

Klimaathysterie (deel 9)

Door: Franklin ter Horst (Aangemaakt: 30 oktober 2019) (Laatste bewerking: 25 november 2019)

De waanzin van windmolens

De komende jaren moeten er volgens het klimaatakkoord nog duizenden windmolens in Nederland worden geplaatst. Dat vergt miljardeninvesteringen, die voor een deel worden bekostigd met subsidies. [Windkrachtinstallaties leveren echter, aldus vakmensen](#), niet eens de energie op die voor hun productie, het transport naar de standplaats en de bouw nodig is. Bovendien wegen de opbrengsten niet op tegen de kosten. Zelfs onder goede atmosferische omstandigheden levert wind te weinig elektriciteit om op zichzelf een winstgevende industrie te zijn. Maar [de Nederlandse klimaatgoeroes geloven in windkracht](#) en vinden dat we nog meer oneconomische, on-ecologische windmolens nodig hebben. De molens zullen overeenkomstig de officiële cijfers in 2023 3% produceren van de energie die wij zelf gebruiken. De aanleg van windmolens blijkt derhalve een totaal misplaatste industrie. Warren Buffet, die een van de grootste windparken in de Amerikaanse staat Iowa bezit, zei het zonder schaamte: “Op windenergie krijgen we een belastingvermindering als we veel windparken bouwen. Dit is de enige reden om ze te bouwen. Ze hebben geen zin zonder het belastingkrediet.” Het plaatsen van windmolens is niet alleen totaal misplaatst maar zijn evenmin duurzaam omdat ze een beperkte levensduur hebben. Ze gaan niet langer mee dan hooguit [12-15 jaar](#). ‘Met de Energiewende heeft de grootste milieuvernietiging aller tijden vorm gekregen,’ schrijft [Marilla Slominski voor Journalistenwatch](#). Groen beleid van Rutte III veroorzaakt een ecologisch armageddon.’

Wie windmolens propageert doet niets voor de natuur en houdt geen enkele rekening met de vogels. Ze staan namelijk precies op de ideale vlieghoogte van de meeste vogels. Goed voor vossen en andere andere roofdieren want die vinden bij de windmolens een rijke buit aan gedode vogels en met name vleermuizen. Maar Rutte III blijkt dit een onbelangrijke bijkomstigheid te vinden en de media en milieuorganisaties zwijgen eveneens.



Reintje vindt rijke buit bij windmolens

Wat molens ook doen is zwaar vervuילend giftig afval produceren zoals de Telegraaf meldde op 29 oktober 2019. Het blijkt dat windmolens en schakelstations een extreem zwaar en schadelijk broeikasgas bevatten als isolatiemateriaal. Terwijl consumenten en sectoren als de landbouw en de bouw zuchten onder regels voor CO₂ en stikstof, is het opvallend genoeg de energiesector zelf die het allerzwaarste broeikasgas juist méér gaat gebruiken. Jaarlijks lekken alleen al in ons land honderden kilo's van dit [zwavelhexafluoride \(SF₆\)](#). Dit toont mede de waanzin van de politiek correcte ‘groene’ propaganda waar de burgers dagelijks mee worden volgepompt.

Zwavelhexafluoride wordt al sinds de jaren 60 gebruikt om schakelstations in het elektriciteitsnetwerk te isoleren. Nieuwe schakelstations zijn nodig om er de windparken op aan te sluiten. Voor die schakelstations wordt vaak nog altijd SF₆ gebruikt. Het totale gebruik stijgt daardoor al jaren. Jaarlijks lekken echter alleen al in ons land honderden kilo's de atmosfeer in. Het broeikas effect van SF₆ is 23.000 maal sterker dan dat van CO₂ en blijft naar schatting ruim 3000 jaar in de atmosfeer hangen terwijl dat bij het CO₂-molecuul 200 jaar is. De Britse omroep BBC betitelde SF₆ in september 2019 dan ook als het ‘[dirty little secret](#)’ van duurzame energie, nadat twee Britse universiteiten alarmerende publicaties hadden geschreven over een stijging van het gebruik en de lekkage van SF₆ wereldwijd.

