

214. Bijbelstudie over DE GROENE LEUGENGEEST RUACH HASHEQER HAYEROQ

רוח השקר הירוק

Deel 2: Gevolgen van het klimaatbeleid

Als vervolg op de driedelige studiereeks over de heersende liberale tijdgeest (196 t/m 198), waarin we de verschillende aspecten van de geest van de Antichrist behandelden, t.w. de geest van verwarring en misleiding, de geest van rebellie en wetteloosheid en de geest van leugen en bedrog, willen we nu onze speciale aandacht richten op de groene leugens, die we zowel via de politiek alsook via de commercie en zelfs het onderwijs dagelijks voorgeschoteld krijgen. Zelfs het vocabulaire is helemaal aan deze trend aangepast. Zowat in elke reclame en elke politieke debat worden we helemaal doodgegooid met termen als groen dit en bio dat, eco hier en vega daar, plantaardig, milieuvriendelijk, hernieuwbaar, duurzaam, divers. We zien tegenwoordig alle kleuren van de regenboog om ons heen, letterlijk, maar de kleur groen overheerst heel duidelijk! Men probeert ons wijs te maken, dat we met de toenemende vergroening van de samenleving de wereld kunnen redden, maar de vorige keer heb ik er al op gewezen, dat uit onderzoek is gebleken, dat zogenaamde eerlijke producten vaak helemaal niet zo eerlijk zijn, dat duurzaam en hernieuwbaar niet altijd zo duurzaam en hernieuwbaar is als ons wordt voorgespiegeld, maar dat we vaak te maken hebben met groene leugens, waaraan zich echter niet alleen grote bedrijven schuldig maken, maar ook invloedrijke politieke leiders.

Om de verdere aantasting van de ozonlaag en de daaruit voortvloeiende klimaatverandering te stoppen of in elk geval te verminderen worden maatregelen genomen en internationale afspraken gemaakt, die misschien wel goed bedoeld zijn, maar door G'ds tegenstander worden gebruikt om de samenleving te ontwrichten en klaar te maken voor de wereldheerschappij van de Antichrist. De vorige keer hebben we de religieuze aspecten van deze groene leugengeest behandeld en deze keer zullen we de commerciële en politieke aspecten daarvan nader onder de loep nemen. In beide gevallen is er sprake van 'greenwashing', want zowel de industrie alsook de politiek gebruikt het verhoogde milieubewustzijn van de consumenten en de kiezers en de dreiging van een milieuramp voor haar eigen doeleinden. En aan het koopgedrag en het stemgedrag is helaas te zien, dat deze strategie werkt!

Wees waakzaam!

De mensen trappen erin, maar Sha'ul [Paulus] leert ons, op onze hoede te blijven: *"Wees waakzaam! Volhard in het geloof, wees moedig en sterk!"* (1 Korinthiërs 16:13, NBV) en: *"Volhard in gebed, blij daarbij waakzaam, en dank G'd!"* (Kolossenzen 4:2, Groot Nieuws Bijbel). Ook Kefa [Petrus] geeft ons dezelfde raad, maar zegt er wel bij, dat de waakzaamheid en het vasthouden aan ons geloof ons niet in dank zal worden afgenomen: *"Wees waakzaam, wees op uw hoede, want uw vijand, de duivel, zwerft rond als een brullende leeuw, op zoek naar een prooi! Stel u tegen hem teweer, gesterkt door het geloof, in het besef dat uw broeders en zusters, waar ook ter wereld, onder hetzelfde leed gebukt gaan. Maar al moet u nog korte tijd lijden, G'd, de bron van alle genade, heeft u geroepen om in Mashiach Yeshua [Christus Jezus] deel te krijgen aan Zijn eeuwige luister. G'd zal u sterk en krachtig maken, zodat u staande zult blijven en niet meer zult wankelen. Hem komt de macht toe, voor eeuwig. Amen!"* (1 Petrus 5:8-11, NBG).

We moeten dus waakzaam blijven en de groene leugens niet moeten geloven, die we steeds opnieuw te horen krijgen, vooral via de mainstream media. Men gaat daar blijkbaar uit van het principe, dat de mensen elke leugen vroeg of laat zullen geloven als men die maar vaak genoeg herhaalt. Zo dient de bestrijding van CO₂-uitstoot en stikstof-uitstoot soms als dekmantel voor onzuivere core business van sommige multinationals en verborgen politieke agenda's, waar in Nederland op de eerste plaats de boeren de dupe van dreigen te worden. Vooral zij worden met

