

AGENDA

SEPTEMBER



Op 8 september zal de grootste klimaatmars in Rotterdam tot nu toe plaatsvinden. Rotterdam heeft de grootste haven van Europa en moet een belangrijke rol spelen in de transitie naar een schonere wereld! De haven is namelijk alleen al verantwoordelijk voor 1/5 van de totale CO2 uitstoot in Nederland. Studenten, scholieren, docenten, ouders, ondernemers en havenwerkers laten deze dag

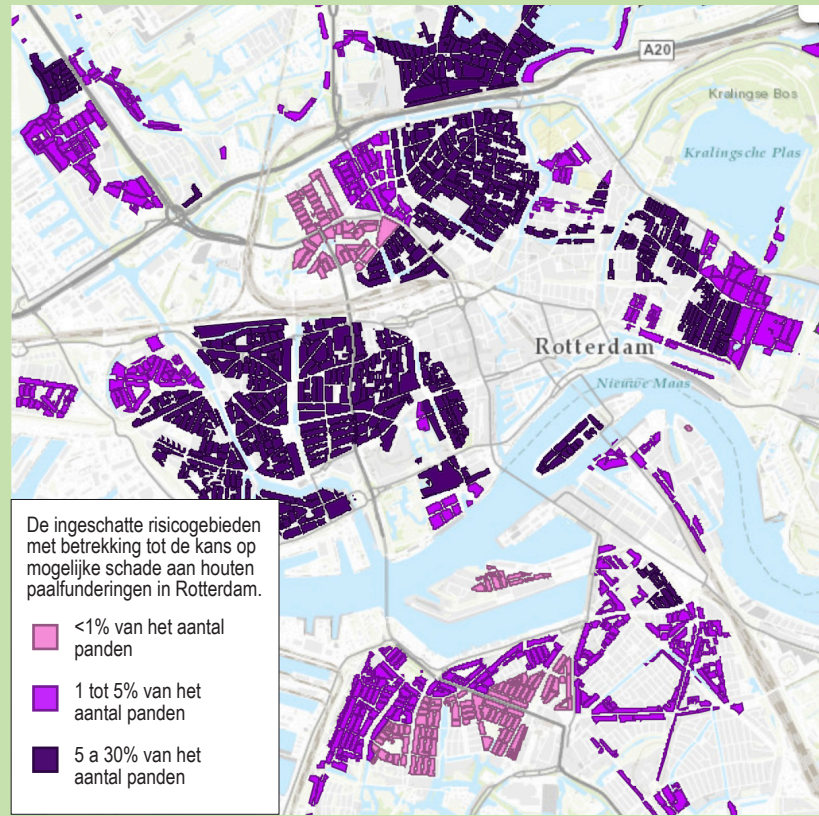
zien dat wij verandering willen. In het weekend van 6/7/8 september zijn de werldhavendagen in Rotterdam. De dagen waarop wij van de haven eisen haar verantwoordelijkheid te nemen voor de klimaatcrisis. Studenten, scholieren, docenten, ouders, ondernemers en havenwerkers laten deze dag

KLIMAAT STAKING 27 SEPT

Op 27 september vindt de eerste algemene internationale klimaatstaking plaats. Verlaat de scholen en de kantoren, de universiteiten en de winkels, en ga samen met ons de straat op in Den Haag. Deze klimaatstaking wordt in Nederland georganiseerd door een brede coalitie van organ-

isaties, en is onderdeel van de grootste internationale klimaatmobilisatie uit de geschiedenis. Voortbouwend op de succesvolle jongerens-takingen van voor de zomer zullen jongeren en volwassenen voor het eerst samen staken voor een leefbare en rechtvaardige wereld, nu en in de toekomst.

DE VERZAKTE STAD (h)erkent u het probleem?



Door klimaatverandering krijgt Rotterdam te maken met tegenovergestelde extremen. Het gaat vaker intenser hoven, en we krijgen vaker lange droogtes.

Beide effecten zijn nu al voelbaar. In grote delen van de stad verzakken funderingen omdat de houten heipalen beginnen te rotten door lage grondwater standen. Vaak staan in dezelfde gebieden kelders blank na steeds vaker voorkomende hevige regenbuien.

