

STANDPUNT

BART
EECKHOUT

Chef politiek

Euthanasie

Vanuit Nederland steekt een boeiend debat de Moerdijk over. Hoewel ook Nederland, net als ons land, over een redelijk vrije euthanasiewet beschikt, groeit er een draagvlak om een of meerdere ziekenhuizen in te richten als levenseindeklinieken. Op die manier zouden mensen die in aanmerking komen voor euthanasie maar geen gehoor vinden bij hun arts alsnog uit de nood geholpen kunnen worden.

Volgens een schatting van Nederlandse onderzoekers zou zo jaarlijks een duizendtal patiënten geholpen kunnen worden bij hun zelfgekozen levenseinde. Dat is niet gering.

In een brief aan *De Morgen* uiten enkele experts uit eigen land de wens om de mogelijkheid te onderzoeken om ook in België een dergelijke 'euthanasiecentrum' in te richten. Hun vraag verdient minstens een eerlijk en open debat. Het gaat er de experts, voor alle duidelijkheid, niet om her en der fabriekjes neer te planten waar patiënten aan de lopende band kunnen sterven. Wel stellen ze voor om in bestaande klinieken expertisecentra in te richten, waar kan voldaan worden aan de vraag om een waardig levenseinde.

**Beter dan levens-
eindeklinieken is
naleving van
bestaande wetten
scrupuleuzer
opvolgen en
afdwingen**

Zelfs met die nuance blijft het de vraag of de remedie niet erger is dan de kwaal. De nood aan aparte euthanasiecentra komt voort uit een onvolkomen uitvoering van de bestaande wetgeving. Nog altijd weren te veel artsen de vraag om euthanasie af uit angst voor latere juridische implicaties. De tendens van juridisering van medische betwistingen heeft die terughoudendheid alleen nog doen groeien.

Veel erger nog is dat er met name in het katholieke net ziekenhuizen zijn die de wet naast zich neerleggen. Kon eerst gedacht worden dat die attitude de laatste stuipstrekking van een uitstervend fundamentalisme is, dan lijkt dat verzet zich toch te handhaven. Het is vanuit de frustratie over zoveel koppigheid dat nu de vraag opborrelt om aparte structuren op te zetten.

De creatie van nieuwe instellingen is niet de beste oplossing als de bestaande weigeren de wet uit te voeren. Integendeel, zo dreigen die instellingen die hun eigen overtuiging boven de wet plaatsen nog gesterkt te worden in hun houding. Doorverwijzing naar de 'euthanasiecentrum' zal hen nog makkelijker ontslaan van hun eigen plichten. Beter zouden we de naleving van de bestaande wetten scrupuleuzer opvolgen en afdwingen. Het lijkt geen twijfel dat ook de pleitbezorgers van een waardig levenseinde die weg verkiezen.

Reageren op dit standpunt?
www.demorgen.be

Binnen twee jaar moeten vracht- en personenwagens betalen voor gebruik Belgische wegen

Wegenvignet wordt duurder voor vervuilende wagens

Na het Waalse en het Brusselse Gewest heeft ook Vlaanderen groen licht gegeven voor de invoering van het elektronische wegvignet. Vanaf 2013 zullen alle wagenbezitters moeten betalen voor het gebruik van de wegen. Voor buitenlanders gaat het om een vast bedrag, voor Belgen varieert de 'taks' volgens de milieu- en andere schade die de auto veroorzaakt.

DOOR MARJAN JUSTAERT

BRUSSEL • Vrachtwagens vanaf 3,5 ton krijgen een aparte regeling, de veelbesproken 'slimme kilometerheffing'. Het systeem zal worden uitgebaat door een private partner. 'Er komen geen tolhuisjes', verzekert Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V). Mobiliteitsorganisatie Touring reageert ontgoocheld.

Na jaren bakkeleien over de hervorming van de verkeersfiscaliteit, raakten de drie gewesten het deze week eindelijk eens over de invoering van een tolsysteem op de Belgische wegen (*DM 20/1*). De Vlaamse regering keurde dat akkoord gisteren goed. In 2013 wordt een 'elektronisch' wegvignet ingevoerd voor personenwagens. Hoe dat vignet eruit zal zien, moet nog bepaald worden. Een felgekleurde

sticker zoals in Zwitserland wordt het wellicht niet.

Buitenlanders zullen een vast bedrag betalen, maar krijgen de mogelijkheid om een vignet van kleinere tijdsduur aan te kopen. Voor Belgen wordt de belasting in tweeën gesplitst. "De vaste bijdrage om gebruik te maken van de wegeninfrastructuur wordt verrekend via het jaarlijkse aanslagbiljet, het variabel gedeelte hangt af van de 'externe kosten' die de wagen meebrengt. Wie een vervuilde auto heeft, zal meer moeten betalen", verduidelijkt mobi-

liteitsminister Crevits. "Daarbij wordt gekeken naar de uitstoot van schadelijke stoffen, fijn stof, of geluid."

Zowel Crevits als haar collega van Begroting Philippe Muyters (N-VA) benadrukken dat de hervorming géén belastingverhoging inhoudt. Muyters: "Wel kan het zijn dat bepaalde mensen hun verkeersbelasting zien stijgen of dalen in vergelijking met vandaag, maar dat is dan afhankelijk van de milieukeurmerken van hun auto."

Slimme heffing

Voor vrachtwagens zal een gelijkaardig tolsysteem worden gebruikt als in Duitsland. De slimme kilometerheffing wordt in elk gewest ingevoerd op de wegen die behoren tot het 'Eurovignetnetwerk' (*snelwegen, ringwegen, hoofdassen enzovoort, Mj*), daarnaast is elk gewest vrij om wegen toe te voegen aan het belastbaar wegvignet. Het systeem zal geïnstalleerd, gebouwd en geëxploiteerd worden door een private firma, en zal functioneren via satellietdetectie en via mobiele datacommunicatie. Het tarief? Dat is afhankelijk van het aantal gereden kilometers, de tijd en de plaats.

De opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt verdeeld op basis van het grondgebied waarop de kilometers

zijn afgelegd. De kosten voor het systeem worden 'billijk' verdeeld tussen de gewesten. De inkomsten van het wegvignet gaan naar het gewest waar de weggebruiker woont. Voor de inkomsten van buitenlandse personenwagens is er een verdeelsleutel: Vlaanderen (52 procent), Brussel (10 procent) en Wallonië (38 procent).

"De hele hervorming van de verkeersbelasting sluit aan bij de visie van Europa", besluit Vlaams minister-president Kris Peeters. "Uiteindelijk heeft Nederland afgehaakt om mee te doen met de slimme kilometerheffing, maar we blijven hen informeren. Toekomstige samenwerking is immers nooit uitgesloten."

Mobiliteitsorganisatie Touring is ontgoocheld dat er een wegvignet komt voor personenauto's en niet een kilometerheffing. "Het gaat om niets meer dan een ordinaire belasting voor automobilisten. Zij betalen nu al 13,9 miljard euro per jaar", stelt Touring. Ook Groen! spreekt van een gemiste kans: volgens de partij van Wouter Van Besien is een slimme kilometerheffing veel efficiënter. Touring ziet wel één voordeel: dat nu ook buitenlanders mee zullen betalen voor de Belgische wegen.

Volgens minister Crevits is er geen enkel probleem: het systeem voor vrachtwagens wordt zo uitgerold dat het in een later stadium uitbreidbaar is naar personenwagens."

Brusselse KVS afgeladen vol voor feest tegen nationalisme



■ Koen Augustijnen van Les Ballets C de la B goot de verscheuring van de Belgische gemeenschappen in een dans, waarmee hij de uitverkochte KVS - honderden geïnteresseerden moesten worden geweigerd - stil kreeg. De ope-

ningsact van Maaike Neuville en Marijke Pinoy, gastvrouwen voor het festival *Niet in onze naam*, mikte dan weer op de lachspieren. KVS-directeur Jan Goossens hield een pleidooi tegen het 'onbetrokken Vlaams-nationalisme'. (BSE)

FOTO TIM DIRVEN

Els Clottemans diende onvolledig cassatieberoep in

BRUSSEL • De voorziening die Els Clottemans, veroordeeld voor de parachutemoord, heeft ingediend bij het Hof van Cassatie ter verbreking van haar vonnis voor het hof van assisen in Tongeren, was niet volledig. Daardoor heeft Clottemans alleen beroep aangetekend tegen haar dertigjarige celstraf en niet tegen haar schuldverklaring.

Sinds de assisenprocedure werd hervormd, gelden ook andere regels voor het indienen van een cassatieberoep. Normaal gebeurt dat door een advocaat, maar ook de veroordeelde kan cassatieberoep aantekenen. En dat is precies wat Els Clottemans deed.

"Wij hebben haar verzoek zorgvuldig genoteerd", zegt Laurent Sempot van het Directoraat-Generaal van het Gevangeniswezen. "Els Clottemans heeft ons kenbaar gemaakt dat ze cassatieberoep wilde aantekenen tegen het arrest van 21 oktober. Zo is het ingeschreven in ons register. Daar is een akte van opgemaakt en haar ter ondertekening voorgelegd. Op geen enkel moment heeft Clottemans geprotesteerd."

Vic Van Aelst, de advocaat van Clottemans, beweert dat zijn cliënte zou hebben gevraagd cassatieberoep aan te tekenen tegen zowel de schuldverklaring als de strafmaat in het proces over de parachutemoord. Het gevangeniswezen spreekt dat tegen. "Wij hebben gedaan wat ons gevraagd werd." Het is niet duidelijk wat er nu zal gebeuren. De termijn om een cassatieberoep in te dienen is inmiddels verstreken. (SS)



THIS MUST BE BELGIUM

Ons land haalt tegenwoordig vooral de internationale pers vanwege het uitblijven van een regering en de torenhoge staatsschuld. Maar over België valt ook wel wat anders te vertellen. Iets over afval bijvoorbeeld.

Hotel met Belgisch afval in Madrid

Een hotel waarvan de maker bij de opening al meteen grif toegeeft dat het rotzooi is, het moet een primeur zijn. Maar ongelijk heeft de H.A. Schult allerminst, het nieuwste project van de Duitse kunstenaar werd immers integraal opgetrokken uit afval. Hij wil daarmee de aandacht trekken op de enorme berg afval die op onze Europese stranden aanspoelt, zo meldt het persbureau Reuters.

Helaas voor ons land deed de vrachtwagen van Schult ook België aan, en is een deel van het hotel, dat overigens de aankomende toerismebeurs in Madrid moet



promoten, gebouwd met rommel van op onze kust. Het overige afval pikte Schult van de Spaanse,

Fransen en Italiaanse kustlijn. "We mogen niet vergeten dat de oceanen ondertussen de grootste afvalbergen van de aarde geworden zijn", aldus Schult. "Dit is hoe onze vakanties eruit zullen zien als we geen maatregelen nemen."

Het hotel, dat inmiddels al bekende gasten als topmodel Helena Christensen huisvestte en steun krijgt van onder meer Jade Jagger, dochter van, is ondertussen volgeboekt voor de vier nachten dat het gasten herbergt. Wat er daarna met het project en het gebruikte afval zal gebeuren, blijft voorlopig onduidelijk.

(NVD)