hun landbouw en veeteelt als meest vervuilende sector verantwoordelijk gehouden voor het stikstofprobleem, terwijl de industriële uitstoot en de uitstoot van het luchtverkeer, die zeker net zo vervuilend is, zo niet erger, minder hard wordt aangepakt door de politiek. Vooral met de uitstoot van vliegtuigen lijkt men daar geen problemen te hebben gezien het feit, dat juist de groene en liberale politici het meest van allemaal vliegen. Drastische inkrimping of zelfs de halvering van de veestapel lijkt hen onvermijdelijk, maar als ze de keuze hebben om met de trein of met de vliegtuig naar Brussel te gaan, dan kiezen zij doorgaans voor de tweede optie. Datzelfde geldt ook voor hun kiezers: Volgens I&O Research vliegen D66'ers het vaakst, direct gevolgd door groenlinks-kiezers. VVD'ers vliegen wel iets minder, maar zitten daarvoor wat langer in het vliegtuig omdat ze gemiddeld naar verder gelegen oorden vliegen. In Duitsland is het niet anders: Van alle leden van de Bondsdag alsook van het Europees Parlement vliegen de groene politici het vaakst en volgens een enquête, die in opdracht van de Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft werd gehouden, vliegen de kiezers van de Groenen het meest met 46%, gevolgd door FDP-kiezers met 45%, terwijl de AfD-kiezers de laagste score hebben met 26%. Op zich is dat vreemd omdat juist de groene politici zowel in Nederland alsook in Duitsland ervoor pleiten om vliegen duurder te maken om zo de milieuvervuilende CO₂-uitstoot terug te brengen door minder vaak te vliegen. Wie houdt hier wie voor de gek?

Stikstofcrisis

Ik wil daarom nogmaals benadrukken, dat de politici die altijd zo kritisch op de agrarische sector zijn, niet de veehouders als hoofdvervuilers moeten zien en hen vervolgens opleggen hun veestapel te halveren of zelfs zo ver gaan om boeren te onteigenen, maar dat ook de (vlieg) verkeerssector en de industrie gesommeerd moeten worden om minder te gaan uitstoten. Maar dat doen ze niet! Het Tweede Kamer-lid Caroline van der Plas van de BoerBurgerBeweging (BBB), die het voor de boeren opneemt, zei treffend over de halvering van de veestapel: "Tegen de auto-industrie is toch ook niet gezegd: halveer maar!"

Toch daar blijft het niet bij. De halvering van de veestapel en het op vrijwillige basis uitkopen van boeren lijkt hen niet ver genoeg te gaan, want volgens officiële bronnen heeft het kabinet zelfs vergevorderde plannen klaarliggen om honderden boeren in Nederland te onteigenen om zo de stikstofuitstoot snel naar beneden te krijgen. Volgens velen is dit laatste slechts een voorwendsel om het boerenland in bezit te krijgen voor een heel ander doel: woningbouw! De echte reden voor onteigening van de boeren zou dus de bouw van duizenden woningen zijn om de toenemende woningnood op te lossen. Of dit echt zo is durf ik niet te zeggen, maar het klinkt wel aannemelijk, en als dit inderdaad het geval mocht zijn, dan is ook de officiële verklaring, dat deze maatregel slechts bedoeld zou zijn om de uitstoot te reduceren, één van de vele groene leugens, die we in deze studie zullen onderzoeken.

Elektrische auto's

Eind oktober 2022 werd in Brussel een akkoord bereikt tussen onderhandelaars van het Europees Parlement, de Europese Commissie en de lidstaten, dat vanaf 2035 alle nieuwe auto's die in de Europese Unie verkocht worden, verplicht CO₂-uitstootvrij moeten zijn. Dat houdt simpelweg in, dat het vanaf die datum bij de wet verboden zal zijn om auto's met een verbrandingsmotor te verkopen, dus auto's die op fossiele brandstoffen rijden zoals benzine, diesel, gas of andere brandstof die CO₂ uitstoot. Alleen elektrische auto's en waterstofauto's of auto's met zonnepanelen zijn dan nog toegestaan binnen de EU, maar gezien het feit dat de laatstgenoemde twee nog volop in ontwikkeling zijn en voorlopig nog bijna nergens worden aangeboden gaat het bij de overgang naar emissieloze personenauto's en bedrijfswagens dus voornamelijk om elektrische auto's.

De aanschaf van elektrische auto's wordt al jaren door de overheid sterk aangemoedigd omdat ze het imago hebben milieuvriendelijk te zijn. Maar is dat wel zo? Zijn ze echt zo milieuvriendelijk? Niet altijd! Als de elektriciteit die deze auto's verbruiken daadwerkelijk op een ecologisch verantwoorde wijze wordt geproduceerd, zijn ze inderdaad wel beter voor het milieu omdat ze volgens het onderzoeksinstituut TNO 70% minder CO₂ uitstoten dan auto's die op fossiele brandstoffen rijden. Dat is echter niet altijd het geval, want bij de openbare laadpalen