Opmerkelijk is dat SF₆ niet voorkomt in het klimaatakkoord, hoewel het in 1992 in Kyoto al werd benoemd als een extreem te bestrijden broeikasgas. De term CO₂ komt op 66 van de 249 pagina's van het klimaatakkoord voor. SF₆, nul keer. En dat terwijl er voldoende reden tot zorg is. Uit waarnemingen van weerstations in Groot-Brittannië, Ierland en Australië blijkt nu een toename met tientallen procenten van de SF₆ -moleculen in de atmosfeer over de afgelopen jaren. In Nederland zijn geen absolute cijfers. Het KNMI meet de SF₆-concentratie

in de atmosfeer niet. De Nederlandse Emissie Autoriteit houdt er geen zicht op en de Nederlandse klimaathysterici doen net alsof het niet bestaat.

Meer windmolens betekent meer geld voor de bedrijven die hierin hun geld verdienen en meer macht voor de milieubewegingen. En een overwinning voor de groene klimaathysterice politici. Zo eenvoudig kan bedrog zijn! Windmolens zijn zinloos en zorgen na 15 jaar voor een gigantische hoeveelheid chemisch afval nauwelijks te recyclen valt. Momenteel zijn er al opslagplaatsen van afgedankte windturbine wieken. Deze bestaan uit composietmateriaal (staal, kunststof, glasvezel, aluminium), dat momenteel nog niet te recyclen is. Als dit wel mogelijk zal zijn, zal het recyclen erg kostbaar zijn en wederom energie kosten.

De klimaatagenda wordt gedomineerd door mensen die onvoldoende bekend zijn met de materie en verzuimd hebben om er echte experts bij te halen. Er bestaat een overweldigend gebrek aan wetenschappelijke onderbouwing in de hele energiediscussie. Om het belachelijke duurzaamheidsbeleid worden we elders in de wereld zelfs uitgelachen. Diverse deskundigen vinden dat Nederland zou moeten inzetten op kernfusie, een schone en grenzeloos beschikbare vorm van energieopwekking, maar daar komt het woord 'kern' in voor, en dat is taboe in de religie van klimaatalarmisten.

De gigantische zwendel met de elektrische auto's

Een deel van de tekst is afkomstig van [Xandernieuws](#) (Posted on [15/07/2019](#))

Elektrische auto's zijn ook in Nederland de heilige graal van de linksgroenliberale elite. Jörg Wellnitz, professor aan de Technische Universiteit van Ingolstadt met een professoraat in Melbourne, rijdt er zelf een, maar is alles behalve een fan van het concept. Integendeel, volgens Wellnitz is de straks verplichte omschakeling op e-auto's een grote zwendel die slechts één doel dient: de autofabrikanten willen hiermee de gezamenlijke uitstoot van hun modellen 'schoon' rekenen, om de door de EU aangekondigde miljardenboetes niet te hoeven betalen. De klant is slechts bijzaak. Bovendien is een gewone benzine auto nog altijd 120 x energie efficiënter dan een elektrische.

E-auto's hebben meer kobalt nodig dan de totale huidige wereldproductie. Wel is er op dit moment nog voldoende kobalt beschikbaar maar de beschikbaarheid gaat op termijn een enorm probleem opleveren want bij Volkswagen hebben ze uitgerekend dat ze voor de productie van e-auto's **130.000 ton kobalt** nodig hebben, terwijl de totale wereldproductie op dit moment slechts **123.000 ton** bedraagt. Bovendien veroorzaakt de winning van lithium (Chili) en kobalt ([centraal Afrika](#)) nu al extreme milieuschade, terwijl de winning in Afrika ook nog eens met behulp van kinderarbeid tot stand komt. Beschermde natuurgebieden worden vernietigd. Water en bodem raken vervuild doordat de fabrieken die het erts verwerken afvalwater lozen op beken en riviertjes. Dezelfde beken en riviertjes werden door de lokale bevolking gebruikt voor drinkwater en bevoeiing. Toch valt kobalt helemaal buiten het Europese wetsvoorstel over verantwoorde mijnbouw en conflictmineralen.