Andere effecten zijn dat de veengronden inklinken en de stad letterlijk zinkt, de zeespiegel harder stijgt dan ooit tevoren, en stormen heviger worden.

De gemeente doet veel om schade te beperken, maar pakt het ook de oorzaak van klimaatontwrichting aan? Die fossiele haven?

Gedicht

De haven is de stad

En de stad is mijn haven

Maar de drijfveer van die stad

Vergiftigd mijn water

Het ontnemt jou de lucht

Het ontnemt ons de wereld

Keer keer loop ik vast op dat zwarte verteerde

Dat zwarte goed

Waarvoor generatie na generatie straks boete moet

Dus Rotterdam

Die stad van daden

Schoon poetsen dan, die gore haven!

Hier is geen ruimte voor petrol

Hier is geen ruimte voor kool

Hier in Rotterdam, gaan we van zooi naar mooi

Rotterdam

#makeithappen

gedicht door Lennart Wildeboer

Deze krant is een uitgave van het Rotterdams Klimaat Initiatief. Wij zijn een groep Rotterdammers die zich zorgen maakt over klimaatverandering. Wij willen dat Rotterdam zijn ‘niet lullen maar poetsen’ mentaliteit inzet voor een fossielvrije toekomst. Een toekomst zonder steenkool, olie en aardgas.

Meer info:
www.rotterdams
klimaatinitiatief.nl
info@rotterdams
klimaatinitiatief.nl



HAVENKRANT

Port of Rotterdam

DANST HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM NAAR DE PIJPEN VAN DE FOSSIELE INDUSTRIE OF HEEFT HET ECHT DUURZAME AMBITIES?



HAVEN FOSSIELVRIJ IN 2030

Stel de CO2-heffing uit tot bedrijven echt iets aan hun uitstoot kunnen doen. Dit zei topman Allard Castelein bij de presentatie van de halfjaarcijfers van het Havenbedrijf Rotterdam. Hij wil voorkomen dat bedrijven in de haven een boete opgelegd krijgen voor iets waar ze niets aan kunnen doen. De Rotterdamse haven is goed voor bijna een vijfde van de totale CO2-uitstoot in Nederland. Het is eigenlijk weinig nieuws wat Castelein te vertellen had. De grote bedrijven hebben zich al eerder bij de onderhandelingen voor een klimaatakkoord hardnekkig tegen het principe ‘de vervuiler betaald’ verzet. Net als dat ze alles uit de kast halen om toch de dividendbelasting af te schaffen.

CO2 opslaan: water naar de zee dragen

De belangrijkste reden voor uitstel is dat Carbon Capture and Storage (CSS), het project dat CO2 moet afvangen en op moet slaan in lege gasvelden, pas in 2023 klaar is. Het is de laatste in een reeks excuses om de verantwoordelijkheid voor zich uit te schuiven. Hoe vaak gaat het Havenbedrijf nog roepen dat het te snel gaat om iets tegen klimaatverandering te doen? Hoeveel

geld gaat dat ons nog kosten? Hoe vaak komt ze haar afspraken uiteindelijk toch niet na?

In 2007 stemde de Rotterdamse gemeenteraad in met de bouw van twee nieuwe kolencentrales. Dit omdat Uniper en ENGIE beloofden de CO2 onder de grond op te slaan. 10 jaar, veel uitstoot, veel winst en honderden miljoenen verspilld gemeenschapsgeld verder besloten beide bedrijven uit deze CCS projecten te stappen. Het kabinet heeft namelijk besloten dat de kolencentrales in 2030 gesloten moeten zijn. Gaan nu de raffinaderijen dan de CO2 opslag gebruiken? Het komt erop neer dat de grote vervuilers dus eigenlijk niet hoeven te veranderen en gewoon door kunnen gaan met vervuilen. De Rotterdamse haven blijft een fossiele haven. Als dit CCS plan van het Havenbedrijf werkelijkheid wordt, waarom dan nu die angst voor CO2 heffing? Deze ernstig bedreigde bedrijven vrezen dat hierdoor hun economische groei belemmerd wordt. Maar het voordeel van CCS is dat ze zelf niet hoeven te investeren. Want voor de infrastructuur en voor de eeuwige verantwoordelijkheid voor de in de zeebodem opgeslagen CO2 wijzen ze gemakzuchtig naar de overheid. De grote bedrijven in de haven groeien al jaren tegen de klippen op.

