



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Besturen en verantwoordelijkheid nemen

Sütó, V.; Sombroek-van Doorm, M.; Leun, J. van der; Ellian, A.; Boom, W. van

Citation

Sütó, V. (2021). Besturen en verantwoordelijkheid nemen. In M. Sombroek-van Doorm, J. van der Leun, A. Ellian, & W. van Boom (Eds.), *Cum Suis: Vriendenboek Carel Stolker* (pp. 291-302). Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3464001>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3464001>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

BESTUREN EN VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

*Viola Sütő*¹

Een van de laatste besprekingen over mijn proefschrift, met Carel als promotor, verliep zo geanimeerd dat we de tijd vergaten. Dat kwam slecht uit, want we hadden aansluitend een afspraak met de toenmalig hoogleraar Universiteitsgeschiedenis Willem Otterspeer waarvoor we te laat dreigden te komen. Om minder te laat te komen, was de beste oplossing de fiets. Dat wil zeggen: Carel's fiets en Carel aan het stuur, ik op de bagagedrager. De Leidse bruggetjes en losliggende keitjes *en route* deden hun best onze snelle tocht tot een van de laatste te maken, maar met Carel als bestuurder kwamen we alsnog heel en hijgend (Carel van inspanning, ik van ingehouden spanning) te bestemder plaatse aan. Het voorval tekent Carel als bestuurder: met flair, soepel en plezierig, maar steeds met het vastgestelde doel voor ogen.

Ons gesprek met Otterspeer ging over het schrijven van een biografie, iets wat Otterspeer meer dan eens geslaagd gedaan had.² In mijn proefschrift speelde het werk van prof. E.M. Meijers een belangrijke rol en het idee was opgekomen om na afronding daarvan een biografie aan deze belangrijke Leidse geleerde te wijden. Zoals het vaker gaat met goede ideeën, bleef het daar om allerlei redenen bij.

De spoorpraktijk waar ik als advocaat in belandde, bood niet meteen aanknopingspunten met het leven van professor Meijers, maar kortgeleden veranderde dit enigszins. Deze verandering valt terug te voeren op de verschrikkingen die samenhangen met de Tweede Wereldoorlog. Eind november 1940 werden diverse Joodse hoogleraren, onder wie de Leidse professor burgerlijk recht E.M. Meijers 'ontheven van hun functie' door de Rijkscommissaris voor de bezette Nederlandse gebieden, A. Seyss-Inquart.³ Op 26 november 1940

-
- 1 Viola Sütő is advocaat bij LegalRail, Den Haag. Zij promoveerde in 2004 in Leiden; Carel Stolker was haar promotor.
 - 2 O.a. Otterspeer 1995, waarvoor hij de Eureka-prijs en de Biografie-prijs ontving; Otterspeer 2009 en daarnaast publiceerde hij over de Leidse Universiteitsgeschiedenis, bijvoorbeeld: Otterspeer 1992, Otterspeer 2000 en Otterspeer 2008.
 - 3 Enige maanden later volgde het formele ontslag.

kondigde professor Cleveringa, toen decaan van de Leidse rechtenfaculteit, dit (voorbereidend) ontslag aan met een indringende rede.⁴

Professor Meijers zette zijn wetenschappelijke werkzaamheden vanuit zijn huis voort. In april 1941 waren de maatregelen tegen Joden zelf en hun bezittingen zodanig, dat professor Meijers een advocaat, mevrouw Van Taalingen-Dols, verzocht om zijn belangen en die van zijn gezin in de oorlog te behartigen.⁵

Op 11 juni 1942 werd in Berlijn beslist om de Joden uit België, Nederland en Frankrijk te deporteren. Van Taalingen-Dols spande zich in om Duitse agresiemaatregelen tegen professor Meijers en zijn gezin voor te blijven, onder meer door pogingen 'Christlichte Anghörigkeits'-verklaringen omtrent professor Meijers en diens familieleden te bemachtigen⁶ en emigratiemogelijkheden naar landen binnen Europa (Zwitserland) en buiten Europa (zoals Argentinië, Chili en Mexico) te onderzoeken en waar mogelijk voor te bereiden. Haar werkzaamheden en die van anderen voorkwamen niet dat professor Meijers op 7 augustus 1942 gevangengenomen werd en getransporteerd werd naar kamp Westerbork. Gedurende zijn verblijf daar met zijn echtgenote Tony en hun dochter Clara, was er voortdurend de mogelijkheid om per trein op een deels door NS uitgevoerd transport gesteld te worden naar een van de doorgangs- of vernietigingskampen in Duitsland, Polen, Tsjechië of Oostenrijk. Tussen 1942 en 1945 vertrokken er bijna wekelijks een of twee treinen in oostelijke richting met daarin ongeveer duizend mensen opeengepakt in goederenwagons.⁷ In 1942 zijn dergelijke deportaties van de familie Meijers meer dan eens op de valreep voorkomen,⁸ maar