Kobalt mijn Afrika

Wellnitz: *'Als Audi zijn A4 serie enkel nog elektrisch zou gaan bouwen, dan moeten ze de halve wereldmarkt voor kobalt leegkopen.'*

Lithium is een zeldzaam metaal. Bijzonder giftig en niet alleen enorm milieuvervuilend, [maar de overtreffende trap daarvan](#). De winning is zwaar vervuilend, het transport is vervuilend, de verwerking tot batterij is zwaar vervuilend en ze hebben een zeer beperkte levensduur. Niet langer

dan 3-4 jaar. Daarna is het zwaar chemisch afval. Batterijauto's zijn dus noch duurzaam, noch milieuvriendelijk.

Wellnitz veegt het beeld van de Westerse elite van een toekomst met enkel nog e-auto's op de wegen compleet van tafel. Dat gaat volgens hem nooit zo gebeuren. 'Volgens de publieke opinie is e-mobiliteit een geweldig iets,' zegt de professor. 'Maar als je alle aspecten van dit thema bekijkt slaat dat helemaal nergens op. Nog even los van de enorme twijfels die er in de wetenschappelijke wereld zijn over het CO₂-opwarmingsverhaal is het autoverkeer voor slechts 16% verantwoordelijk voor de CO₂-uitstoot. Hij noemt elektrische auto's 'waardeloos' voor het klimaat. 'Voorbeeld: tot de batterij voor één Tesla gefabriceerd is kun je 8 jaar lang met een

verbrandingsmotor rijden om dezelfde klimaatbelasting te bereiken.' De 'zero emissie' waar de industrie mee adverteert is dan ook absurd.

Hetzelfde geldt voor het sprookje dat elektrisch rijden veel goedkoper is. Het is namelijk slechts een kwestie van tijd voordat de overheid de stroom die nodig is om de batterijen op te laden net zo zwaar gaat belasten als nu wordt gedaan met benzine en diesel. Zo heeft Indonesië, de grootste leverancier van nikkel voor batterijen zijn export lam gelegd. Gevolg is dat de volgende generatie elektrische auto's schreeuwend duur zullen worden. Voor nikkel zijn maar enkele producenten beschikbaar. Volgens Wellnitz zullen de maandelijkse kosten voor een e-rijder op ongeveer 800 euro per maand, uitkomen en dat voor een auto die na maximaal 8 jaar nog maar zo weinig waard is dat die op de schroothoop kan, omdat de accu's dan volledig zijn uitgeput.

'Ze weten dit alles,' zegt Wellnitz over de auto industrie. *'Maar het gaat ze noch om het milieu, noch om de klanten. De redenen waarom Audi, BMW, VW en de andere fabrikanten in deze nieuwe technologie investeren zijn totaal anders. Ten eerste levert het ze miljarden aan EU-subsidies op. Daarnaast voorkomen e-auto's dat de grote fabrikanten boetes moeten betalen vanwege het niet behalen van de klimaatdoelen, omdat ze met hun zogenaamde zero emissiemodellen hun totale uitstoot naar beneden brengen. Verder willen de autofabrikanten een 'groen' imago opbouwen. Ze maken deze e-auto's terwijl ze weten dat deze alles behalve de auto's van de toekomst zijn.'* Een auto manager vertelde hem dat het –met het oog op de subsidies en boetes- voor de fabrikanten echter goedkoper is om e-auto's te fabriceren dan om dit niet te doen. 'Het is weliswaar zinloos, maar het kost minder.'