komt meestal geen groene, maar grijze stroom uit, of een mengsel van beiden. De elektrische auto's zelf stoten dus bijna geen CO₂ uit, maar de elektriciteitsnetten die de auto's bevoorraden doen dat helaas wel. Verreweg de meeste elektriciteit wordt immers nog steeds opgewekt met kolen- en gascentrales. Zo kwam er in 2020 slechts 10% van de elektriciteit die voor het opladen van de elektrische auto's nodig is voort uit hernieuwbare energiebronnen. Inmiddels is dit percentage gestegen tot een derde van de totale elektriciteitsproductie, maar dan is nog steeds twee derde afkomstig uit fossiele bronnen. En omdat je zelf niet kunt zien welke soort stroom je tankt, loop je zelfs kans om opgelicht te worden met zogenaamde sjoemelstroom, dat is gewone grijze stroom, die zonder blikken of blozen als groene stroom verkocht wordt. Maar dat is niet de enige reden waarom elektrische auto's helemaal niet zo groen zijn zoals ze door de politici en door de fabrikanten worden gepresenteerd. Ze zijn inderdaad wel milieuvriendelijk voor wat betreft het rijden zelf, maar als we gaan kijken hoe ze geproduceerd worden en wat ermee gebeurt als ze opgebruikt zijn, dan blijken ze helemaal niet zo een goed alternatief te zijn voor de auto's met verbrandingsmotoren.

Elektrische auto's hebben weliswaar geen uitlaat waar schadelijke afvalstoffen uitkomen, maar toch zijn ook zij niet klimaatneutraal, want zowel de productie alsook de recyclage kosten veel meer energie dan bij een auto op fossiele brandstof, en daarbij wordt meer CO₂ uitgestoten dan bij de productie van conventionele auto's. De productie van een elektrische batterij voor een Tesla Model 3 geeft volgens een studie van de Duitse professor fysica, Christoph Buchal, al een CO₂-uitstoot van 11 tot 15 ton. Voor de productie van een benzine-auto daarentegen bedraagt de CO₂-uitstoot slechts 7 tot 10 ton. In hoeverre kan men dan nog zeggen dat een elektrische auto zo milieuvriendelijk zou zijn? Elektrische auto's hebben geen verbrandingsmotor maar werken op een elektrische motor en een batterij, toch om deze schone motoren en oplaadbare batterijen te produceren zijn zeer zeldzame grondstoffen als neodymium en lithium nodig alsook grote hoeveelheden kobalt, nikkel en koper. Het ontginnen van deze vereiste metalen is echter zeer schadelijk voor het milieu.

Daar komt nog bij, dat de voorraad aan grondstoffen voor het maken van de accu's niet onuitputtelijk is en door allerlei internationale ontwikkelingen een steeds grotere uitdaging wordt. Voor het maken van een autobatterij moet 10 ton zout worden verwerkt voor lithium, 15 ton erts voor kobalt, 2 ton erts voor nikkel en 12 ton erts voor koper. Er wordt in totaal 200 ton grond uitgegraven voor een enkele batterij. Dat zijn gigantische hoeveelheden! Vanwege de beperkte beschikbaarheid van de benodigde grondstoffen voor de grootschalige productie van miljoenen elektrische auto's is het besluit van de Europese Commissie bij voorbaat al erg onrealistisch, want de transformatie van de autosector is immers afhankelijk van talrijke externe factoren gezien het feit dat bijna alle grondstoffen van buiten de EU komen.

Voor de lithium is de accu-industrie grotendeels afhankelijk van China, dat momenteel niet echt op vriendschappelijke voet staat met de westerse landen. Een deel van het wereldwijd geproduceerde lithium wordt derhalve in de zogenaamde 'lithium' driehoek ontgonnen, een uitgestrekt gebied met verschillende zoutvlaktes in Argentinië, Bolivia en Chili.

Voor de nikkel, die echt cruciaal is om de elektrische auto's in een groene, schone wereld te laten rijden, was Rusland, dat een groot deel van de wereldwijde nikkelvoorraden in handen heeft, tot nu toe de dichtstbijzijnde en goedkoopste leverancier. Omdat de Russische nikkel evenals het gas en de olie in verband met de oorlog tegen de Oekraïne voorlopig taboe is en dus elders vandaan gehaald moet worden is het accupakket momenteel verreweg het duurste component van een elektrische auto. De grootste nikkelreserves ter wereld bevinden zich echter niet in Rusland, maar in Indonesië, dat in november 2022 nota bene de gastheer van de G20-top over duurzame energie en een schoner milieu was, maar niettemin 1,3 miljard dollar op jaarbasis verdient met de export van deze zeer belangrijke grondstof. Dat er in Indonesië een enorme milieuschade wordt aangericht om de westerse wereld daarmee groener en schoner te maken neemt men op de koop toe. Voor de ontginning van de nikkel is veel energie nodig, die uit speciaal voor dit doel gebouwde steenkoolfabrieken komt, die hun giftige gassen over de omgeving verspreiden en bij de lokale bevolking luchtweginfecties veroorzaken. Bovendien is er op het eiland Sulawesi (Celebes) inmiddels 500.000 hectare bos gekapt ten behoeve van de nikkelindustrie, waarvan de Indonesische regering een nationale prioriteit heeft gemaakt.