4 Deze rede is onder meer gepubliceerd in: Van Taalingen-Dols 1960, p. 4-10. Daarnaast is de rede te vinden via dbnl.org/tekst/clev00326no01_01/clev00326no01_01_0002.php. De internetlinks in dit artikel waren alle actief op 10 september 2020. Over R.P. Cleveringa is een zeer lezenswaardige biografie verschenen: Schuyt 2019.

5 Van Taalingen-Dols 1960, p. 13.

6 Deze 'ontsnappingsroute' vond overigens niet plaats met de cordiale instemming van professor Meijers. Van Taalingen-Dols schrijft hierover: "Professor wenst alleen in de alleruiterste nood gebruik te maken van zijn 'Christliche Anghörigkeits'-verklaring, wat mij niets verbaast, omdat hij daarin nooit medegewerkt heeft. Het is toch jammer, want het is een anker meer en voor Professor kunnen wij nooit genoeg ankers hebben." Van Taalingen-Dols 1960, p. 94.

7 Beschikbaar via oorlogsbronnen.nl/kampen?n_o_m=sq&query=westerbork&op=%E2%9D%AF&form_build_id=form-m94iuDxcgaM9EYRGxPcPNI3-KAcuIv2yVna25QWiAcg&form_id=netwerk_oorlogsbronnen_kampen_zoek#kampenxslashx4869-eventsxslashxeventsxslashx7595.

8 Zo schrijft professor Meijers op 3 september 1942: "Stuur warme kleding, moet vannacht weg. Meijers". Op 4 september 1942 blijkt dat "de Familie Meijers op het laatste nippertje op bevel van Den Haag werd 'zurückgestellt', terwijl zij reeds bepakt en beladen klaarstonden voor transport." Daags daarna, op 9 september 1942, wordt Meijers' advocaat geïnformeerd dat de familie Meijers "morgen op transport gaat". Ook dit wordt nipt voorkomen: Van Taalingen-Dols 1960, p. 104-105 en p. 111.

“Wij begrijpen volkomen de angsten en spanningen, waaronder de Familie Meijers leeft met de willekeur bij de toch maar telkens terugkerende transporten (...) naar ik meen, één of tweemaal per week.”⁹

Medio februari 1943 werd de familie Meijers naar interneringskamp De Schaffelaar in Barneveld verplaatst. Anders dan in *Polizeiliches Judendurchgangslager* Westerbork vonden er vanuit De Schaffelaar geen rechtstreekse deportaties naar vernietigingskampen plaats. Vanuit die optiek bracht Barneveld enige ‘rust, maar enkele maanden later, op 29 september 1943, werd Meijers’ advocaat geïnformeerd dat men bezig was De Schaffelaar te ontruimen. De familie Meijers werd getransporteerd naar Westerbork waar zij met vele anderen een barak deelde.¹⁰

In mei 1944 kwamen er berichten dat kamp Westerbork volledig ontruimd zou worden. Op 17 juni 1944 belde een medewerker van het Ministerie van Binnenlandse zaken met Van Taalingen-Dols. Hij bevestigde dat de familie Meijers mogelijk uit Westerbork zou worden weggevoerd naar Theresienstadt. Op 4 september 1944 werd gemeld dat de familie Meijers inderdaad per trein naar Theresienstadt was gedeporteerd. De familie Meijers overleefde in Theresienstadt totdat het kamp door de Russen werd bevrijd.¹¹ Op 15 mei 1945, daags na de bevrijding, schreef professor Meijers vanuit Theresienstadt aan zijn advocaat:

“De toestand is hier kritiek. Wanneer de verluizing hier ook de Nederlandsche bevolking zou aantasten, gaat nog de helft van de rest van het Nederlandse Jodendom te gronde. (...) Tony en ik zijn gezond.”¹²