Niet de e-auto accu, maar de moderne dieselmotor is volgens Wellnitz de schoonste en milieuvriendelijkste motor. Een accu levert slechts rond de 100 Wattuur energie per kilo gewicht. Een benzine auto is met 12.000 Wattuur oneindig veel efficiënter, en een motor op waterstof, naar zijn overtuiging de enige echte brandstof van de toekomst, zelfs 33.000 Wattuur. Ook de [Consumentenbond](#) oordeelde onlangs op basis van onderzoeken van onder meer overheden en universiteiten dat moderne dieselauto's net zo schoon zijn als e-auto's. De luchtvervuiling van moderne dieselauto's is zelfs 'te verwaarlozen'. Het weren van dieselauto's uit grote steden is daarom niets anders dan leugenachtige symboolpolitiek. Als alles wordt meegerekend –prijs, prestatie, milieubelasting- dan kom je nog altijd uit bij een benzine-, gas- of dieselauto. E-auto's zullen slechts een tijdelijke hype blijken te zijn, want 'de waterstof auto zal er heel zeker gaan komen.' Zowel politiek als industrie zouden hun energie en enorme hoeveelheden geld daarom veel beter gelijk op waterstof kunnen zetten.

Het gerenommeerde Ifo Instituut in München heeft een studie van wetenschappers van de Universiteit van Köln gepubliceerd waaruit eveneens blijkt dat elektrische auto's het klimaat veel zwaarder belasten dan diesels. Bovendien zal het omschakelen op elektrisch de komende jaren nauwelijks iets te veranderen aan de uitstoot van CO₂. Toch zijn het diesel auto's die de komende jaren in heel Europa in de ban worden gedaan. Volgens een van de wetenschappers, Christoph Buchal, hebben elektrische auto's 'aanzienlijke hogere CO₂-emissies dan diesel auto's.' Dat komt omdat er een enorme hoeveelheid energie wordt gebruikt voor de winning en verwerking van lithium, kobalt en mangaan, wat nodig is voor de productie van accu's. Buchal verrekende ook de energie die centrales moeten produceren om een elektrische auto zo'n 10 jaar lang op te laden. Dan komt hij op een CO₂-uitstoot van 156 tot 180 gram per kilometer, waarmee elektrische auto's tot de meest vervuilende op onze wegen gaan behoren en daarom in het [hoogste BPM tarief](#) terecht zouden moeten komen. De Duitse onderzoekers noemen de term 'zero emissie auto's' zoals die door de EU worden genoemd dan ook letterlijk een misleiding. Een Mercedes met diesel motor is minder belastend voor het klimaat dan zo'n elektrische bak.

[En dan de Tesla](#). Een auto die gemaakt is van hoogwaardige metalen, plastics. Milieuonvriendelijk, dus, en ... lithium. Zo komt er voor het accupak van één Tesla Model 3 maar liefst 11 tot 15 ton CO₂ vrij. Nu maakt dat op zich helemaal niets uit, want het CO₂-opwarmingsverhaal is zoals u weet één grote hoax. Verder is CO₂ een volstrekt natuurlijk gas waar planten en gewassen wel bij varen, maar dit terzijde. We gaan hier even uit van de valse bewering van de Westerse elite dat CO₂ een gevaar voor ons vormt, en wij als burgers financieel enorm moeten bloeden en inleveren om de uitstoot tegen te gaan.

Wat nauwelijks onder de aandacht wordt gebracht is dat elektrische auto's [potentiële rijdende bommen](#) zijn die al bij kleine botsingen kunnen exploderen. Dat overkwam op 3 oktober de 57 jarige Dominik Freymuth uit München toen hij met zijn Tesla S85D van 100.000 euro onderweg was naar Salzburg. Omdat hij iets uit zijn handschoenenkastje wilde pakken zette hij de Tesla op de automatische piloot maar dat ging niet goed want de auto werd plotseling op de tegenovergestelde rijbaan gestuurd. Freymuth rukte in paniek het stuur waardoor het voertuig met 60 km/uur tegen een boom botste. De auto vloog onmiddellijk in brand maar de ongelukkige

chauffeur kreeg hulp van een andere automobilist. Deze probeerde hem uit zijn auto te trekken maar toen volgde een enorme knal. Desondanks lukte het om Freymuth eruit te halen. Met behulp van anderen werd het slachtoffer bij de brandende Tesla vandaan gesleept. Net op tijd want er volgde een nieuwe explosie waarbij de vlammen reikten tot aan de boomtoppen. Wereldwijd worden met de regelmaat van de klok [ongelukken gemeld met Tesla's](#), die meestal na een aanrijding –maar een enkele keer ook [spontaan explodeert](#) en in [vlammen opgaat](#). In de Verenigde Staten vliegt de ene na de andere Tesla in de brand of explodeert zelfs, omdat het accupak ook een relatief lichte botsing niet aankan. In [China](#) filmde een beveiligingscamera hoe een Tesla in een parkeergarage spontaan explodeert. Ook zijn er diverse mensen bij dit soort explosies om het leven gekomen.