De winsten klotsten tegen de plinten. En toch wordt er niet geïnvesteerd in de omslag naar duurzame energie.

Klimaatverandering een technisch dingetje?

Door het benadrukken van investeren en innovatie wordt de indruk gewekt dat de strijd tegen klimaatverandering vooral een technisch probleem is. Het leidt af van de eigen rol die Shell, BP, de overslag en de chemie hebben in het veroorzaken van de CO2 uitstoot. Het leidt af van hun huidige business model, hun winst machine, dat draait op het leeg plunderen van de aarde en het vervuilen van de planeet. Want daar zit de kern van het probleem. Dat business model moet veranderen. De kolencentrales en Shell zijn geperfectioneerd om olie, gas en kolen te verbranden en verwerken. Ze zitten vast in dat patroon. Maar als de toekomst aan duurzame energie is, waarom zouden we het door hun verdiende geld niet via belasting investeren in duurzame, decentrale energieopwekking? Wij kunnen via coöperaties weer zeggenschap krijgen over onze eigen opgewekte energie. We zouden deze winsten kunnen investeren in het versterken van het elektriciteitsnet, in het maken van

waterstof met behulp van windenergie uit zee. Dat zou een mooi tegenprestatie zijn voor bedrijven die altijd gesubsidieerd zijn, weinig belasting hoefden te betalen, die altijd gepamperd zijn. CCS is water naar de zee dragen; het stof onder het tapijt vegen. Het is een excuus waarmee men nog langer op een vervuilende manier kan blijven produceren, terwijl een gok genomen wordt met onze belangen, die van onze kinderen, van onze samenleving, van onze planeet. De gemeenteraad van Rotterdam en Havenbedrijf kunnen kiezen: a) de Haven fossielvrij in 2030, of b) proberen het dode paard van de fossiel industrie harder te laten lopen door er met een sterkere zweep op te slaan. Zo worden we de schlemiel van Europa. Denemarken is in de jaren tachtig begonnen met het opbouwen van een eigen windindustrie. In de tijd dat de scheepsbouw ten onder ging. Denemarken is nu koploper. Ook hier is de scheepsbouw weg. Maar wat is er voor terug? Waar is de tijd van de visionaire havenbaronnen nu? Staat er eigenlijk nog wel iemand aan het roer? Met renteniers en ondernemers die bezig zijn met de groei van hun eigen bankrekening kunnen we beter zelf het heft in handen nemen.