Dochter Clara, die gedurende de hele periode van gevangenschap tijdens de oorlog haar ouders heeft bijgestaan, heeft Theresienstadt enkele dagen eerder verlaten om naar Nederland terug te keren. Op 25 mei 1945 kwamen professor Meijers en zijn vrouw in Eindhoven aan, op 26 mei 1945 zijn zij in Leiden teruggekeerd.¹³

De gelukkige afloop van de gruwel die professor Meijers, zijn echtgenote en hun dochter Clara ten deel viel, wordt door weinig gedeporteerden gedeeld. De Nederlandse Spoorwegen hebben op verzoek van de Duitse bezetter tijdens de Tweede Wereldoorlog vanuit Westerbork meer dan honderdduizend mensen tot aan de landsgrenzen vervoerd met als bestemming concentratie- en

9 Van Taalingen-Dols 1960, p. 99.

10 Idem, p. 249.

11 Zie ook (beknopt) R. Fuks-Mansfeld, Joden in Nederlands in de Twintigste Eeuw, Utrecht: Het Spectrum 2007, p. 210-211.

12 Van Taalingen-Dols 1960, p. 299.

13 Idem, p. 300.

vernietigingskampen buiten Nederland. Het overgrote deel van deze mensen is in deze kampen omgebracht.

De samenwerking van NS met de Duitse bezetter begon in mei 1940. Na de capitulatie van het Nederlandse leger en het vertrek van de regering naar Engeland, rees bij de directie van NS de vraag 'hoe nu verder'. In overleg met opperbevelhebber Winkelman werd besloten de dienst zo spoedig mogelijk te hervatten. Hierbij speelde artikel 53 van de Conventie van Den Haag waarschijnlijk een rol: op grond van dit artikel zou de bezetter het recht hebben om de spoorwegen volledig in bezit of beheer te nemen.¹⁴ Op 20 mei 1940 ging een dienstorder uit aan het personeel. De NS-directie meldde:

“Wij spannen, in loyale samenwerking met de Duitse autoriteiten onze beste krachten in, het bedrijf der Nederlandsche Spoorwegen over het gehele net weder zoo spoedig mogelijk te doen functioneren.”¹⁵

Dit was een andere houding dan in België. Het spoorwegpersoneel van NMBS, ressorterend onder het Ministerie van Verkeerwezen, was in grote getalen naar Frankrijk uitgeweken. De Duitse bezetter hield met Duits personeel en onder druk gezette Belgen transporten gaande.¹⁶ In juni 1940 probeerde NMBS een harde afbakening te maken tussen het Belgische en Duitse spoorwegverkeer, met een heldere taak- en bevoegdheidsafbakening. Dit accepteerde de bezetter niet. Met een Duitse verordening van 14 augustus 1940 kreeg de Duitse *Wehrmacht Verkehrs Direktion* feitelijk een exploitatierecht van NMBS,¹⁷ waarnaast

14 Artikel 53 luidde: “Het leger, dat een gebied bezet, kan slechts in bezit nemen het gereede geld, de fondsen en de invorderbare waarden, die aan den Staat toebehooren, de wapendepots, vervoermiddelen, magazijnen en voorraden, en, in het algemeen, alle roerende eigendommen van den Staat, die van zoodanigen aard zijn, dat zij voor de krijgsverrichtingen kunnen dienen. Alle middelen te land, ter zee en in de lucht tot de overbrenging van berichten, tot vervoer van personen of zaken dienende, buiten de gevallen beheerscht door het zee-recht, de wapenvoorraden en, in het algemeen, elke soort krijgsmunitie, kunnen worden in beslag genomen, zelfs indien zij aan bijzondere personen toebehooren, maar moeten worden teruggegeven en de schadeloosstellingen worden bij den vrede geregeld; Verdrag nopens de wetten en gebruiken van de oorlog te land”, 's-Gravenhage, 18 oktober 1907, Stb. 1910, 73. In Barnouw, Mulder & Veenendaal 2019 wordt ook gewezen op artikel 52 van de Conventie van Den Haag (ook wel het 'Landoorlogreglement'), p. 40.

15 Rüter 1960, p. 20. Dit citaat is ook opgenomen in: Veenendaal 2004, p. 429.

16 Veenendaal 2004, p. 430-431.

17 De kern van deze korte Verordening luidde: “De Wehrmacht-Verkehrs-Direktion in Brussel wordt bevoegd verklaard om zelf het expresverkeer van personen, bagage, handelswaar en pakketten te verzekeren op de normale sporen binnen het bezette Belgisch grondgebied of om dit recht helemaal of voor specifieke lijnen af te staan aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en om zelf de voorwaarden en de prijzen van het transport te bepalen”. Zie Wouters 2007, p. 517-610. Deze publicatie is het eindverslag van een onderzoek uitgevoerd door het Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en hedendaagse Maatschappij in opdracht van de Federale regering en op vraag van de Belgische Senaat. Het onderzoeksverslag is ook uitgegeven te Antwerpen, bij Meulenhof/Manteau 2007.