Bij al deze exploderende auto's komt er nog een element bij en dat is dat elektrische auto's die bij een ongeluk betrokken zijn geweest nauwelijks kunnen worden [geborg en gesloopt](#), omdat de zwaar giftige stoffen van de accu een te groot gevaar vormen voor zowel mens als milieu.

De realiteit is dat de omschakeling op 'duurzame' en 'groene' energie –windmolens, zonnepanelen e.d.- over een dikke 10 jaar bij lange na niet voldoende is om zelfs maar een deel van onze energiebehoeften te dekken – laat staan als er dan miljoenen elektrische auto's rondrijden die dagelijks gigantische hoeveelheden energie gaan wegzuigen. De gepromote en straks verplichte omschakeling op elektrische auto's om 'het klimaat te redden' wordt door journalist Tyler Durden van Zero Hedge 'de grootste zwendel in ons leven' genoemd. Nu geldt dat overigens voor bijna het hele klimaatbeleid', en zeker het Nederlandse. Volgens het regeerakkoord rijdt Nederland in 2030 alleen nog maar in stekkerauto's. Hoewel men zou mogen verwachten dat de Nederlandse overheid hierin een voortrekkersrol zou vervullen bestaat het wagenpark van de rijksoverheid [nog vrijwel geheel uit benzineslurpers](#). Ze weten dat ze de boel bedonderen maar hebben volledig lak aan de burgers die hen niet meer geloven. Het heeft allemaal met heel veel ongebreidelde machtsuitoefening te maken en natuurlijk met het toe-eigenen van veel geld die ze bij de burgers uit de zak kloppen.

Klimaatcritici verliezen hun baan

Klimaatwetenschappers zijn zeker van subsidies wanneer ze trouw de politieke campagne van de klimaatlobby uitvoeren. Een open debat is er nooit geweest. Wanneer ze tegenargumenten aanvoeren dan is er een voorgeschreven protocol om dat dood te zwijgen en belachelijk te maken. Volgens [Marc Morano](#), auteur van 'The Politically Incorrect Guide to Climate Change' wordt 'professor na professor tot zwijgen gebracht, gecensureerd of ontslagen omdat zij zich uitspreken tegen de fabel dat de mens verantwoordelijk zou zijn voor klimaatverandering.' Dat overkwam ook [professor Susan Crockford](#), zoöloge aan de Victoria Universiteit in Toronto Canada. In haar in februari 2019 publiceerde boek "[The Polar Bear Catastrophe That Never Happened](#)" verteld Crockford dat de ijsberen niet worden bedreigd, ondanks de wijdverbreide fabel dat de ijsbeer populatie zou zijn gezakt tot een paar duizend.

Na grondig onderzoek stelde zij vast dat het aantal ijsberen van een aantal van 5000 zestig jaar geleden, is toegenomen tot [26.000](#). Dat in tegenstelling tot de kletsverhalen van de klimaatlobby die juist beweert dat de ijsbeerpopulatie alleen maar dramatisch terugloopt vanwege klimaatverandering. De resultaten van haar onderzoek werd kennelijk niet op prijs gesteld want haar lezingen werden plotseling beëindigd nadat de Universiteit een klacht had ontvangen over haar 'gebrek aan evenwicht'. Ondanks dat Crockford grote bekendheid genoot als spreker en auteur, en jarenlang geprezen werd om haar kennis op het gebied van met name biologie en antropologie, werd zij zonder ook maar enige uitleg [aan de kant gezet](#).



