



# VLAAMS BELANG

# Krant

april 2010 • Ver. uitg. Dillen Marijke, Paalstraat134, 2900 Schoten

**EDITIE BRASSCHAAT**



## OMDAT WIJ DE VLAMING VERDEDIGEN

**NIEUWE CAMPAGNE**

Lees pag. 8

### Investerings- klimaat verbeteren



Lees pag. 4

### BRASSCHAAT

### Van meest leefbare gemeente tot meest duurzame gemeente



Dossier milieu: lees pag. 2

- Dossier milieu: Geslaagde infoavond..... lees pag. 3
- Overschakelen op aardgas..... lees pag. 6
- De koe bij de horens vatten..... lees pag. 7

# Van meest leefbare gemeente tot meest duurzame gemeente

**H**et Vlaams Belang loopt niet blindelings de klimaatdoemdenkers en de onheilsprofeten van de opwarming van de aarde achterna. Desalniettemin willen en moeten we uitgaan van het algemene voorzichtigheids- of voorzienigheidsprincipe: er moet spaarzaam omgegaan worden met wat beschikbaar is, want men weet niet wat de toekomst kan brengen. In die zin ondersteunt onze partij de uitgangspunten van een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, een vermindering van het energieverbruik en een verhoging van het aandeel hernieuwbare energie. Kyoto-protocollen en Kopenhagen-afspraken moeten gekoppeld worden aan realistische maar concrete wereldwijde en lokale inspanningen. En na de mislukte klimaatop van Kopenhagen geldt meer dan ooit: 'Verbeter de wereld, begin bij jezelf'.

Dus kunnen er ook op lokaal vlak inspanningen gedaan worden om ons milieu en onze natuur te vrijwaren van vervuiling. De gemeente Brasschaat is zo'n lokale speler. De Brasschaatse milieudienst en duurzaamheidsambtenaar promoten en investeren in energiebesparende maatregelen. Op die manier draagt ook de gemeente haar steentje bij tot een beter milieu, wat voor ons en de komende generaties goed nieuws is.



keurig onderzoek. Wij wilden dat er verder gegaan werd dan wat vrijblijvende intenties en dat de gemeente zich niet meer tevreden zou stellen met het respecteren van (overigens gecontesteerde) Euro-normen of dergelijke, en dat er dus een fatsoenlijke kostenbaten-analyse zou worden uitgevoerd.

Het schepencollege moest erkennen dat er op dat vlak nog geen strategische visie was uitgetekend,

Het Vlaams Belang deed daarom recent het voorstel om het gemeentelijk wagenpark onder de loep te nemen. Eerst in een milieucmissie, daarna nogmaals op de gemeenteraad. Het Vlaams Belang wil dat er geïnvesteerd wordt in een milieuvriendelijk wagenpark, in casu aardgaswagens. Een deel van het wagenpark op diesel en benzine kan volgens ons op (korte) termijn vervangen worden door wagens op aardgas (CNG). Er is een groot investeringsbudget voorzien in 2010 (753.000 euro voor aankoop van rollend materieel), dus vroegen wij een prompt en nauw-

maar deelde mee dat het onze voorstellen ernstig wilde laten onderzoeken. Het Vlaams Belang organiseerde ondertussen nog een informatieavond waarvan u het verslag en de inhoud verder in dit blad kan lezen. De gemeentediensten hebben zich op een objectieve manier van hun taak gekwetend en onderzochten het CNG-dossier. Het gemeentebestuur heeft onmiddellijk haar principieel akkoord gegeven om deze technologie in de gemeente Brasschaat als momenteel 'best beschikbare' te ondersteunen met het oog op de ecologische verbetering van het wagenpark. Concreet - want bij de beschikbaarheid van aardgas voor wagens wringt zeker nog het schoentje - zal de inplanting van een aardgastankstation aan het bedrijventerrein Lt. Coppens onderzocht worden. Daartoe werd ook reeds een werkbezoek ter plaatse afgelegd.

Wij willen daarover reeds onze grote tevredenheid uitdrukken en houden u uiteraard verder op de hoogte van dit dossier. Brasschaat kan ook op het vlak van milieuvriendelijke investeringen een voortrekker zijn en zo de meest duurzame gemeente worden én een inspiratie voor andere lokale besturen!

