

Hoe maken we camperen duurzaam?

BETER OP KAMPEERREIS

Waarom rijden we nog steeds niet in elektrische campers? Kunnen campers anders worden ontworpen, zodat ze lichter en duurzamer worden? Hoe milieubelastend is camperen eigenlijk? Wat is een dieselcamper in 2030 nog waard? En zijn consumenten straks bereid om 15.000 euro extra te betalen voor een elektrische kampeerauto?

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S JEROEN JUMELET

Het zijn belangrijke vragen, die aan de orde kwamen tijdens het congres Beter op Kampeerreis, dat de NKC en de KCI - de Nederlandse koepel voor de kampeerindustrie - op 7 oktober hielden. Dit tijdens de Kampeer & Caravan Jaarbeurs en dat gaf direct al aan hoe relevant het thema was. Zoals een van de circa honderd aanwezigen in de zaal opmerkte: "We praten nu over verandering, maar de Jaarbeurshallen staan weer vol met dezelfde grote luxe campers als altijd. Met een dieselmotor

en met een gewicht van 3.000 tot 3.200 kilogram. En die hebben allemaal maar één afvalbakje, terwijl we thuis gewend zijn om alles te scheiden. Kan dat nou niet anders? Waarom komt de industrie niet in beweging?"

Vertrouwde dieselcampers

Die vraag leverde stof tot heel veel discussie. Om te beginnen zijn er de consumenten, die graag willen dat de wereld wat duurzamer wordt. NKC-directeur Stan Stolwerk haalde een enquête aan, waarin 40 procent van de vierduizend deelnemende campers aangaaf al actief te werken aan verduurzaming van de eigen camper. Zo plaatsen heel veel mensen zelf zonnepanelen. Stolwerk vroeg zich af: waarom doet de industrie zelf die aanpassingen niet?

Volgens Leo Diepemaat, voorzitter van de KCI (Kampeer en Caravan Industrie) gebeurt er veel achter de schermen. "Maar de fabrikanten brengen dat nog niet of nauwelijks naar buiten. Dat we nog steeds de vertrouwde dieselcampers verkopen, komt mede door de enorme vraag van het publiek. De fabrieken heb-

ben de afgelopen anderhalf jaar enkele malen stilgelegd door de pandemie en door tekort aan chips, terwijl de vraag naar campers juist enorm is gestegen. Op het moment is het voor de fabrikanten toch alle zeilen bijzetten om aan de vraag te kunnen voldoen. En vergis je niet: de moderne dieselmotor is een buitengewoon schone krachtbron."

Stip aan de horizon

Marloes van den Berg van de Jaarbeurs vertelde hoe je klimaatneutraal ondernemen óók aan kunt pakken. Zij brengt het bij de Jaarbeurs in praktijk: je moet een heel duidelijk doel stellen en daar gericht aan gaan werken. "De Jaarbeurs heeft gezegd: wij willen in 2025 de meest duurzame venue van Europa zijn. En daar werken we nu keihard aan. Dat kan alleen als je die stip aan de horizon duidelijk voor je hebt." Wat dat betreft hebben de camperfabrikanten natuurlijk ook een noodgedwongen stip aan de horizon: diesels zijn bij beleidsmakers uit de gratie en het Klimaatakkoord stelt duidelijk vast: 55 procent CO₂-reductie in 2030, uitstootvrij in 2050.



Om dat doel te halen is de industrie wel degelijk in beweging. Op de ochtend van het congres presenteerde de Erwin Hymer Groep - naast verkooprecords - zijn duurzaamheidsdoelen. De afgelopen jaren is de CO₂-uitstoot van het concern gehalveerd. En het doel is dat de fabriek in 2030 een CO₂-reductie van

auto's is namelijk dat er maar een paar grote en dure modellen zijn waar je een caravan mee kan trekken. En als je dat doet, wordt de actieradius flink beperkt. Daarom ontwikkelde Dethleffs samen met de Erwin Hymer Groep een caravan met een elektromotor op de as en eigen accu's. Dat vergroot de actieradius van

week, vertelt Huidekoper. En passant kondigt hij voor komend jaar een waterstofcamper aan.