NMBS nog maandelijks 25 miljoen frank aan de bezetter moest betalen voor de grootschalige ‘ter beschikking stelling’ aan NMBS van Duits personeel. De Duitse bezetter hield streng toezicht. Dat ging heel ver, maar de directie van NMBS trok een duidelijke grens. Belgische machinisten mochten géén locomotieven besturen van transporten die in het ‘politieke of militaire belang van de Duitsers’ waren. In de praktijk werd de ‘rode lijn’ van NMBS echter geregeld overschreden. Dit betekent dat allerlei ‘Duitse’ transporten ondanks ‘de rode lijn’ door Belgische machinisten werden uitgevoerd, waaronder waarschijnlijk deportatietransporten. Vanaf juli 1942 tot het einde van de bezetting werden vanuit België ruim 25.000 Joden en 351 zigeuners getransporteerd met als eindbestemming Auschwitz.¹⁸

Dergelijke worstelingen tussen bezetter en spoorwegmaatschappij deden zich in Nederland niet zozeer voor. Op 21 mei 1940 sloot de NS-directie een overeenkomst met Transportkommandant Badendieck. Overeengekomen werd dat NS in Nederlandse handen zou blijven en dat NS alle transporten voor de Duitse autoriteiten punctueel zou uitvoeren. Dit contract vormde de basis voor het beleid van NS gedurende de hele oorlog. Onder meer de uitvoering van de dienstregeling, personeelsbeleid en materieelinzet waren geregeld, evenals de uitvoering van ‘nieuwe werken’. Zo kwam de elektrificatie van diverse lijnen gereed. Daarnaast legde NS in Duitse opdracht aansluitingen aan met concentratiekampen, waaronder met kamp Westerbork. Kampbewoners zelf werkten gedwongen mee aan de aanleg.¹⁹

Vanaf 15 juli 1942 tot en met 13 september 1944 vonden er meer dan negentig NS-transporten plaats van Westerbork naar Nieuweschans.²⁰ Daar werd de NS-trein, vrijwel steeds een samenstel van goederenwagons, voorzien van een Duitse locomotief om met Duits personeel verder te rijden naar Auschwitz, Sobibor, Theresienstadt en Bergen-Belsen. Op deze wijze heeft NS vanuit Westerbork meer dan 105.000 mensen weggevoerd. Toen op 19 september 1944 de Nederlandse regering in ballingschap opriep tot een spoorwegstaking,²¹ was kamp Westerbork vrijwel geliquideerd.

18 Wouters 2007, p. 517-610; alsmede, kort, N. Wouters, De NMBS en de Jodendeportaties, 10 december 2018 via belgiumwwii.be/nl/blog/de-nmbs-en-de-jodendeportaties.htm. Eveneens over NMBS in oorlogstijd: Van Heesvelde 2001, p. 182-199. Wouters constateert dat Jodentransporten ontbreken in de archieven van NMBS: “De transporten van Joden duiken letterlijk nooit op in enig archief dat we in verband met de NMBS konden raadplegen. (...) Het is duidelijk dat de jodentransporten tussen de plooiën vielen van de dossiers die belangrijker werden geacht,” Wouters 2007, p. 568.

19 Veenendaal 2004, p. 432-434 en 438; Barnouw, Mulder & Veenendaal 2019, p. 112-125.

20 Over Westerbork als doorgangskamp o.a. mede kampwesterbork.nl/geschiedenis/tweede-wereldoorlog/durchgangslager.

21 Aan de stakingsoproep werd groot gevolg gegeven. Het was vanaf de zomer van 1944 overigens steeds gevaarlijker geworden om met de trein te rijden, zowel voor het spoorpersoneel als voor de treinreizigers. Barnouw e.a. schrijven hierover: “Drie weken vóór de Spoorwegstaking kwam dat duidelijk naar voren in het verslag van de vergadering van de Commissie van Gedelegeerden van NS (26 augustus 1944): ‘Sinds de vorige vergadering vonden

Van de meer dan 105.000 mensen die NS vanuit Westerbork heeft getransporteerd, zijn er ongeveer 5000 teruggekeerd.