**Dimitri Hoegaerts**  
fractievoorzitter gemeenteraad

**Vlaams Belang**  
Madouplein 8 bus 9,  
1210 Brussel  
Tel. 02/219 60 09  
Rek.nr. 320-0808816-03

**BON** VBKrant 04/09



Naam: .....  Man  Vrouw  
 Straat: ..... Nr.: .....

Postcode: ..... Gemeente: .....

Tel.: ..... Geb.datum: .....

E-post: .....

**JA, IK WIL**

- uw gratis infopakket
- uw gratis proefabonnement voor drie maanden
- een jaarabonnement op Vlaams Belang Magazine (€ 9)
- lid worden van Vlaams Belang (€ 12,50)
- informatie over de Vlaams Belang Jongeren
- een lidmaatschap als student/scholier (€ 6,50)

## ■ Een geslaagde infoavond

**O**p donderdag 4 maart liet Vlaams Belang Brasschaat de stemmige Lentezaal van het kasteel vollopen voor een boeiende informatieavond over voertuigen op aardgas (CNG of Compressed Natural Gas). Hiermee hebben wij ons initiatief om het milieuvriendelijke imago van onze gemeente hoog te houden, nog meer inhoudelijke armslag kunnen geven.

Onze eerste spreker was prof. Dr. Mark Pecqueur, docent onderzoeker in de autotechniek aan de Karel de Grote Hogeschool met 18 jaar ervaring in de gasvor-

mige brandstoffen. Hij wijdde eerst uit over de noodzaak om op termijn over te schakelen op schonere brandstoffen, zowel vanuit economisch oogpunt als omwille van het leefmilieu. Onze oliereserves worden alsmaar schaarser en de komende 100 jaar zullen de CO<sub>2</sub>-concentraties in onze atmosfeer hoger liggen dan de afgelopen 440.000 jaar. Volgens professor Pecqueur is aardgas vandaag de dag het meest haalbare alternatief voor diesel en benzine. Natuurlijk is het nog steeds niet zo evident om CNG te tanken in Vlaanderen. In een tweede referaat zette Robin Verhulst van de firma Ecofillco, gespecialiseerd in aardgastankinstallaties, uiteen hoe deze brandstof efficiënt tot bij de eindgebruiker kan worden gebracht.

Het aansluitende panelgesprek met beide sprekers onder leiding van de coördinator van de Vlaams Belang Studiedienst, Steven Utsi, bracht een antwoord op de vele vragen uit het publiek. Tot slot trok federaal volksvertegenwoordiger Rita De Bont een treffende conclusie. België staat



inzake rijden op aardgas nog nergens. Een wettelijk en fiscaal kader ontbreekt, temeer een kans voor Vlaanderen en Brasschaat om in deze echt innovatief te zijn en een duidelijk signaal te geven.

Onze afdeling stelde naar aanleiding van dit project een informatiemap op met alle wetenswaardigheden en voordelen van rijden op aardgas. De elektronische versie van deze map kan u bekomen bij het Vlaams Belang Kenniscentrum via informatiecel@vbkenniscentrum.org.



## ■ CNG: feiten en cijfers

- Wat is CNG eigenlijk? CNG is de afkorting voor Compressed Natural Gas (samengeperst aardgas ofwel methaan). Dit gas kan voor het gebruik als autobrandstof onder een druk van wel 200 bar in de cilinders van een wagen samengeperst worden. Het grote verschil met LPG is dat het een veiligere brandstof is en niet over de weg moet vervoerd worden.
- CNG is de milieuvriendelijkste fossiele brandstof. Vergelijk de uitstoot! CO<sub>2</sub>: CNG: 181g/km / Diesel: 206g/km / Benzine: 249g/km; Fijn stof: CNG: 0,002g/km / Diesel: 0,046g/km / Benzine: 0,006g/km; NOx (stikstofoxyden): CNG: 0,04g/km / Diesel: 0,80g/km / Benzine: 0,10g/km.
- CNG is tevens goedkoper dan andere brandstoffen. Vergelijk de prijs aan de pomp! CNG: €0,73/kg / Diesel: €1,16/l / Benzine: €1,46/l (prijzen van 12/03/2010, bron: <http://www.brandstofprijzen.be>).
- Hoeveel kost het om 1000 km te rijden? CNG: €44 / Diesel: €64 / Benzine: €124.
- Welke merken en modellen zijn er in dit segment? Fiat, Citroën, VW, Mercedes, Ford, Opel en Renault hebben meerdere modellen, ook bestelwagens en (lichte) vrachtwagens. Voor dat laatste kan men ook terecht bij Iveco en DFM Mini Truck.
- Hoeveel wagens rijden er rond? Momenteel rijden er in Europa 957.316 aardgasvoertuigen rond. In vergelij-