Zeven mythes

Over de haven en haar transitie P.2

Making it happen

En andere opiniestukken P.3

De verzakte stad

Hoe extreem weer de gebouwde omgeving aantast P.4

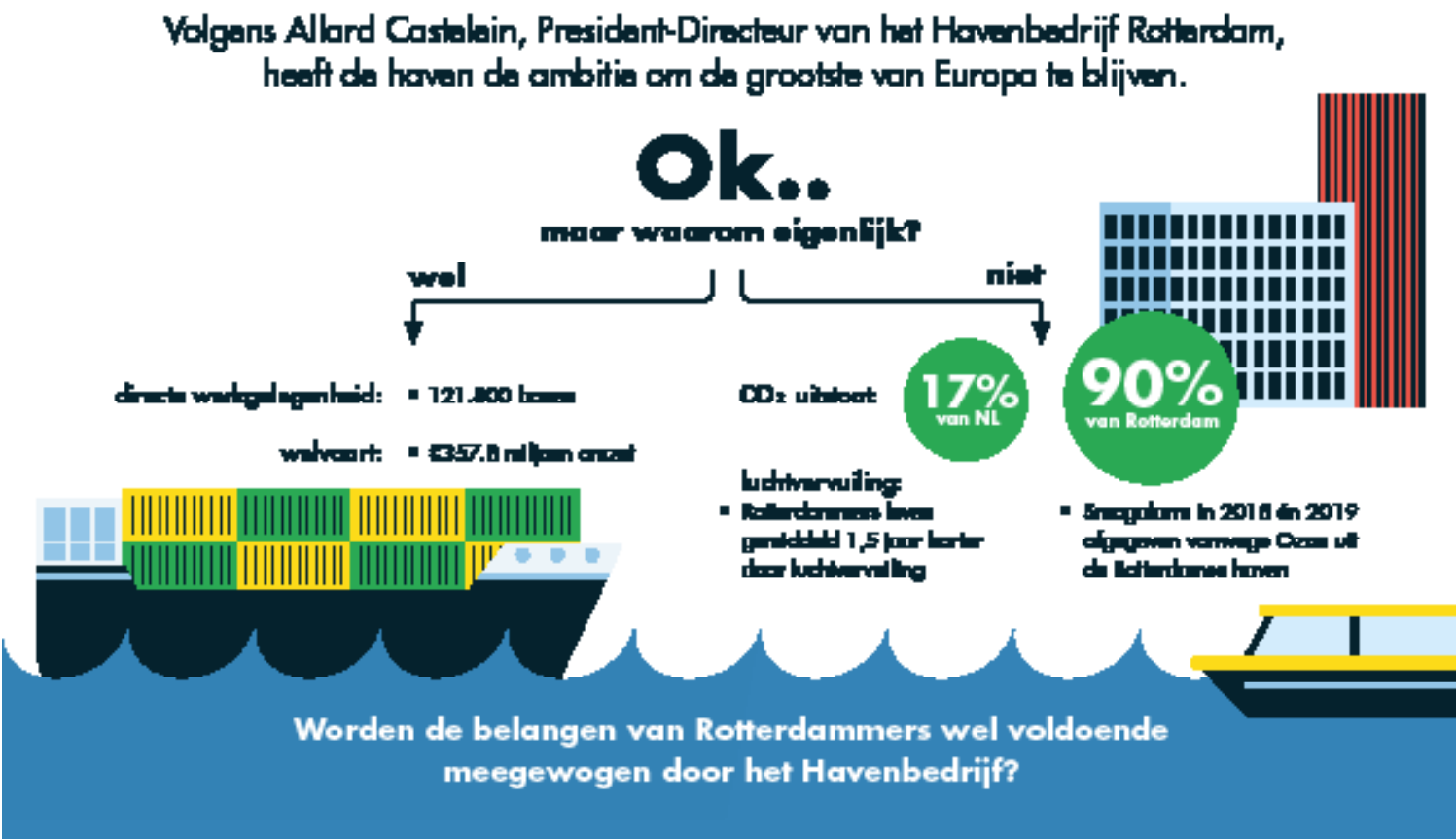
7 MYTHES OVER DE HAVEN EN HAAR TRANSITIE

In het debat rondom de haven en haar transitie naar een duurzamer bestaan doen een aantal hardnekkige mythes de rondte. Deze mythes worden opgeworpen door voorstanders van de fossiele industrie als argumenten tegen fundamentele aanpassingen en vóór de status quo. Om het debat te versnellen, zodat we door kunnen met het nemen van de noodzakelijk actie, weerleggen we er hier zeven.