Kleinkinderen

Belangrijk voor de grote fabrikanten is natuurlijk de vraag. Zij kunnen wel elektrische campers bouwen, maar zijn mensen dan ook bereid er extra voor te betalen? De e-Fixxers kosten 15.000 euro meer dan de dieselvariant en dat blijken veel mensen geen bewaar te vinden. Uit diverse onderzoeken blijkt ook dat mensen best bereid zijn wat meer te betalen voor duurzaamheid, zeker de generatie die nu kleinkinderen heeft. Volgens Stan Stolwerk van de NKC zou die 15.000 euro extra voor een elektrische camper nog best eens een goede investering kunnen zijn. "Want de diesel zit in het beklagdenbankje. Zelfs al zijn zijn nieuwe diesels nog zo schoon, elektrisch - of op termijn wellicht waterstof - heeft de toekomst. Bovendien hebben elektrische campers veel minder

Al zijn nieuwe diesels nog zo schoon, elektrisch rijden heeft de toekomst'

80 procent heeft bereikt ten opzichte van 2019. Dat betekent echter nog niet dat de campers ook geen uitstoot meer hebben.

Caravans aandrijven

Robert Bielesch van Dethleffs toonde tijdens het congres de ontwikkeling van een elektrisch aangedreven caravan. Een groot probleem bij elektrische

de elektrische auto enorm. Maar de wetgeving staat het nog niet toe, constateert de Duitse fabrikant. De ontwikkeling roept ook een vraag op: als we caravans gaan aandrijven, worden het dan eigenlijk geen campers?

Anno Huidekoper van het Nederlandse CamperfiXX is nog steeds een van de weinigen die volledig elektrische kampeerauto's bouwt. Nu één e-Fixxter per



Het publiek kan meepraten.



Forumdiscussie: de industrie mag best wat creatiever zijn.



Wat is de ideale reisbestemming?



Stan Stolwerk: 'Diesel in het beklagdenbankje.'

onderhoud nodig. Je zou dus verder moeten kijken dan enkel de aanschafprijs en een vergelijking op basis van de prijs per kilometer moeten maken. Als je het hebt over de TCO, de *total cost of ownership*, kan een elektrische camper op termijn best eens goedkoper uitkomen.”

Gewichtsgrens

Antoine Steentjes heeft bij Nijenrode Business University onderzoek gedaan naar de vergroening van de Europese camper- en caravanindustrie. Hij con-

straks wel mijlenver achter.” Ondertussen wijzen Leo Diepemaat (KCI) en Jost Krüger van European Caravan Federation erop dat de huidige generatie luxe campers veel te zwaar wordt als je daar ook nog flink accupakketten in gaat leggen. Daarom pleiten zij ervoor om de gewichtsgrens voor rijbewijs B op te trekken tot 4.250 kilogram. Dan pas is de industrie in staat om de campers te bouwen die de mensen willen, maar dan elektrisch aangedreven. Eke Eijgelaar, onderzoeker van duurzaam toerisme en transport aan BUAs

per die rijdt op zonne-energie en maar 1.700 kilogram weegt. “De fabrikanten hebben het over gewichten tot 4.250 kilogram”, zegt Eijgelaar tegen de zaal. “Mijn vraag is simpel: is het normaal om met zulke gewichten op vakantie te gaan?”

Werk aan de winkel

Hoe je er ook naar kijkt, op korte termijn zullen er steeds meer elektrische campers op de markt komen, desnoods afgedwongen door Europese regels. De waterstofcamper komt ook, verwachten de meeste sprekers op het congres, maar dat wordt toch een kwestie van de wat langere adem.

Dagvoorzitter Rens de Jong haalt tot slot van de discussie het voorbeeld van Tesla aan. Dat merk maakte elektrisch rijden voor een grote groep aantrekkelijk doordat het geen sloom en duurzaam autootje is, maar een mooie wagen die ongelooflijk snel van 0 naar 100 gaat. Zijn vraag aan de zaal is: wat kun je nou op een e-camper zetten om hem sexy te maken? Maar de zaal komt er niet uit en ook de aanwezige fabrikanten blijven stil. Er is nog heel wat werk aan de winkel. 

Lichtend voorbeeld is de camper op zonne-energie van studenten van de **TU Eindhoven**

cludeert dat er achter de schermen wel degelijk veel gebeurt. “Op de achtergrond zijn de meer vooruitstrevende fabrikanten hard aan het werk. Maar ze vinden het nog niet het juiste moment om dat naar buiten te brengen. De concurrentie ziet dus niets gebeuren en denkt: nou, dan hoef ik ook niks te doen. Maar als je zo redeneert, loop je

Hogeschool, zou liever zien dat er opnieuw naar het ontwerp van de camper gekeken wordt, in plaats van de nu gebruikelijke kampeerauto's eenvoudigweg van een elektromotor en accu's te voorzien. Lichtend voorbeeld daarbij is het project van studenten van de Technische Universiteit Eindhoven. Zij bouwden een prototype van een cam-