king met 2001 is dit een stijging van 15,4%. Italië is de absolute koploper met 580.000 aardgasvoertuigen. Wereldwijd rijden er ongeveer 8,6 miljoen aardgasvoertuigen rond. Europa is geeneens het toonaangevende werelddeel. Zuid-Amerika en Azië zijn de sterkhouders met elk bijna 4 miljoen voertuigen.

**CONCLUSIE:** CNG is vandaag de dag de schoonste fossiele brandstof die bovendien ook heel veilig en goedkoop is en steeds meer ingeburgerd geraakt. Als Brasschaat met zijn wagenpark wil bijdragen tot een beter leefmilieu is aardgas volgens het Vlaams Belang de beste oplossing!

## ■ 500 euro per dag!

**D**e immigratie-politiek van deze regering is uitgedraaid op een regelrechte ramp. De nieuwe regularisatieronde heeft een nieuwe immigratiestroom op gang gebracht en kost de belastingbetaler handenvol geld.

Zoals door het Vlaams Belang voorspeld, heeft de nieuwe regularisatiecampagne wel degelijk een aanzuigeffect. In februari werden niet minder dan 1.726 asielaanvragen geregistreerd. Dat zijn er zo'n duizend meer dan in februari vorig jaar. De pijlsnelle stijging van het aantal nieuwe asielaanvragen heeft, samen met een falend uitwijzingsbeleid, gezorgd voor een acuut plaatsgebrek in de opvangcentra. In afwachting van een plaats in de reguliere centra worden 1.200 personen gelogeerd in hotels.

Naast deze dure hotelrekening, dient de staat sinds enige tijd ook nog zware dwangsommen te betalen aan wie geen onderdak kan geboden worden. De uitkering die op die manier aan 'dakloze' asielzoekers wordt uitbetaald, bedraagt liefst 500 euro per persoon per dag. Voor een gezin van vier betekent dat 2.000 euro per dag. Ter vergelijking: het gemiddelde pensioen van een werknemer die een leven lang hard heeft gewerkt en belastingen betaald, bedraagt 925 euro. Dat van een zelfstandige 640 euro. Niet per dag welteverstaan, maar per maand.



## ■ Investeringsklimaat verbeteren

**2**010 is begonnen met een nieuwe golf van pijnlijke bedrijfs-sluitingen. Van fabrieksarbeiders tot informatici: alle beroepscategorieën delen in de klappen.

Het afgelopen jaar groeide het aantal werklozen met een kwart. Het ergste moet bovendien nog komen: voorspellingen geven aan dat de werkloosheid dit jaar opnieuw met 100.000 eenheden zal toenemen.

### Plan B?

De sluiting van Opel Antwerpen was een triest hoogtepunt. Door de sluiting van de autobouwer en het jobverlies bij de toeleveringsbedrijven bedraagt het aantal bedreigde banen minstens 5000. De verschillende regeringen hadden nooit een 'plan B' klaar, maar toen de sluiting werd aangekondigd, putten zij zich uit in solidariteitsbetuigingen. "Wie niet meer in de markt past, gaat eruit", stelde Jean-Marie

Dedecker zelfs voor de verkiezingen. Dedecker vergeleek de automobiellindustrie in Vlaanderen met het weggegooide geld dat destijds in de bodemloze putten van de Waalse staalnijverheid werd gepompt. Een absurde vergelijking, want de auto-assemblage heeft wel degelijk nog toekomst in Vlaanderen. Het Vlaams Belang bepleit ter zake onder meer de realisatie van elektrische en hybride wagens.