Afbeelding afkomstig van Wikipedia

Volgens Crockford zijn ambtenaren van de Canadese universiteit beïnvloed door 'druk van buitenaf'. Crockford: 'de Universiteit heeft mij onder de bus geduwd in plaats van op te komen voor mijn academische vrijheid'. Nadat zij haar ontslag in een bericht op haar Polar Bear Science-blog had gezet, begonnen de alarmbellen te rinkelen bij professoren en wetenschappers die zich eveneens niet door de klimaatlobby laten beïnvloeden.

In een e-mail aan The Washington Times zei Crockford dat de Universiteit kennelijk niet van plan was haar academische vrijheid te beschermen tegen klachten van

buiten de universiteit. Evenmin ontving zij steun van haar collega's op de afdeling waar zij werkte. Michele Parkin, een medewerker van de Universiteit betwiste Crockfords bewering en dat dit niet de reden was dat haar contract niet was verlengt. Parkin: "De Universiteit van Victoria, ondersteunt de academische vrijheid zowel in woord als daad en het vrije debat over academische kwesties." Maar deze uitlating strookt niet met wat Crockford is overkomen.

De praktijk leert dat situaties als die van Crockford al heel gewoon zijn geworden in het klimaatdebat. De eerder genoemde Marc Morano noemt voorbeelden van prominente wetenschappers die pas na hun pensionering als sceptici naar buiten zijn gekomen. De boodschap aan klimaatdissidenten in de academische wereld is te zwijgen of anders het risico te lopen hun baan te verliezen.

Elke mening die niet in overeenstemming is met die van de klimaatlobby is taboe. De vrijheid van meningsuiting is nagenoeg geheel verbannen uit campussen in een groot deel van het Westen in naam van de politieke correctheid. Het werk van Susan Crockford kan natuurlijk gewoon doorgaan maar het verliezen van haar universitaire positie maakt het nagenoeg onmogelijk subsidie te verkrijgen. Zo kan zij door de maatregel van de Universiteit geen beurs meer aanvragen voor onderzoek en is het haar onmogelijk gemaakt samen te werken met collega's aan onderzoeksprojecten zonder een universiteitsrelatie. Crockford heeft zich de woede op de hals gehaald van milieuactivisten en wetenschappers die het niet eens zijn met haar bevindingen. Kritiek uiten op de klimaatlobby wordt nog net niet gezien als een halsmisdaad. Maar de invloed van de klimaatlobby reikt ver!

David Attenborough ontmaskerd als leugenaar

Het speurwerk over dit schandaal werd verricht door Susan Crockford (die de [ijsbeerconnectie ontdekte](#)); door Andrew Montford (die de [geografische locatie bevestigde](#), en de mogelijkheid introduceerde dat de crew zou kunnen hebben bijgedragen aan de dood van die walrussen); door ecoloog Jim Steele (die opmerkte dat de [jaarlijkse terugtrekking](#) van de walrussen uit de zee normaal is, en niets met 'klimaatverandering' heeft te maken. En Paul Homewood ontmaskerde Attenborough in [verschillende blogposts](#). Zij ontdekten dat natuurdocumentaires maar zelden objectief zijn en als propagandamiddel worden gebruikt. Zo blijken de natuurdocumentaires van David Attenborough op de BBC niets anders dan 'propaganda' te zijn. Mooie beelden, maar wat erbij verteld wordt zijn leugens. Attenborough toonde in de Netflix-film 'Our Planet' walrussen die van een hoge klif te pletter stortten, waarbij hij vertelde dat klimaatverandering daarvan de oorzaak was. Door het te vroeg afsmelten van het zee-ijs – konden walrussen niet op fatsoenlijke wijze naar voedsel zoeken waardoor ze zich gedwongen voelen om zich terug te trekken op het land, waar ze op een jammerlijke manier hun einde vinden. Duizenden kijkers uitten na het zien van deze scènes hun droefheid op sociale media. Er was echter één probleem: het verhaal was absolute onzin. Het was niet het door 'klimaatverandering' verdwijnende zee-ijs dat deze walrussen de dood in werden gejaagd maar door jagende ijsberen – waarvan de aanwezigheid door de producers initieel werd ontkend. Alles mag en alles kan om de klimaatleugen maar aan de man te brengen.



Franklin ter Horst