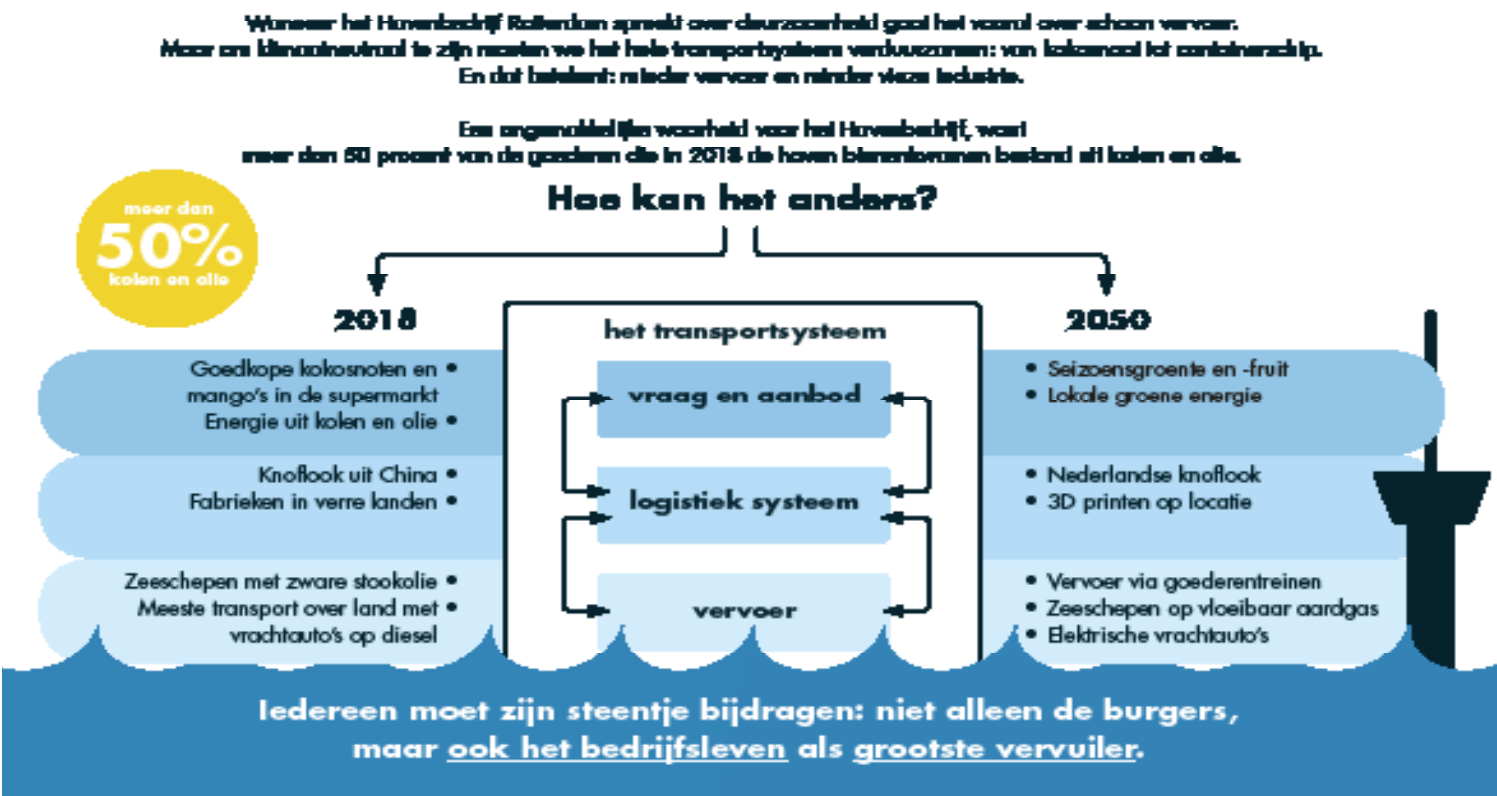
- 1 Het werk zal zich gewoon naar andere havens verplaatsen
- Antwerpen en Hamburg moeten ook verduurzamen. Ook daar is verzet tegen de fossiele industrie. En de bedrijven die in Rotterdam zitten hebben vaak ook al vestigingen in die andere havens waar hetzelfde dreigement gebruikt wordt.
 - De gehele economie moet verduurzamen. Weinig bedrijven zullen op dit moment willen investeren in volledig nieuwe installaties in andere havens, zeker in een stervende markt zoals kolen.

- 2 Duizenden werknemers zullen op straat komen te staan
- Amsterdam wil in 2030 kolen vrij zijn. De Hemwegcentrale gaat eind dit jaar dicht. De gevolgen voor de werknemers worden opgevangen door het kolenfonds, een door de vakbond bevochten fonds dat werknemers moet compenseren en aan een andere baan moet helpen.
 - Er zijn voor de transitie enorm veel werknemers nodig. Naar saldo zullen er meer banen bij komen dan dat er verdwijnen door de transitie.
 - Het is hypocriet dat dit argument

6 Een grotere haven is per definitie beter (of: 'anders missen we de boot')



7 Met schonere brandstoffen doen we al genoeg



nooit door de haven wordt meegewogen wanneer het gaat om de automatisering van haar processen en het verlies aan werkgelegenheid dat daarmee gepaard gaat.