### Structurele maatregelen

België is te duur en leeft boven zijn stand. De belastingen in dit land zijn veel te hoog. De loonkost is liefst 11 procent hoger dan in onze buurlanden. Dat kost ons elke dag jobs. De traditionele partijen blijven pleisters op een houten been plakken. Alleen het Vlaams Belang pleit voor structurele maatregelen. Natuurlijk zal Vlaamse onafhankelijkheid niet alle economische problemen oplossen. Maar het zal ons wél in staat stellen om eigen oplossingen uit te werken.

Onze partij wil het ondernemingsklimaat gevoelig verbeteren. Daarvoor moet Vlaanderen in de eerste plaats weg uit het Belgische keurslijf.



### Wat het VLAAMS BELANG wil:

- De loonkostenhandicap tegenover de buurlanden wegwerken en onze concurrentiepositie versterken.
- De belastingen op arbeid verlagen. De hardwerkende Vlaming moet méér overhouden van zijn brutoloon.
- Een sobere overheid. Drastische vereenvoudiging van de administratieve rompslomp.

# ■ Criminaliteit: HARDE aanpak

**E**r was een tijd dat de traditionele partijen smalend spraken over een 'gevoel' van onveiligheid. CD&V, Open VLD en SPA hadden het hooguit over 'kleine criminaliteit'. Van- daag is duidelijk tot wat deze struisvogelpolitiek heeft geleid:

in verschillende wijken van onze grootsteden heeft de overheid gecapituleerd. De criminelen zijn er de baas.

## Tien jaar later

Jarenlang werd het Vlaams Belang verwenst omwille van zijn kordate standpunten inzake criminaliteit. Maar de laatste tijd pleiten zelfs linkse partijen als SP.a en Groen! voor de

invoering van nultolerantie. Totaal on- geloofwaardig, natuurlijk. Die partijen zijn zelf mee schuldig aan de huidige si- tuatie. Onder het paars-groene en paarse beleid van de Justitieministers Ver- wilghen (VLD) en Onkelinx (PS) nam de straffeloosheid alleen maar grotere proporties aan. En met de wollige Ste- faan De Clerck (CD&V) wordt het nóg moeilijker om criminelen achter de tra- lies te krijgen. Voor hem telt alleen het comfort van de gevangenen. En voor minderjarige delinquenten zal er pas in 2012 extra ruimte zijn. Intussen wordt het onverantwoorde draaideurbeleid van Justitie voortgezet.



## Nu actie!

**Het is hoog tijd voor een harde aanpak van de criminaliteit. Niet de brave burger of de agenten, maar de crimine- len moeten opnieuw schrik hebben. Het terugdringen van de criminaliteit moet één van de topprioriteiten van de regering zijn. Tijdens een persconferentie stelde onze partij maatregelen voor, maar geen enkele krant besteedde hier aandacht gaan. Het Vlaams Belang eist:**

- Een geloofwaardige nultolerantie.
- Extra ondersteuning en mankracht voor politie en magistratuur.
- De daadwerkelijke uitvoering van straffen.
- Invoering van snelrecht en een daadwerkelijk jeugdsanctierecht.
- De onmiddellijke huur van twee Nederlandse gevangenisboten en de snelle ombouw van leegstaande kazernes.
- Een kordate uitwijzingspolitiek voor criminele vreemdelingen.

# ■ Nieuwe Brochures

Vlaanderen betaalt jaarlijks liefst 1,8 miljard euro aan de Europese Unie. Omgere- kend is dat een bedrag van 286 euro per Vlaming. Het Vlaams Belang wil dat de bijdrage van Vlaanderen aan de EU wordt begrensd. Wie meer wil weten, kan de nieuwe brochure 'De kostprijs van de EU' bestellen.

Inzake immigratie neemt het Vlaams Be- lang evenzeer duidelijke standpunten in.

De cijfers bewijzen de ernst van de situatie: op 20 jaar tijd kregen meer dan 300.000 Turken en Marokkanen de Belgische nati- onaliteit. In 2010 kost het asiel- beleid de belastingbetaler liefst 638.153.750 euro. Het blijft echter niet bij kritiek alleen: onze partij biedt ook doordachte oplossingen aan. Meer daarover kunt u lezen in de brochure 'Im- migratie: problemen en oplossingen'.