Het ontginnen van deze metalen is dus zeer milieuverontreinigend. Vooral de ontginning van lithium in de bovengenoemde Zuid-Amerikaanse zoutvlaktes heeft een nadelige impact op het

milieu omdat daarvoor heel veel van het in deze regio toch al schaarse water nodig is, want voor één ton lithium wordt namelijk ruim twee miljoen liter water verbruikt, waardoor de lokale bevolking een chronisch tekort aan water heeft. Daarnaast worden de mensen ziek door de sterke luchtverontreiniging omdat er bij de lithiumwinning giftige stoffen vrijkomen, maar daar staan de zogenaamde milieuvriendelijke autofabrikanten en groene politici, die de EU-burgers hun keuze voor elektrische auto's opleggen, blijkbaar niet bij stil.

Behalve het feit, dat de productie van de oplaadbare batterijen grote schade aan het milieu veroorzaakt, maken deze batterijen de auto's ook veel zwaarder. De accu van elektrische auto's weegt namelijk tussen de 400 en 500 kilo, de batterij van een Tesla Model S zelfs 750 kilo. Met het gebruik van aluminium en koolstofvezelcomposiet probeert men andere delen van de auto's lichter te maken, maar ook dat is niet erg klimaatneutraal, omdat er ook hierbij veel energie nodig is om deze materialen te produceren en gevolgen heeft voor het milieu. Het erts bauxiet, dat daarvoor als grondstof dient en in verschillende tropische landen zoals Suriname te vinden is en door dagbouw opgegraven wordt, bevat aluminiumoxide. Om het aluminiumoxide om te zetten in puur aluminium wordt gebruik gemaakt van een elektrolytisch proces, het Hall-Héroult-proces, waarbij het aluminiumoxide uit de bauxiet wordt gehaald, gesmolten en in blokken gegoten, die 'primaire aluminium' genoemd worden. Dit proces heeft echter gevolgen voor het milieu, hetgeen de ecologische voetafdruk van de elektrische auto dus weer een stuk groter maakt. Met dit alles bij elkaar heeft men dus voor de productie van een elektrische auto een aanzienlijk grotere hoeveelheid energie nodig dan voor een auto met een verbrandingsmotor, en geeft hij dus veel meer CO₂-uitstoot, nog voordat hij zijn eerste kilometer gereden heeft.

Toch niet alleen de productie, maar ook de recycling van de elektrische auto's zijn zeer vervuilende processen die beiden een zeer nadelige impact op het milieu hebben, maar daar hoor je niemand over. De CO₂-uitstoot bij de recycling van elektrische auto's is namelijk 400 kg hoger dan bij de recycling van auto's met een verbrandingsmotor, dat is precies de dubbele hoeveelheid! De CO₂-uitstoot van elektrische auto's is dus helemaal niet zoveel kleiner dan door de groene politici wordt gezegd, gezien over de hele levenscyclus vanaf de productie tot de recycling. Dit lijkt mij dus duidelijk een voorbeeld van greenwashing.

Maar dat is nog niet alles! Uitgerekend in Duitsland, het land waar de groenen het voor het zeggen hebben, moest de CO₂-opslag van eeuwenoude bomen wijken voor de bouw van een reusachtige elektrische autofabriek van Tesla in de buurt van Berlijn! Hoe hypocriet kan men zijn! Verontwaardigde burgers demonstreerden daar uiteraard tegen, omdat er zo'n 92 hectare bos voor moest worden geroid. Zij waren boos omdat deze gigafabriek schadelijk is voor de flora en fauna alsook voor de watervoorraad. Milieuorganisaties vreesden daarom terecht, dat het enorme waterverbruik van de autofabriek ertoe zal leiden dat de grondwaterpeil tot een gevaarlijk laag niveau zal dalen en hadden daarom een rechtszaak aangespannen. Het mocht helaas niet baten. De rechter bepaalde dat de grootschalige bomenkap voor de Tesla-fabriek toch mocht doorgaan, en dit besluit was onherroepelijk. Op 22 maart 2022 werd de eerste Europese gigafabriek voor zogenaamde 'milieuvriendelijke' elektrische auto's, waarvoor een uitgestrekt bosgebied moest wijken, in Grünheide, ten oosten van Berlijn, door oprichter Elon Musk in aanwezigheid van de Duitse bondskanselier Olaf Scholz en nota bene de groene minister van Economische Zaken Robert Habeck officieel geopend.

Waterstofauto's

De enige interessante optie voor de toekomst is het rijden op waterstof, omdat die van alle andere opties het meest milieuvriendelijk is, want de uitstoot van een waterstofmotor is namelijk geen CO₂, maar water. Bovendien hebben de waterstofauto's in tegenstelling tot elektrische auto's geen milieuvervuilende accu's aan boord, maar waterstoftanks waarin het waterstof wordt opgeslagen. Door een chemische reactie tussen waterstof en zuurstof in de zogeheten brandstofcel komt de elektriciteit vrij om de elektromotor aan te drijven. Een belangrijk voordeel is hierbij, dat de waterstoftank vele malen lichter is dan een accupakket en het tanken van de waterstof aanzienlijk sneller gaat dan het opladen van elektrische auto's. Het nadeel van het rijden op waterstof is echter, dat de productie van het waterstof veel energie kost en die op dit moment nog niet duurzaam wordt opgewekt. Maar zoals gezegd zijn er helaas slechts een paar waterstofauto's op de Europese markt verkrijgbaar en dan ook vrijwel alleen van Aziatische

makelij, want momenteel zijn er slechts enkele Europese autofabrikanten bezig om auto's te ontwikkelen, die op waterstof rijden. Het zou misschien wel interessant zijn om uit te zoeken, waarom hier door de fabrikanten en politici zo weinig aandacht aan besteed wordt, terwijl juist deze auto's echt goed voor het milieu zijn.

