

Met het oog op de toekomst

BLIJVEN GENIETEN

Hoe kunnen campers de komende decennia blijven genieten van deze vorm van reizen? Die vraag staat centraal in het programma Beter op reis van de NKC. Wat kunnen campers er zelf aan doen om het camperen ook voor komende generaties mogelijk te houden?

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S XXX // ILLUSTRATIES TOON HEZEMANS

Aleen al in Nederland is het aantal campers in tien jaar tijd verdubbeld. “De groei leidt op sommige plaatsen tot weerstand bij de inwoners van streken die worden overspoeld door vakantiegangers”, stelt NKC-directeur Stan Stolwerk vast. “We moeten ervoor zorgen dat camperen synoniem blijft voor onbezorgd genieten.” Ondertussen liggen ook de campers zelf vanwege de vervuiling ook onder vuur, vooral de oudere diesels. Er is inmiddels extra belasting voor oude diesels en steeds meer steden laten ze niet meer toe in het centrum.

‘Het meest bepalend is de reisafstand: hoe verder weg, hoe minder duurzaam’

Leden van de NKC delen de zorgen, zo blijkt uit een enquête die ruim vierduizend leden dit voorjaar hebben ingevuld. Van hen maakt 65 procent zich zorgen

over de toekomst van het camperen. Onder meer drukte, luchtvervuiling, afval en wangedrag van campers zien zij daarbij als problemen. Daarbij komen de zorgen over milieuwetgeving: het toenemend aantal milieuzones en de extra belasting voor oudere diesels.

Niet te ver weg


“Als we praten over het camperen in de toekomst, gaat het al snel over duurzaamheid”, zegt Stolwerk. “Als we antwoord op vakantie gaan, betekent dit dat campers geen schade toebrengen aan de natuur en de omgeving, maar daar liefst een beetje aan bijdragen. Door beter om te gaan met je omgeving doe je ook betere reiservaringen op. Daarom spreken we van Beter op reis.”

Het beste zou het natuurlijk zijn als iedereen elektrisch ging camperen. Maar voorlopig is dat niet reëel, want de afgelopen decennia zijn er vrijwel alleen diesels gebouwd en campers gaan lang mee. Wat kan de camper nu wel al bijdragen aan een duurzame vakantie? “Best veel”, zegt Eke Eijgelaar van BUAs

(Breda University). Hij is gespecialiseerd in duurzaam toerisme en transport. “Het meest bepalend is de reisafstand. Hoe verder weg, hoe minder duurzaam. Verder kunnen campers ervoor zorgen dat ze niet te veel meenemen. Elke kilogram extra verhoogt het brandstofgebruik en leidt tot extra CO₂-uitstoot. Datzelfde geldt voor de snelheid: rij rustig en vooral niet te hard. Dan rijdt de camper zo zuinig mogelijk.”



Massatoerisme kan een aantasting betekenen van gebieden waar toeristen graag komen, zoals Amsterdam en Venetië, maar ook natuurgebieden die onder de voet worden gelopen. Als tegenwicht kunnen campers ook een positieve bijdrage leveren aan de streken waar ze verblijven. Eijgelaar: “Geef je geld uit aan lokale producten en in plaatselijke restaurants. Gedraag je fatsoenlijk, laat geen rommel achter,

loos je afvalwater op de juiste plekken, ga zuinig om met water. En natuurlijk afval scheiden, net als thuis. Dat spreekt eigenlijk voor zich. Behandel de inwoners van de streek met respect: jij bent er te gast.” Om te voorkomen dat dorpen en landweggetjes vollopen met campers, kun je zo veel mogelijk met de fiets doen. “Dat is ook een veel fijnere manier om de omgeving te verkennen. Campers die zich zo gedragen, zijn 

‘Zoek rustige streken op, want als er te veel campers komen, vormen ze een plaag’



Hoe vervuילend is mijn reis?

Als het puur gaat om de uitstoot van CO₂, die bijdraagt aan de opwarming van de aarde, is camperen nog niet zo'n heel schadelijke manier om op vakantie te gaan. Vliegvakanties naar verre bestemmingen veroorzaken per persoon de meeste uitstoot, zo blijkt uit cijfers van Breda University, op basis van het Continu Vakantie Onderzoek. Eke Eijgelaar houdt de cijfers bij. "Een vakantie van zes weken met de camper staat qua

CO₂-uitstoot ongeveer gelijk aan een weekend vliegen naar New York", vertelt hij. "Dat is nog steeds een behoorlijk grote ecologische voetafdruk. Elektrische campers kunnen verbetering brengen als je groene stroom laadt. Maar het beste is toch om je kilometers te beperken. Elke kilometer stoot je camper ruim 300 gram CO₂ uit. Dus wil je echt duurzamer op vakantie? Ga dan eens wat minder ver weg."

Weliswaar erkent de RDW het plaatsen van een roetfilter niet, maar dit vermindert de uitstoot wel aanzienlijk

echt welkom. Veel dorpen willen nog graag camperplaatsen aanleggen, omdat men blij is met campers die hun geld komen besteden. Maar als het er te veel worden, vormen ze een plaag. Dus zoek rustige streken op." Sommige natuurgebieden heffen entree, net als musea. "Je kunt er met een grote boog omheen rijden, maar bedenk dat die entree nodig is om de natuur in stand te houden. Je draagt ermee bij aan de lokale economie."