**Beide brochures zijn GRATIS te bestellen via tel. 02/219.60.09 of via [info@vlaamsbelang.org](mailto:info@vlaamsbelang.org)**

# ■ Overschakelen op aardgas moet en kan

**D**e laatste jaren hebben de stijgende olieprijs een grote invloed gehad op de wereldwijde economie. Volgens Prof. Dr. Pecqueur is dit te wijten aan de slinkende voorraden, waardoor de prijzen van de traditionele brandstoffen al lang niet meer te voorspellen zijn. Daarbij komt dat we dringend iets moeten doen aan de stijgende CO<sub>2</sub>-pieken die ons leefmilieu danig in gevaar brengen. De vraag is alleen welk alternatief het beste is. Vandaag biedt de markt al heel wat mogelijkheden.

Prof. Dr. Pecqueur verwijst in eerste instantie naar hybride en elektrische wagens. Elektriciteit is een milieuvriendelijk alternatief, waar aardgas uiteraard ook niet tegen opgewassen is, althans wat betreft milieuvriendelijkheid. Het probleem van deze technologieën is de batterij. De energiedichtheid van fossiele brandstoffen blijft veel groter dan bij batterijen, zodat een snelle doorbraak van elektrische wagens volgens Prof. Dr. Pecqueur niet evident zal zijn. Twee andere alternatieven zijn biodiesel en waterstof. Het probleem hier is dat biodiesel zeer moeilijk te winnen is (om 5% te produceren hebben we 36% van ons akkerland nodig) en waterstof nog veel te duur is in productie. Waterstof blijft echter wel het meest valabele initiatief, zij het in de verre toekomst.

Daarom is volgens de professor aardgas op dit moment het enige haalbare en efficiënte alternatief voor diesel en benzine. De verschillen qua uitstoot zijn aanzienlijk. Aardgas is bovendien de laatste stap

vóór waterstof op weg naar een CO<sub>2</sub>-vrij wegtransport. De infrastructuur die men nodig heeft voor rijden op CNG kan, mits enige aanpassing, tevens worden gebruikt door voertuigen op waterstof. Dat maakt de investering in CNG extra interessant, gezien dit de poort open zet voor de brandstof van de toekomst.

De enige hinderpaal kan uiteraard het ontbreken van een wettelijk en fiscaal kader zijn. Op politiek vlak heeft men in dit land wat betreft CNG volledig de boot gemist. Daarom engageerde ons parlementslid Rita De Bont zich ook om naar aanleiding van ons initiatief deze materie op federaal vlak terug op de agenda te zetten.



## ■ CNG in de praktijk

**M**en kan zich afvragen of de gemeente Brasschaat echt wagens op milieuvriendelijk aardgas of CNG kan laten rondrijden. Het dichtstbijzijnde tankstation (één van de drie in gans dit land), bevindt zich immers in Berchem. Robin Verhulst van de firma Ecofillco reikte ons een aantal pasklare antwoorden aan.

Wanneer onze gemeente zou investeren in een *fast-fill*-installatie zal de duur van een tankbeurt slechts 2 minuten bedragen. De *slow-fill*-installatie zou er één tot vijf uur over doen, maar dat zou nog altijd sneller gaan dan het opladen van een elektrische

wagen, waarvoor men acht tot negen uur rekent. De kostprijs van een dergelijke snelle vulinstallatie is wel vrij hoog.

Toch zal men zien dat de keuze voor aardgas voordeliger zal uitvallen vergeleken met diesel of benzine. Ecofillco berekende de winst die men kan maken met CNG na afschrijving van de vulinstallatie. Aan de pomp betaalt men voor aardgas ook maar €0,74/kg. Daarbij komt dat de actieradius van CNG aanzienlijk hoger ligt dan bij benzine of diesel. Wie voor €50 tankt rijdt met een aardgaswagen meer dan 1000 km, terwijl men op diesel en benzine slechts een kleine 600, respectievelijk 500 km ver raakt. We moeten er hier ook rekening mee houden dat voor CNG geen subsidies worden gegeven, terwijl voor dieselwagens met een relatief lage CO<sub>2</sub>-uitstoot wel een groenpremie wordt uitgereikt.