Windmolens en Zonnepanelen

Een andere groene leugen, die we in verband met de bestrijding van de klimaatverandering vrijwel dagelijks voorgeschoteld krijgen is, dat we door gebruik te maken van hernieuwbare energietechnologieën zoals wind- en zonne-energie de CO₂-uitstoot tot nagenoeg nul terug kunnen brengen. Windmolens en zonnepanelen worden gepresenteerd als de schoonste en duurzaamste energiebronnen. Dat afgedankte oude zonnepanelen en windmolens vele tonnen deels giftige afval produceren wordt er niet bij verteld. Evenmin wordt erbij gezegd wat er gebeurt als de wind niet waait en de zon niet schijnt. Dan moet men namelijk noodgedwongen toch weer terug vallen op grijze energie, maar daar praat men liever niet over. Sommigen pleiten daarom voor het gebruik van biomassa, maar ook dat is niet echt milieuvriendelijk, want voor het verbranden van houtpellets worden vele hectare bos gekapt, maar daar kom ik straks nog uitgebreid op terug.

We blijven even bij de enorme afval van zogenaamde 'hernieuwbare' energiebronnen, die in de zee of op vuilnisbelten in derdewereldlanden wordt gedumpt en grote schade aanbrengt aan het milieu. Alleen het woord 'hernieuwbaar' is al een grote leugen, want de meeste daarvoor gebruikte materialen en grondstoffen kunnen niet hergebruikt worden en zijn schadelijk als ze in het milieu terechtkomen. Ze zijn dus helemaal niet zo hernieuwbaar als men beweert! En al zou men oude zonnepanelen kunnen recyclen, dan nog kiezen de meesten ervoor om dat niet te doen omdat het gewoon goedkoper is om ze weg te gooien. Ze zijn namelijk heel moeilijk te verwijderen en veilig te vervoeren omdat ze grotendeels van glas gemaakt zijn, en daarom kan de professionele recycling van de panelen soms tien keer duurder zijn dan afbreken en storten. Zonnepanelen kunnen immers niet verwijderd worden zonder ze heel voorzichtig tot in detail uit elkaar te halen omdat ze o.a. het kankerverwekkende cadmium, antimonium en andere giftige chemicaliën alsook lood, koper en aluminium bevatten. Als beschadigde zonnepanelen op de vuilnisbelten belanden, kunnen de giftige stoffen die ze bevatten in het milieu lekken en in de grondwatervoorraad terechtkomen en daarmee een gevaar voor de volksgezondheid vormen. Gezien de adequate regelgeving binnen de EU, die het dumpen van giftige afval verbiedt, wordt deze regelmatig naar ontwikkelingslanden vervoerd en daar gedumpt.

Ook de wieken van de windmolens zijn moeilijk recyclebaar omdat ze grotendeels gemaakt zijn een mengsel van glasvezel of carbonvezel met composietmateriaal. Door deze gemengde samenstelling van diverse kunststoffen is de recycling van deze wieken dus erg moeilijk en vormt daarmee het grootste afvalprobleem van windmolens, want alleen het staal van de torens is relatief goed te hergebruiken. Evenals bij de zonnepanelen is binnen de EU ook het storten van de wieken niet toegestaan en moet op stortplaatsen elders worden gedumpt. We zien dus, dat het belangrijkste onderdeel van het huidige klimaatbeleid, de maatregel om zonnepanelen en windmolens te gebruiken om de wereld van schone, milieuvriendelijke en hernieuwbare energie te voorzien, niets anders dan greenwashing is, want door de grootschalige exploitatie van zogenaamde hernieuwbare energiebronnen wordt weer een nieuw probleem gecreëerd: een groot afvalprobleem, dat misschien zelfs even schadelijk voor mens en natuur is als de CO₂-uitstoot omdat de giftige stoffen in het milieu lekken en het grondwater verontreinigen of bij verbranding in de atmosfeer terecht komen met alle gevolgen van dien. Dit probleem zal alleen maar groter worden naarmate de fossiele brandstoffen op last van de heersende klimaatelite geheel zullen worden afgeschaft en het aantal windmolens, zonnepanelen en elektrische auto's drastisch zal toenemen.