Fijnstofuitstoot

Ook aan de camper zelf is soms nog veel te verbeteren, zoals het aanbrengen van zonnepanelen. Niet heel duur en zwaar, maar wel met een keurig rendement en ze bieden ook nog eens

de mogelijkheid om los van de paal te camperen. Uit het NKC-onderzoek blijkt dat 40 procent van de campers zelf al aanpassingen aan de camper heeft gedaan. Het plaatsen van zonnepanelen staat daarbij bovenaan, gevolgd door het op spanning houden van de banden en goed onderhoud van de motor. Bezitters van oudere campers kunnen iets aan de fijnstofuitstoot doen door een roetfilter te monteren. Weliswaar erkent de RDW de aanpassing niet, waardoor praktische voordelen als een lagere wegenbelasting en toegang tot milieuzones er niet zijn, maar een filter vermindert de uitstoot wel aanzienlijk.

Grote doorbraak

Wie schoner wil rijden, kan ook overstappen op biobrandstof of blauwe diesel. De B7-diesel aan de pomp bevat 7 procent biobrandstof, maar veel nieuwere campers kunnen ook rijden op B10 of B20, met 10 of 20 procent biobrandstof, wat nog meer fossiele brandstoffen spaart. B10 en B20 zijn echter lang niet overal verkrijgbaar. Zogeheten blauwe diesel wordt bij honderden tankstations in Nederland verkocht als HVO, XTL of Nesté en wordt gemaakt van afgewerkte oliën, zoals frituurvet. De brandstof is aanzienlijk duurzamer dan gewone diesel, maar ook wel 20 cent per liter duurder. Dat kost jaarlijks 100 tot 200

euro extra. Volgens de fabrikanten is blauwe diesel ook geschikt voor oudere campers.

De camperindustrie zit ondertussen niet stil, al blijft de grote doorbraak vooralsnog uit. "De huidige generatie campers met dieselmotor is al heel erg schoon", zegt Hans Louwers, die als woordvoerder van de Kampeer en Caravan Industrie (KCI) de bouwers en importeurs van kampeerauto's vertegenwoordigt. "De campers voldoen aan strenge Europese eisen voor dieselmotoren. Op termijn komen er elektrische campers, maar daarvoor zijn we afhankelijk van de fabrikanten van het basisvoertuig, zoals de Fiat Ducato. De elektrische bestelbussen die nu gemaakt worden, zijn te klein of hebben een beperkte actieradius. Ze zijn prima om koeriersdiensten te rijden, maar niet om met volle belading naar Frankrijk te rijden. Zodra er bussen komen met een grotere actieradius, zul je zien dat de industrie ook elektrische campers gaat maken."

Nu aan de slag

De Nederlandse camperbouwer Camperfixx heeft inmiddels wel een compacte elektrische camper op de markt gebracht - in Kampeerauto 5 stond er een rij-impressie van. Kunnen de grote merken dat voorbeeld niet volgen? "Wie voor 70 of 80 duizend euro een camper koopt, wil flink wat comfort", stelt Louwers. "En voor dat geld heb je een complete camper met een schone dieselmotor, waar je zorgeloos in alle luxe mee op reis kunt. Daarvan worden er in Nederland zo'n 2.500 per jaar nieuw verkocht. Het is even afwachten hoeveel mensen bereid zijn dit bedrag te betalen voor een basic elektrische camper." Eke Eijgelaar van Breda University zou graag zien dat de industrie wat meer haast maakte met elektrische campers. "Als die gaan rijden op groene stroom, zou dat een flinke stap richting duurzaamheid zijn. Maar de camperfabrikanten nemen een erg afwachtende houding



aan. De markt is nu in beweging: je kunt door heel Europa accu's laden en elektrische personenauto's zijn al heel normaal. De industrie moet nu aan de slag met elektrische campers. Als de bouwers wachten tot ze gedwongen worden door de Europese regelgeving, zetten ze zichzelf en de camperaar een aantal jaren buitenspel."

Selfsupporting

De camperindustrie denkt bij elektrische campers aan bestaande modellen, maar dan elektrisch aangedreven. Studenten van de Technische Universiteit Eindhoven besloten het helemaal anders aan te pakken. Zij bouwden dit voorjaar de camper van de toekomst: een duurzaam huis op wielen, waarin je kunt wonen, werken en recreëren, vertelt Charlot Felderhof, een van de studenten. "We hebben bij het ontwerp van SHOW - Self-sustaining House On Wheels - heel bewust niet gekeken naar bestaande campers. We hebben lichtgewicht materialen toegepast, voor een heel goede stroomlijn gezorgd en genoeg zonnecellen geplaatst om de camper helemaal selfsupporting te maken. Je hoeft dus nooit stroom bij te laden."

De rijdende woning, die slechts 1.700 kilogram weegt, heeft een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur. Op een volle lading moet de camper zeshonderd kilometer kunnen rijden. "Het is geen voertuig om meteen in productie te nemen", vertelt Felderhof. "We willen de fabrikanten inspireren door te laten zien dat het ook anders kan. Bij de bestaande campers is nog heel veel winst te behalen."

Beter op reis

De NKC begon dit voorjaar het programma Beter op reis. Het doel is het verduurzamen van het camperen, zodat ook toekomstige generaties onbezorgd op stap kunnen. Inmiddels zijn twee webinars gehouden, waarin aan de orde kwam wat campers zelf kunnen bijdragen en wat de industrie doet om de campers te verduurzamen. Beide webinars zijn nog terug te kijken via de website. Tijdens de Kampeer & Caravan Jaarbeurs, die plaatsvindt van 6 tot en met 10 oktober, wordt er een NKC-congres gehouden over Beter op reis, dat ook via een livestream te volgen is.

www.nkc.nl/beteropreis