Tot slot bracht de heer Verhulst ook de verscheidenheid aan modellen in het CNG-segment ter sprake. De meest voor-



aanstaande merken leveren zowat alle modellen en er zijn bestelwagens en zelfs vrachtwagens en vuilniswagens beschikbaar, zonder meer interessant voor een stad of gemeente.

**D**e Brasschaatse afdeling van het Vlaams Belang heeft met haar CNG-voorstellen niet alleen heel wat technische en wetenschappelijke kennis aangebracht, het Brasschaatse voorstel om lokaal de koe bij de horens te vatten en zelf zijn verantwoordelijkheid op te nemen op vlak van duurzame ontwikkeling valt volledig te rijmen met onze nationale visie. Wij zijn er van overtuigd dat wij de natuur met respect moeten behandelen. Onze generatie heeft niet het recht, de aarde, die we in bruikleen gekregen hebben van onze voorouders op te leven en te vernietigen. We moeten ze ongeschonden kunnen doorgeven aan het nageslacht.

Zeer bewust van de nadelige invloed dat het milieu kan uitoefenen op de gezondheid van mens, plant en dier, wil onze partij maximaal inzetten op de beperking van allerlei uitlaatgassen.

Energieverspilling is uit den boze. De energiebronnen die wij nu gebruiken kunnen opdrogen. Hernieuwbare energiebronnen moeten aan een versneld tempo worden ontwikkeld en aangewend.

Wij willen ons niet vastpinnen op het ons door het IPCC en Europa opgedrongen percentage CO<sub>2</sub>-uitstootvermindering (de zogenaamde 20-20-20 norm), maar bepleiten een realistische vermindering, die rekening houdt met de door onze bedrijven reeds ondernomen inspanningen en onze concurrentiepositie. Wij verwelkomen daarom wel alle haalbare initiatieven

die de CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen beperken.

Bovendien kunnen wij het in deze tijd van economische crisis en toenemende werkloosheid ons niet veroorloven om de trein van nieuwe technologische ontwikkelingen aan ons te laten voorbij gaan. Buiten onze "grijze materie" hebben wij niet veel grondstoffen. Wij moeten onze grijze materie dus maximaal gebruiken en maximaal inzetten op wetenschappelijk onderzoek en ontwikkeling.



CO<sub>2</sub> is overigens niet de enige of zelfs de belangrijkste boosdoener. Benzine vervangen door diesel of LPG is absoluut niet de oplossing. Diesel geeft meer fijn stof en zowel diesel als LPG stoten nog andere stoffen uit die kankerverwekkend zijn zoals dioxines, benzeen en PAK's. Vlaanderen zou jaarlijks meer dan 1700 sterfgevallen ten gevolge van hart- en longziekten en meer dan 300 door longkanker kunnen vermijden als we de fijn stof-concentratie zouden kunnen halveren. Dat roetfilters niet de ideale oplossing bieden, hebben velen wellicht al kunnen ervaren. Een massaal gebruik van elektrische wagens en hybridenvoertuigen lijkt omwille van diverse beperkingen even-

min voor morgen. Er rest ons dan nog H<sub>2</sub> als brandstof, als energiedrager te gebruiken. Iets wat door onze partij altijd als de ideale oplossing naar voren is geschoven: duurzaam en 100% proper. Maar ook dat is slechts toekomstmuziek.

Waar we vandaag wel op kunnen overschakelen is CNG of aardgas, zoals uitvoerig belicht in dit blad.

De 'know how' is er. Dat hebben we nog op de Brasschaatse informatieavond ervaren. De goede arbeiders hebben we ook. Zij zijn de sterkhouders van onze autoassemblagebedrijven. Misschien is het CNG-dossier dus zelfs te koppelen aan het behoud van arbeidsplaatsen in de autoindustrie in Vlaanderen. Dromen we hardop als we zeggen dat indien we er met zijn allen in slagen om de productie van voertuigen op CNG aan te wakkeren, we de productie misschien ook in eigen streek kunnen houden? In 2008 was Opel naar eigen zeggen nog marktleider op het vlak van aardgasvoertuigen.