Bijkomende problemen door het klimaatbeleid

Dat de sterke groei van het aantal windmolens een ernstige bedreiging vormt voor vogels en andere vliegende dieren zoals vleermuizen en insecten en de door de groenen zo belangrijke biodiversiteit daarmee rampzalig in gevaar wordt gebracht, wordt door hen natuurlijk ook

angstvallig verzwegen terwijl dit volgens wetenschappelijk onderzoek weldegelijk een serieus probleem is. Alarmerende rapporten vermelden zeer hoge sterftcijfers en stijgende aantalen gewonde dieren door botsing met de messcherpe bladen van de windturbines. Vooral grote roofvogels en trekvogels behoren tot de slachtoffers. Bij windparken zijn deze aantallen zelfs nog vele malen hoger! Diverse studies hebben aangetoond, dat vele vogels de windmolens daarom mijden waardoor hun leefgebied veel kleiner wordt met negatieve gevolgen voor de populatieontwikkelingen. Landroofvogels behoren tot de meest kwetsbare vogelsoorten, maar ook onder zeearenden, meeuwen en andere zeevogels is er sprake van een grote vogelsterfte door botsing met offshore turbines met als gevolg een aanmerkelijke populatieafname rond de windparken op zee. Trekvogels kiezen steeds vaker een langere route om de windparken heen, hetgeen voor hen in het broedseizoen extra problemen oplevert.

Botsingen met windmolens behoren ook tot de belangrijkste doodsoorzaken van vleermuizen en vormen een bedreiging voor het behoud van hun populatie. Van de wereldwijd ruim 1200 soorten vleermuizen is een aanzienlijk deel kwetsbaar of wordt zelfs met uitsterven bedreigt. De meeste dodelijke slachtoffers van vleermuizen vallen in de periodes met relatief weinig wind waardoor de vleermuizen langzame of stilstaande turbinebladen zeer waarschijnlijk met bomen verwarren. Alleen al in Duitsland gaat men uit van meer dan 200.000 dode vleermuizen per jaar en in Nederland zal de verhouding wel niet zo veel anders zijn, maar met de verwachte stijging van het aantal windmolens zal ook het sterftcijfer onder vogels en vleermuizen toenemen. Ook grote zwermen van vliegende insecten worden door de rotorbladen geraakt en gedood met als gevolg, dat de totale hoeveelheid vliegend insectenbiomassa in de laatste jaren drastisch is afgenomen. De impact van de windmolenparken op de biodiversiteit is dus ernstiger dan eerder verwacht en zet dus vraagtekens bij de vermeende milieuvriendelijkheid van windenergie.

Biomassacentrales

Ik zou nog op de biomassacentrales terugkomen, die door belanghebbende ondernemers en politici worden gezien als een verantwoord alternatief voor windmolens en zonnepanelen ter voorkoming van stroomuitval als er geen wind waait en de zon niet schijnt, want ze zijn niet afhankelijk van weersomstandigheden zoals de wind- en zonne-energie. Biomassacentrales zijn energiecentrales, waar door middel van verbranding van biomassa elektriciteit, warm water en warmte wordt verkregen. Biomassa bestaat uit allerlei organische materialen zoals hout, mest, akkerbouwproducten, snoeiafval, groentefval etc. Op zich klinkt dit heel mooi en het lijkt inderdaad hernieuwbaar, want als het toch om organische afvalproducten gaat, dan is er niets mis mee om ze door verbranding als goedkope energiebron te gebruiken zou je zeggen. Dat is correct, maar als men verder daarover nadenkt, dan komt men nogal gauw tot de conclusie, dat de hoeveelheid afval uit de groene containers, aangevuld met afgedankt meubilair en snoeiafval van de plantsoendiensten bij verre na niet voldoende is, om de biomassacentrales draaiende te houden, want daarvoor zijn er gigantische hoeveelheden brandstof nodig.

Het Europees Parlement heeft daarom beslist, dat er ook bomen gekapt mogen worden om houtpellets mee te maken, die vervolgens in biomassacentrales verbrand worden om daar zogenaamde hernieuwbare energie mee op te wekken. Dit besluit heeft helaas rampzalige gevolgen, want daarvoor zijn miljoenen bomen nodig, die uiteraard niet zo snel nagroeien als dat ze gekapt worden. En waar moet men ze vandaan halen? Het argument, dat de uitstoot van CO₂ bij het verbranden van bomen wordt gecompenseerd door het aanplanten van nieuwe bomen die vervolgens weer CO₂ opnemen, gaat dus niet op! Terwijl de verbranding van biomassa uit hout oorspronkelijk alleen bedoeld was om energie op te wekken uit de verbranding van afvalhout, worden daarvoor nu zelfs hele bossen kaal gekapt! Meer dan de helft van al het hout dat in Europa wordt gekapt, wordt nu verbrand om energie op te wekken.