NS heeft alle deportatietransporten aan de Duitse bezetter gefactureerd. De bezetter heeft deze facturen aan NS betaald. Indien de bezetter te laat betaalde, stuurde NS aanmaningen. NS heeft aan deze transporten ongeveer € 2,5 miljoen verdiend.

In 2016 initieerde Salo Muller, een overlevende van de Holocaust wiens ouders in Auschwitz zijn vermoord, een gesprek met NS over een mogelijke tegemoetkoming aan de slachtoffers van deze NS-transporten. Het duurde even voordat NS een modus had gevonden om in het denken hieromtrent mee te gaan. Muller schakelde advocaat Liesbeth Zegveld in, die een dagvaarding stuurde aan NS waarin NS aansprakelijk werd gesteld voor het in opdracht van de Duitse bezetter vervoeren van Joden naar vernietigingskampen.²² Eind november 2018 besloten Muller, bijgestaan door Zegveld, en de president-directeur van NS, Roger van Boxtel, om een commissie in te stellen die zou onderzoeken op welke manier een individuele tegemoetkoming kon worden vormgegeven aan overlevenden en directe nabestaanden van diegenen die door NS zijn vervoerd teneinde naar concentratie- of vernietigingskampen te worden getransporteerd. De Commissie zou tevens worden verzocht om de daadwerkelijke uitvoering van deze regeling te verzorgen.²³

In januari 2019 werd de Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS ingesteld met Job Cohen als voorzitter.²⁴ Vijf maanden later presenteerde de Commissie haar advies. NS zou geld moeten uitkeren aan gespecificeerde 'Belanghebbenden' dan wel aan hun directe nabestaanden. In het Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS heeft de Commissie de uitkeringsprocedure uitgewerkt.

wederom een aantal beschietingen van treinen plaats, waarbij 50 stoomtreinen en 3 elektrische treinen werden getroffen. Hierbij werden 9 leden van het personeel en 59 reizigers gedood, terwijl 13 leden van het personeel en 136 reizigers werden gewond. Het totale aantal personeelsleden, dat gedood werd, is hiermede gestegen tot 60 man, terwijl 211 personeelsleden werden gewond. Het aantal gedooide reizigers bedraagt thans 142.", Barnouw, Mulder & Veenendaal 2019, p. 147.

- 22 O.a. H. Pen, Het Parool, 1 december 2018; te downloaden via parool.nl/nieuws/salo-muller-hoe-een-man-gerechtigheid-bracht-voor-velen~b2c1f4f6/?utm_source=link&utm_medium=app&utm_campaign=shared%20content&utm_content=free.
- 23 Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS, 2019, p. 3 (adviesopdracht). Het advies is te downloaden via commissietegemoetkomingns.nl/app/uploads/2019/06/Advies-Commissie-Individuele-Tegemoetkoming-Slachtoffers-WO-II-Transporten-NS.pdf.
- 24 Daarnaast hadden zitting in de Commissie Lilian Gonçalves-Ho Kang You en Ellen van der Waerden. Secretaris van de Commissie was Eva van Ingen.

In artikel 2 van het Uitkeringsreglement is gespecificeerd dat het gaat om 'Belanghebbenden' Joden, Roma en Sinti

“die op last van de bezetter door de Nederlandse Spoorwegen met speciaal ingelegde treinen zijn vervoerd en vervolgens vanuit Nederland zijn getransporteerd naar concentratie- en vernietigingskampen buiten Nederland, waarbij de bezetter het doel had om hen als bevolkingsgroep uit te roeien.”

Of Joden, Roma en Sinti

“die op last van de bezetter door de Nederlandse Spoorwegen met speciaal ingelegde treinen zijn vervoerd tot aan Westerbork, Vught of Amersfoort, waarbij de bezetter het doel had om hen vandaar ter vernietiging naar concentratie- of vernietigingskampen buiten Nederland te vervoeren.”²⁵

De meeste gedeporteerden hebben deze transporten en het daarop volgende verblijf in de kampen niet overleefd. Degenen die wel overleefden, kwamen in aanmerking voor een tegemoetkoming van NS van € 15.000 per persoon, mits het transport was geschied met een “speciaal ingelegde” trein. Van de nabestaanden van overledenen kregen weduwen en weduwnaars € 7.500. Kinderen van slachtoffers die voor het einde van de oorlog waren geboren, ontvingen dat laatste bedrag gezamenlijk. De gezamenlijke kinderen van de belanghebbende van wie het oudste nog levende kind is geboren na 8 mei 1945, ontvingen een totaalbedrag van € 5.000.²⁶

Tot 5 augustus 2020 konden aanvragen bij de Stichting worden ingediend. Bij sluiting van de termijn hadden meer dan 7600 mensen dit gedaan. Meer dan vijfduizend mensen hebben een bedrag gekregen, ongeveer 700 aanvragen zijn afgewezen, en over ruim duizend andere aanvragen moet nog een besluit worden genomen.

