kop opsteekt. Vroeger was het heel dedicated: met deze knop gaat die lamp aan. Tegenwoordig is het een schil geworden die alles bedient. Voor facilitaire bedrijven is het steeds moeilijker om die echte kennis op niveau te houden. De vraag is daardoor ook veranderd. Ze willen niet meer zozeer nadenken over de techniek, maar willen gewoon hun programma kunnen maken. De techniek moet dat dienen." Dave Nijmeijers: "Degene die het programma maakt wil daar inderdaad niet over nadenken. Toch wil je als het misgaat wel degelijk ook specialisten in huis hebben. Een trucje leren is namelijk makkelijk, maar met oplossingen komen als het fout gaat is lastiger." "Er is gewoon meer behoefte aan een flexibele crew, onafhankelijk van het facilitair bedrijf", vult Sjaak Vreeburg aan. "Je hebt een klein aantal specialisten nodig die ook tweede lijn support kunnen bieden op locatie en je hebt een grote groep flexibele mensen nodig die het programma snappen en daarbij kan automation een prima hulpmiddel zijn." René Delwel: "Aan de andere kant heb je ook mensen nodig die de klant snappen. De klant is namelijk wezenlijk anders dan de klant van tien jaar geleden. De productiemensen waarmee wij samenwerken zijn niet meer de mensen die je toen had. Destijds wisten ze nog wel iets meer van hoe een productieproces technisch in elkaar zat."

UITWISSELING

Over het aantal registratiewagens in de markt zijn de heren tevreden. "Er wordt ook behoorlijk wat uitgewisseld, ook tussen Nederland en België....dat zal zo'n beetje eerlijk verdeeld zijn", legt Dirk Theunis uit. United haalt de wagens ook geregeld uit Duitsland: "In Keulen hebben we namelijk een zusterbedrijf zitten", legt René Delwel uit. "Wij werken veel in de weekenden, zij meer doordeweeks, dan wissel je dus veel uit. Onze Engelse zuster doet veel aan zomersporten als cricket en golf, terwijl wij met voetbal een wintersport doen. Die EVS'en staan dan een paar maanden bij ons en vervolgens weer bij hen. Je kijkt daarbij wel binnen de groep. Als ik spullen bij Dave (Nijmeijers, DutchView) ga halen dan gaat je geld het bedrijf uit. Haal ik het bij Videohouse dan is het bij mijn zus." Jan de Pijper: "Natuurlijk is niemand ook ingericht op zijn pieken. In drukke tijden ga je dus rondkijken." "Dan blijkt ook dat er voldoende beschikbaar is", vertelt Dani Staes. "Wij hebben



als broadcaster nog nooit gehad dat we geen wagen vonden voor een bepaalde klus.” Een mooi voorbeeld is volgens René Delwel de ‘bijna Elfstedentocht’ van vorig jaar: “Soms wordt gezegd dat de SNG’s op zijn, maar als je rondbelt lukt het toch. Vorig jaar moesten we er 26 hebben als de Elfstedentocht doorging. Dat kon niet, die waren er niet, in heel Europa niet. Maar als je vervolgens een middag lang met drie man gaat bellen, dan heb je uiteindelijk gewoon die 26 SNG’s. Vraag me niet waar ze vandaan komen, maar ze zijn er. Dus eigenlijk is er overcapaciteit als je naar Europa kijkt, want het is raar dat je op zo’n piekdag nog steeds alles kan invullen.”

EEN TREND DIE OP HET MOMENT BESTAAT IS OM DE WAGENS ZO GROEN MOGELIJK TE BOUWEN. “EÉN VAN DE REDENEN IS OM ZONDER PROBLEMEN ZO VAAK ALS JE WILT EEN STAD ALS AMSTERDAM IN TE KOMEN”

GROEN

Een trend die op het moment bestaat is om de wagens zo groen mogelijk te bouwen. “Eén van de redenen is om zonder problemen zo vaak als je wilt een stad als Amsterdam in te komen”, vertelt Jan Derksen. “Als je met een vervuilende wagen in zo’n stad komt, dan moet je milieuheffing betalen. Die heffing wordt steeds zwaarder en als je een bepaald aantal keren geweest bent, dan kom je de stad niet meer in. Dat is wel een probleem waar facilitaire bedrijven mee zitten. Wat wij als bouwers ook doen, is de wagens ombouwen. De inhoud van de wagen blijft hetzelfde, maar we zetten ‘m op een schoner chassis. Dat schone zit ‘m dan in de CO2-uitstoot, het geluid en bijvoorbeeld de Euro 5-motor. Bij DutchView hebben we ook wagens gebouwd die op gas kunnen rijden en dus ook schoner zijn. Dat is een stukje verantwoord ondernemen, maar ook een voorbereiding op de nog strengere wetgeving die er ongetwijfeld een keer gaat komen.” Dani Staes: “In België zijn de regels wat dat betreft nog een stuk soepeler. De steden mag je gewoon in, het is alleen wel zo dat je op sommige plekken geen aggregaten mag gebruiken omdat die te vervuilend zijn. Die bedrijven leveren dan een hele batterij accu’s op een wagen, waar je dan een dag op kunt draaien.” Met geld van de Europese Commissie heeft D&MS een project gedaan waarbij gekeken is of je een wagen nu helemaal elektrisch kunt maken. Jan Derksen: “Dat kan, maar je loopt dan wel tegen andere dingen aan. Omdat er accu’s in moeten wordt de wagen zwaarder, waardoor je een ander rijbewijs nodig hebt. Bij grote vrachtwagens zie je dat de industrie langzaam maar zeker komt met elektrische wagens of hybride oplossingen, waarbij het gewicht van de wagens naar beneden gaat. Gevolg daarvan is dat je er minder op kunt bouwen. Er zijn dus nog wel wat problemen te gaan.” ■