Desalniettemin blijft de verbranding van Biomassa een grote rol spelen in de Europese klimaatplannen ondanks het feit, dat het EU-wetenschapspanel EASAC al jaren waarschuwt, dat biomassacentrales helemaal niet zo klimaatneutraal zijn als men beweert, want energie opwekken met hout uit bossen zorgt voor meer CO₂-uitstoot dan kolen en gas, concludeerde deze Europese koepel van wetenschappers. Michal Wiezik, een Slowaakse Europarlementslid en klimaatwetenschapper zegt het rondt: "Dit soort energie uit houtverbranding is helemaal niet koolstofneutraal, duurzaam of hernieuwbaar!" Dit wordt bevestigd door Martin Schickhofer

van de Forest Defenders Alliance: “De verbranding van biomassa uit boomstammen stoot per eenheid energie zelfs méér koolstofdioxide uit dan de verbranding van fossiele brandstoffen!” Het is inderdaad wetenschappelijk bewezen, dat een zogenaamd ‘schone’ biomassacentrale 20% meer stikstof, fijnstof en broeikasgas uitstoot dan een vervuilende kolencentrale. Het is dus een grote leugen dat het verbranden van biomassa duurzaam is, en toch blijven de Europese parlementsleden volhouden, dat bio-energie uit deze niet-duurzame houtkap gezien kan worden als groene, hernieuwbare stroom en wordt de verbranding van biomassa zelfs officieel geregeld in de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie terwijl honderden wetenschappers al in 2018 aan de EU vroegen om dit beleid te stoppen. Maar naar de mensen die er verstand van hebben werd helaas niet geluisterd. Ook de Nederlandse oud-minister Johan Remkes adviseerde zijn kabinet destijds tevergeefs om te stoppen met subsidies voor de grootschalige verbranding van biomassa. In plaats daarvan blijft de EU evenals diverse nationale regeringen deze praktijk met astronomische subsidies in stand houden. De Europese Commissie maakte zelf bekend dat de EU ongeveer 16 miljard euro per jaar aan belastinggeld uitgeeft ter ondersteuning van bio-energie, die zij ziet als een van de vormen van ‘hernieuwbare energie’.

Hout voor biomassa is ook afkomstig uit de Verenigde Staten. In oktober 2019 kwam al in het nieuws, dat er in Amerika met miljarden euro's Nederlands belastinggeld pelletfabrieken worden gesubsidieerd, waar honderdduizenden bomen tot kleine blokjes worden geperst die vervolgens met vervuilende containerschepen over de Atlantische oceaan naar Nederland worden vervoerd om daarna voor het opwekken van groene elektriciteit in biomassacentrales te worden verbrand. Omdat er in het zuiden van de Verenigde Staten hele streken ontbost worden en zo de leefgebieden van wilde dieren worden vernietigd waardoor sommige diersoorten worden bedreigd, het kappen op deze schaal de waterkwaliteit aantast en de pelletindustrie slecht is voor het milieu, zijn Amerikaanse burgerrechtenactivisten en natuurbeschermers woedend op de Nederlandse regering en roepen haar op te stoppen met subsidies voor biomassa. Ze stellen dat de Nederlandse miljardensubsidies voor biomassa de Amerikaanse natuur slopen en inwoners ziek maken. Bewoners van de arme gemeenschappen waar de pelletsfabrieken doorgaans in de buurt staan, klagen over ziekmakende giftige stoffen. “Dit is een ecologisch drama”, zegt Andrew Whitehurst van natuurorganisatie Healthy Gulf. “Ik zie de winst voor jullie niet, want hout verbranden om energie op te wekken is niet duurzaam! ... Het is slecht voor de biodiversiteit, voor de wilde dieren en voor de waterkwaliteit. Bovendien neemt het risico van overstromingen toe! ... Onze natuur wordt in gevaar gebracht, zodat jullie kunnen pronken met jullie klimaatbeleid!”

Uit gegevens van Forest Service uit 2019 blijkt, dat alleen al in North Carolina en Virginia meer dan 6,6 miljoen ton groene bos is gekapt voor de bio-energie, dat is ruim 71.000 hectare gekapt bos. Zuidelijke hardhoutbossen slaan enorme hoeveelheden koolstof op en bij het kappen ervan komt warmtehoudend gas vrij in de atmosfeer, wat de klimaatcrisis alleen maar verergert. Daaruit blijkt overduidelijk, dat de biomassa-industrie vanaf de kap van de bomen tot aan de verbranding voor stroomopwekking niet alleen slecht is voor het natuur, de wilde dieren en de volksgezondheid, maar ook voor het klimaat! Zoals gezegd dienen de bomen in de bossen voor koolstofopslag omdat ze CO₂ uit de atmosfeer halen en het opslaan in het hout en in de bodem. Maar als er teveel bomen gekapt en verbrand worden, zijn er natuurlijk minder bomen om CO₂ uit de lucht te halen, waardoor er in de jaren nadat ze gekapt zijn niet minder, maar juist méér CO₂ in de lucht komt. Dat wil dus zeggen, dat de door de EU en onze regering gesubsidieerde biomassacentrales juist voor nog meer opwarming van de aarde zorgt en niet voor een vermindering zoals men ons voorliegt. Terwijl het ons opgelegde EU-beleid voor zogenaamde hernieuwbare energie officieel tot doel heeft om onafhankelijk te worden van de fossiele brandstoffen, is het daarmee dus de klimaatopwarming juist aan het versnellen!