Eén zwaluw maakt de lente niet, maar de gemeente Brasschaat lijkt werk te willen maken van de overschakeling. De parkgemeente zou zo inderdaad een voorbeeldfunctie kunnen vervullen. Mijn 'groene' burgemeester in Mortsel zou er een voorbeeld kunnen aan nemen. Onze buurlanden hebben het alvast begrepen. In Nederland en Duitsland neemt het aantal publieke tankplaatsen, fast fill-installaties voor CNG aan een versneld tempo toe. Vlaanderen kan niet bij de pakken blijven zitten. Wij moeten zelf de touwtjes in handen nemen en met het voorstel van het Vlaams Belang Brasschaat wordt zelfs niet buiten de lijntjes gekleurd. De gemeenten beslissen zelf over de aankoop van hun voertuigen en kunnen ook zelf of in samenwerking met de privésector tankinstallaties oprichten. Eens de faciliteiten er zijn, zullen ook andere bedrijven en privépersonen er dankbaar gebruik kunnen van maken. Colruyt is al een geïnteresseerde partij, zo hebben we vernomen. Op die manier vervult Brasschaat absoluut een voorbeeldfunctie.

**Rita De Bont**  
volksvertegenwoordiger

## ■ Grote campagne

**U**kon er de voorbije weken niet naast kijken: met een grootscheepse campagne plaatste het Vlaams Belang enkele van zijn kernthema's opnieuw in het centrum van het politieke debat.

Via advertenties en een netwerk van 20m<sup>2</sup>-borden gingen drie affiches de uiteindelijke campagneslogan vooraf. Op 18 april vormt een nationaal congres in de Antwerpse Zuiderkroon het sluitstuk van de campagne.

### Waarom?

In eerste instantie draaide de Vlaams Belang-campagne rond drie affiches. Telkens prominent in beeld was het

woord 'waarom?'. Bij wijze van kwinkslag zag u onder meer 'Pourquoi?' met de Belgische driekleur als achtergrond. Op twee andere affiches, met respectievelijk rode en islam-groene achtergrond, werd die vraag ook in het Chinees en zelfs in het Arabisch gesteld.

De boodschap van de campagne is duidelijk: alleen het Vlaams Belang maakt het

verschil. Of het nu gaat over de staats-hervorming, de sociaal-economische situatie, de toenemende criminaliteit, het verlies van Vlaamse jobs aan lageloolanden of het lakse immigratiebeleid: enkel onze partij heeft een geloofwaardig alternatief. Anno 2010 is het Vlaams Belang meer dan ooit nodig.



## ■ Vlaamse belangen

Het antwoord op de 'waarom?'-vraag volgde tijdens een tweede aanplakgolf. Terwijl de andere partijen enkel met zichzelf bezig zijn, zegt het Vlaams Belang waar het op staat. Wij zijn en blijven het syndicaat van de gewone Vlaming. De slagzin 'Omdat wij de Vlaming verdedigen' vat

dan ook perfect het programma van onze partij samen. In tijden van economische crisis trekt het Vlaams Belang voluit de kaart van de Vlaamse economie: als we onze jobs in Vlaamse handen willen houden, moet het investeringsklimaat dringend verbeteren.

Ook inzake immigratie verdedigt het Vlaams Belang de Vlamingen. De toenemende islamisering zorgt ervoor dat vele Vlamingen zich niet meer thuis voelen in hun eigen land. Wij blijven pleiten voor een streng en rechtvaardig immigratiebeleid.

Binnen België is het echter onmogelijk om een goed beleid te voeren. Over geen enkel thema zijn Vlamingen en Franstaligen het immers nog eens. Dit land is totaal geblokkeerd. Als we onze welvaart willen verzekeren, komaf willen maken met de huidige politiek van open grenzen en een kordaat veiligheidsbeleid willen voeren, moet Vlaanderen het heft in eigen handen nemen. De Vlamingen moeten niets meer verwachten van Belgische hervormingen, maar resoluut kiezen voor een eigen onafhankelijke staat.



[www.vlaamsbelang.org](http://www.vlaamsbelang.org)