- 3 Als we de kolencentrales sluiten, komt er viezere stroom uit Duitsland
- Uit een recent rapport van onderzoeksbureau CE Delft blijkt dat het sluiten van kolencentrales NIET tot de import van vuile stroom uit Duitsland zorgt. De kolenstroom wordt vervangen door gascentrales, waarvan er veel in reserve staan in Nederland.

- 4 Als we het hier niet doen, gebeurt het elders veel vervuilerder
- De Rotterdamse haven is een van de grootste CO₂ bronnen ter wereld. Het is een van de meest vervuilde industriële complexen van Europa. Laten we als stad die trots is op onze haven, de verandering zijn die we willen zien in de wereld, en eerst ons eigen huishouden op orde krijgen.
 - De industrie van de haven van Rotterdam heeft een enorme omvang. Zo wordt hier bijvoorbeeld 35% van de Europese kolen import overgeslagen. Die productie capaciteit kan niet van de ene op de andere dag worden overgenomen door andere fabrieken elders. En investeren in stervende fossiele industrie zitten veel bedrijven niet op te wachten.

- 5 Rotterdam = de haven, dat verander je niet zomaar
- De haven van Rotterdam blijft ook na de klimaat transitie aan de monding van de Maas en de Rijn liggen. Er zal dus altijd een vraag zijn naar een haven voor de doorvoer naar het achterland.
 - Echter, als klimaatverandering onvermoeid doorzet, is Rotterdam een van de meest kwetsbare steden van Europa. De huidige haven is dus de oorzaak van het einde van haar bestaan.
 - Het voortbestaan van de Rotterdamse haven zoals we die nu kennen, benodigt het einde van de fossiele haven zoals we die nu kennen. Onze Rotterdamse haven moet in 2030 fossielvrij zijn.



Kunnen we ons de rijken nog veroorloven?



De industrie zegt dat ze onmisbaar zijn. Dat de consument het wil. Dat die eerst moet veranderen. Alsof er geen uitgekende marketing strategieën bestaan om ons te verleiden om te consumeren. En we moeten natuurlijk allemaal een steentje bijdragen tegen klimaatverandering. Ondertussen ligt de rekening bij de weduwe met enkel een AOW uitkering waarmee ze zelfs haar huurverhoging niet kan betalen, laat staan een vliegreis. De gewone Nederlanders betalen de rijkste Nederlanders om een Tesla te leasen voor de subsidie die hierop zit. Anders hadden deze rijken een minder dure benzine auto geleased. Wie geld heeft kan veel uitgeven, kan bijvoorbeeld veel en ver vliegen, heeft een grotere

ecologische voetafdruk. En als we allemaal moeten bijdragen, waarom dan niet de sterkste schouders, de zwaarste lasten? En moeten we de haven met rust laten en de hand in eigen boezem steken? Liever al het geld voor verduurzaming uitgeven aan Rotterdammers als subsidie voor de aanschaf van zonnepanelen? Op zich geen slecht idee. Maar waar Rotterdam verantwoordelijk is voor 20% van de Nederlandse CO₂ uitstoot, wordt maar 5% daarvan bijgedragen door de Rotterdammers zelf! Dus als we allemaal van het gas zijn, isoleren, besparen en alles elektrisch doen blijft toch het grootste deel van de CO₂ uitstoot bestaan. Kortom, we móeten de haven wel aanpakken.

KAN SHELL VERANDEREN?



Het kan de gemeenschap veel geld en ellende kosten als we SHELL op haar manier laten veranderen. Het is aardig te leren van de tactiek die Phillips gebruikte toen de LED lamp opkwam. Ze haalden alles uit de kast om die ontwikkeling tegen te houden. Nog niet uitontwikkeld, de consument was er niet aan toe, te duur... Dezelfde argumenten worden nu gebruikt in de discussie over de energietransitie. Ondertussen kocht Philips waar mogelijk LED fabrieken en op, zette vooral in goedkope landen eigen productielijnen op en ontwikkelde een uitgekende marketingstrategie.