Irrationeel klimaatbeleid

U ziet dus, dat het klimaatbeleid, dat geheel in lijn is met de groen-liberale tijdgeest, grotendeels gebaseerd is op leugens, want wat zij milieuvriendelijk, duurzaam en hernieuwbaar noemen, is juist het tegenovergestelde! Alles draaien ze om! Daarom blijf ik met het oog hierop de profeet Jesaja citeren, die gezegd heeft: “*Sommige mensen noemen alles wat goed is, slecht. En alles wat slecht is, noemen ze goed. Die mensen veranderen het licht in duisternis. En van het*

donker maken ze licht. Alles wat bitter is, maken ze zoet. En alles wat zoet is, maken ze bitter. Het zal slecht aflopen met die mensen!" (ישעייהו Yeshayahu [Jesaja] 5:20, Bijbel in Gewone Taal). De klimaatelite gebruikt de groene leugens om ons haar zinloos en kostenverslindend klimaatbeleid op te leggen met economische ontberingen, onbetrouwbare energienetwerken en maatregelen die ons leven beperken. Michael Shellenberger, een Amerikaanse criticus van hernieuwbare energie, heeft daar geen goed woord voor over en schrijft: "Onszelf verarmen om niets te bereiken is het toppunt van irrationaliteit!"

Ook de bekende Nederlandse journalist Leon de Winter uit zijn ongenoegen over het huidige klimaatbeleid in de Telegraaf van 29 november 2022. Ik citeer daaruit: "Onze wereld wordt beheerst door de gedachte dat klimaatverandering iets fataals is. De wetenschappers die van die lijn afwijken en beweren dat het niet zo'n vaart loopt, komen nauwelijks aan bod, terwijl onze leiders de totale energievoorziening, waarvan onze welvaart afhankelijk is, volledig aanpassen. ... De oorzaken van alle eerdere klimaatveranderingen, en die zijn er zolang de aarde bestaat, zijn opeens van geen belang meer. Vulkanisme, de beweging van de tektonische platen, zonneactiviteiten, kosmische straling, et cetera, zijn overvleugeld door dat duivelse spul CO₂, en als niet-begrijper begrijp ik niet dat die eerdere wetenschappelijk vastgestelde oorzaken niet meer gelden. En biodiversiteit en stikstof? Is het echt nodig dat biodiversiteit belangrijker wordt geacht dan het vernuft van de beste landbouwers en landbouwingenieurs in de geschiedenis? ... En toch zetten onze leiders dat alles door: 'energietransitie' noemen ze het afsluiten van olie- en gasenergie, 'biodiversiteit' heet het argument voor de afbouw van de agrarische sector, en 'natuurherstel' ontstaat door wolven los te laten. Waarom staat de welvaart van de burger niet meer in het middelpunt van politieke agenda's? Omdat de burger vervangen is door dat ene woord 'klimaatbeheersing'? Het lijkt erop dat we op dit moment begonnen zijn de best denkbare samenleving te vernietigen op het altaar van, zo vrees ik, illusies. Is het gek dat ik dat niet begrijp? Of ga ik te ver en moet ik onze leiders vertrouwen omdat ze zeggen dat dat mijn democratische plicht is? Ik ben echt een niet-begrijper." Wel, daar sluit ik mij ook bij aan, want ook ik begrijp helemaal niets van het huidige klimaatbeleid, dat in vele opzichten onlogisch is.

De groene leugengeest is wereldwijd volop aan het werk en zaait alom verwarring, wanorde, chaos en dwaling. Daarom is het zo belangrijk om Yeshua te blijven volgen, onze leidsman, onze gids, die ons de weg wijst in deze doolhof, waarin wij makkelijk kunnen verdwalen en de verkeerde kant op gaan als we niet oppassen: *"Wij moeten de baan afleggen die voor ons ligt, zonder op te geven. Daarbij moeten wij blijven kijken naar Yeshua [Jezus], die ons de weg wijst. Hij is het doel van ons geloof!"* (עבריים Iv'rim [Hebreeën] 12:2, Het Boek). De psalmist schreef: *"Heer, wijs mij de weg, leg mij uit hoe ik moet gaan, wees mijn trouwe gids!"* (תהלים Tehilim [Psalmen] 25:4, Groot Nieuws Bijbel) en *"U wijst mij de weg naar het leven; in Uw aanwezigheid ben ik blij, in Uw nabijheid ben ik gelukkig!"* (תהלים Tehilim [Psalmen] 16:11, Groot Nieuws Bijbel). G'ds tegenstander probeert ons met zijn groene leugens op een dwaalspoor te brengen, maar de Tora is een lamp voor mijn voet en een licht op mijn pad: *"Door Uw wet heb ik inzicht gekregen en daarom haat ik de leugen. Uw woord is een stralend licht, dat mij de weg door het leven wijst!"* (תהלים Tehilim [Psalmen] 119:104-105, Het Boek). De Eeuwige heeft ons echter nog een andere betrouwbare Wegwijzer gegeven, Ruach haQodesh, de Heilige Geest: *"Doch wanneer Hij komt, de Geest der waarheid, zal Hij u de weg wijzen tot de volle waarheid!"* (ירחנן Yochanan [Johannes] 16:13, NBG). Amen!

Werner Stauder