

From: "5.1.2.e"
Sent: Wed, 3 Jun 2020 14:42:52 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Subject: Re: NIOD - mail ook naar NIOD, of alleen bijlage?

Ook mail.

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 3 jun. 2020 om 15:07 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Secretaresse Kabinet burgemeester

Gemeente Amsterdam

T 5.1.2.e
E 5.1.2.e@amsterdam.nl

Amstel 1, 1011 PN Amsterdam

Werkdagen: di, wo, do en vr

Van: 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 3 juni 2020 15:04
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: NIOD

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Datum: 3 juni 2020 om 14:45:22 CEST
Aan: "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>, "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>, "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>, "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Onderwerp: NIOD

Heren,
Hierbij het eindrapport en een memo. Bij het overleg zullen 5.1.2.e en 5.1.2.e van het NIOD digitaal aanschuiven.

5.1.2.e

Memo

Aan: BM

Van 5.1.2.e

Onderwerp: Gedachtevorming op 4 juni 2020 over hoe om te gaan met het NIOD-onderzoeksvoorstel naar de rol van de gemeente rond de WOII m.b.t. de Gemeentetram (later GVB)

In de spoedvoordracht voor de college vergadering van 2 juli 2019 is het aan het NIOD de opdracht verleend om vooronderzoek te doen naar het functioneren van de gemeentelijke organisatie in de jaren rond en tijdens de Tweede Wereldoorlog. Aanleiding van deze opdracht vormden de discussies over de betrokkenheid van het GVB bij de deportaties van Joden uit Amsterdam en de betrokkenheid van de Sociale Dienst bij wegzending van Joodse arbeiders naar werkkampen. Het NIOD heeft zijn vooronderzoek verricht en het onderzoeksvoorstel voor de komende vier aan de gemeente toegezonden. (bijlage)

De conclusie van het vooronderzoek onderstreept de wenselijkheid van een integrale studie naar bestuurlijk Amsterdam waarin de dynamiek van de stad en het gemeentelijk beleid in de periode 1930-1950 in samenhang wordt bestudeerd. Het gaat daarbij om vragen van verantwoordelijkheid van de toenmalige bestuurders en ambtenaren, naar de motivatie en visie waarmee ze hun functioneren legitimeerden en naar de uitwerking van het gemeentelijk beleid, voor zover daar sprake van was. Het gaat om de wisselwerking tussen de gemeentelijke – de landelijke- en de bezettingsoverheid, een bestuurlijke relatie die onder de bijzondere omstandigheden van bezetting en nazificatie soms nog moeilijk was te ontwarren. En tenslotte is het van belang te kijken naar de relatie tussen de verschillende diensten onderling, dat wil zeggen om de competitie om schaarse middelen, politieke speelruimte en persoonlijke interactie van diensthoofden, wethouders en burgemeester(s).

Het gemeentelijke vervoerbedrijf

Gelet op het voorgaande is het niet wenselijk en inhoudelijk gezien ook niet nodig om gemeentelijke diensten afzonderlijk te bestuderen. Wat betreft het GVB hangt echter steeds de vraag boven de markt of deze dienst, in navolging van de Nederlandse Spoorwegen, zijn verantwoordelijkheid moeten nemen waar het gaat om zijn rol in het vervoer van Amsterdamse Joodse vervolgdgen in de vorm van het restitueren van de tramkaartjes. Dit is een discussie die al enige jaren speelt en van tijd tot tijd opspeelt. Uit het vooronderzoek blijkt dat mogelijk tienduizenden Amsterdamse Joden met een gemeentetram afgevoerd. De daarvoor gemaakte kosten zijn vervolgens door het Gemeentelijke Vervoerbedrijf bij de Duitsers in rekening gebracht. GVB-directeur Hofman rapporteerde in november 1943 aan de burgemeester dat 'het door mijn bedrijf verrichte vervoer in beginsel door de betrokken Duitse instantie wordt vergoed en met name in rekening is gebracht aan de Zentralstelle für Jüdische Auswanderung.' Het ging volgens Hofman om een totaalbedrag van f. 8.381,25 (opgerent naar nu is dat een bedrag van 115.238 Euro, tL) (zie Piersma en Kemperman, *Openstaande rekeningen*, 59) Een verdere onderbouwing biedt het archief van het Gemeente Vervoer Bedrijf, waarin de data en de bedragen van de nota's terug zijn te vinden die door de gemeente bij de Zentralstelle voor deze transporten zijn ingediend, evenals de data waarop de Duitsers dergelijke rekeningen hebben betaald.

Hieronder volgen de te volgen routes:

Redenen voor snelle regeling:

- De betrokkenen zijn oud, kunnen niet wachten.
- Er is al een totaalbedrag bekend, en ook kan eventueel het beleid van de NS gevolgd worden inzake de uit te keren bedragen.
- Wat betreft Maror-gelden: betalingen inzake erfpacht en NS hebben al aangetoond dat Maror-regeling niet 'definitief' was, bovendien ook nooit duidelijk genoemd dat dit ook voor de betrokkenheid van het GVB was.

Redenen om GVB in breder onderzoek te incorporeren:

- 'Restitutie' is één ding, maar voor verkrijgen van historisch inzicht in handelen GVB is iets anders nodig. Voor duiding van dat handelen dient naar een bredere context gekeken te worden.
- In integrale studie naar bestuurlijk Amsterdam tijdens WO II kan rol van de GVB niet ontbreken.
- Om kans op opduiken van volgende 'kwesties' in de toekomst te verminderen, moet in de archieven verder gezocht worden. Mogelijk nog andere zaken waar de GVB bij betrokken was die onderzoek behoeven. Het GVB verzorgde voor allerlei instellingen ritten.
- Over de transporten van Joden is nog veel onduidelijk. Hoeveel Joden zijn precies door het GVB vervoerd, hoe ging de besluitvorming precies, wie waren daarbij betrokken, en waar kwam het geld voor de betalingen precies vandaan (inderdaad Liro, of toch niet?)? Het is niet zeker of op deze vragen een duidelijk antwoord zal komen, maar het is belangrijk een poging te doen om qua kennis verder te komen.

Van Ronald Venderbosch vernam ik dat wethouder Groot Wassink er op vertrouwd dat de rol van Sociale Dienst in dit NIOD-onderzoek goed wordt onderzocht. Ik ga er vanuit dat Ronald Venderbos het standpunt van Groot Wassink heeft verwoord.

Van de voorlichter van het GVB het volgende bericht:

"Het onderzoek neemt 4 jaar in beslag. Gezien de hoge leeftijd van betrokkenen vinden we dat een lastige boodschap. Zullen zij straks nog het resultaat meemaken? Daarnaast speelt de actualiteit een rol. Zowel het kabinet als het koningshuis boden afgelopen periode excuses aan voor het handelen in oorlogstijd. De wens voor excuses is groot onder slachtoffers en nabestaanden. Bovendien was de financiële genoegdoening voor het transport van Joden door de NS een belangrijke aanleiding voor het onderzoek. De roep om financiële genoegdoening speelt ook in Amsterdam, voor het transport van Joden met de gemeentetram. Wij zouden graag met de gemeente in gesprek willen gaan over deze onderwerpen."

Het lijkt verstandig de beide wethouders van tevoren te informeren, voordat de flap in procedure gaat.

De vraag die voorligt is of we het vierjarig NIOD-onderzoek afwachten en dan integraal de afweging maken over herstelbetalingen/excuses (of een andere variant) of dat we nu - in navolging van de NS - meteen overgaan tot individuele/collectieve betaling, in dit geval, alleen voor de Gemeentetram.