Daarna ging de ene na de andere gloeilampen fabriek in Nederland dicht. Een koude sanering waar niets tegen te doen was. Te dure fabrieken, niet geïnnoveerd, zei men toen. Het ontkennen van klimaatverandering door Shell is hardnekkig en langdurend. Ze blijven zo lang mogelijk investeren in gas en olie. Ondertussen kopen ze zich in bij bestaande bedrijven, zoals ENECO. De volgende stap is een koude sanering van de raffinaderijen nadat wind op zee de rol als verdienmodel heeft overgenomen.

INTERVIEW

Ontstaat er wellicht verandering van binnen uit? Luister naar een interview met een medewerker van Het Havenbedrijf. →



SCHEEPSWRAK

Restanten van een verouderde samenleving te zien op de Maasvlakte



Making it happen

Op 28 juli, op dezelfde dag dat het Rotterdamse hittestrecord werd verbroken, sloot Het Havenbedrijf haar meest succesvolle half jaar ooit af. Twee records op één dag: van 37,9 °C en 232,2 miljoen ton goederen in 2018 naar 38,9 °C en 240,7 miljoen ton in 2019, waarvan 22% ruwe olie. Het verband tussen deze getallen moge hopelijk duidelijk zijn: de fossiele industrie, waar de Rotterdamse haven een belangrijke schakel in is, ligt ten grondslag aan het veranderen de klimaat. Ironisch genoeg waren die dag vijf regionale stalen bruggen door de hitte dusdanig uitgezet dat ze niet meer functioneerden, waardoor de gevierde groei onmiddellijk voor eventjes geremd werd. Eenzelfde ironie plaagt de binnenvaart bovendien al langer. Door het lage waterpeil is men tegenwoordig namelijk gedwongen om met kleinere ladingen te varen. Dit zijn vrij letterlijk de 'grenzen van de groei', zoals die in 1972 al werden voorzien. Je zou verwachten dat met dit soort concrete gevallen van zelfsabotage ook Het Havenbedrijf zich flink achter de oren begint te krabben. En wellicht is dat voor sommige individuen het geval. Toch lukt het maar niet om het roer om te gooien. Men blijft zich verkijken op het financiële plaatje of het probleem verschuiven, dan wel voor zich uitschuiven. Wanneer het klimaatprobleem wel serieus genomen wordt, wordt het geïnterpreteerd als een technisch probleem dat vraagt om technische 'innovaties', welke veelal niet meer zijn dan halve maatregelen. 'Make it happen', roept men volhardend in Rotterdam. OnheilsPELLend, zou je kunnen

zeggen, want wat als juist deze dominante mentaliteit ten grondslag ligt aan het klimaatprobleem? Het is de arrogantie van de mens om te denken dat zij controle heeft over de werkelijkheid. Maar vooruitgang en verval zijn twee kanten van dezelfde medaille. Of, om met de woorden van de Franse filosoof Paul Virilio (1932-2018) te spreken: de ontdekking van het schip was onbedoeld ook de ontdekking van het scheepswrak. Iedere technologie draagt z'n eigen negatief met zich mee. Analooq hieraan kan men stellen dat de ontdekking van de verbrandingsmotor onbedoeld de ontdekking van het runaway broeikas-effect was. En de toepassing op grote schaal, de ontdekking van de industriële samenleving, welke inmiddels tot monsterlijke proporties is gegroeid, was onbedoeld de ontdekking van klimaatontwrichting zoals we dat vandaag meemaken. Voor wie het alweer was vergeten: het was de warmste juli maand ooit gemeten. Zowel nationaal als globaal. De groeiende fossiele industrie = de stijgende temperatuur = de stijgende zeespiegel. Toch wordt dit niet of zelden erkend, getuige het feit dat men pronkt met de groei van Nederlands grootste facilitator van de fossiele industrie. Het is haast alsof men de opwarming van de aarde viert. De situatie is cynisch. Het Havenbedrijf laat weten van plan te zijn haar winst grotendeels te investeren in infrastructuur. Nieuwe bruggen, diepere havens en kanalen, een nóg grotere Maasvlakte. Allemaal om getallen tot hoog in de 40, 50, 60 te garanderen. Climate crisis. Make it happen.

WWW.ISITHAPPENING.NL

IS IT HAPPENING? zet vraagtekens bij het antwoord MAKE IT HAPPEN.