Er is van diverse kanten kritiek geuit op de Uitkeringsreglement.²⁷ Zo zou de Uitkeringsregeling de kring van belanghebbenden te beperkt getrokken

25 Zie Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, te downloaden via commissietegemoetkomingns.nl/app/uploads/2019/08/uitkeringsreglement.pdf.

26 Artikel 7 van het Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS.

27 Onder meer door Veraart, die het Uitkeringsreglement langs een ethische meetlat legde. Hij schrijft “Er bestaat brede internationale consensus over het feit dat naast ‘reparatie’ en ‘gerechtigheid’ ook het naar boven halen van de ‘waarheid’ een onmisbaar element in verzoeningsprocessen vormt waarin een antwoord wordt gezocht op groot onrecht uit het verleden.” Alles welbeschouwd komt Veraart tot de conclusie dat het Advies en Uitkeringsreglement niet voldoende zijn om (nu al) van een geslaagd verzoeningsproces te kunnen spreken; Veraart 2020, p. 26 e.v.

hebben; zouden bijvoorbeeld niet ook dwangarbeiders en verzetsmensen in aanmerking moeten komen?²⁸ En waarom gold de regeling niet voor personen die ná de aanvang van de spoorwegstaking, met ‘gewone’ in plaats van met “speciaal ingelegde” treinen werden gedeporteerd?²⁹

Wat er van deze en andere kritiek zij, tot nu toe is NS een van de weinige bij deportaties betrokken spoorwegondernemingen die een rechtstreeks gebaar maakte naar primaire doelgroepen van het Duitse vernietigingswezen: Joden, Roma en Sinti.

Weliswaar heeft eerder al de Franse spoorwegonderneming SNCF, die in de jaren 1942-1944 ongeveer 76.000 Joden deporteerde, in 2014 een fonds opgericht met daarin € 49 miljoen. Muller was mede hierdoor geïnspireerd om het gesprek met NS aan te gaan. Uitkering uit dit Franse fonds was echter beperkt tot een specifieke doelgroep van geëmigreerde Joden.³⁰ In aanmerking voor een uitkering kwamen louter voormalige Franse Joden en hun nabestaanden, die door SNCF naar concentratiekampen zijn gedeporteerd en die na de oorlog waren geëmigreerd en nu de Amerikaanse, Canadese of Israëliëse nationaliteit hadden.³¹ SNCF heeft dus niet, zoals NS nu wel heeft gedaan, voorzien in een uitkering aan door haar getransporteerde Holocaustoverlevenden en/of hun nabestaanden die in hun eigen land zijn blijven wonen. SNCF heeft zich daar integendeel actief tegen verzet, waarbij als argument onder meer werd opgevoerd dat zij met betrekking tot deze transporten over geen enkele autonomie beschikte.³² Dit leidde onder meer tot de dood van ruim 2000 werknemers

28 Hierover zijn Kamervragen gesteld door o.a. CDA's Slootweg; Kamerstukken II 2019/20, aanhangsel 2542.

29 Dit laatste is een consequentie van het in de definitie van ‘belanghebbende’ verstopte criterium “met speciaal ingelegde treinen”. Onder meer het Verbond Belangenbehartiging Oorlogsslachtoffers ageert hiertegen. Zie VBV, Brief aan NS, de heer mr. R.H.L.M. van Bostel en aan Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, met als onderwerp: Individuele tegemoetkoming late slachtoffers, 8 december 2019, te downloaden via vbvinfo.nl/individuele-tegemoetkoming-late-slachtoffers/.

30 Op 8 december 2014 is in Washington een akkoord tussen Frankrijk en de Verenigde Staten gesloten waarin de oprichting van dit fonds is geregeld. Het akkoord is op 1 november 2015 in werking getreden.

31 Le Monde, ‘Pour le rôle de la SNCF dans la Shoah, Paris va verser 100 000 euros à chaque déporté américain’, 5 december 2014, te downloaden via lemonde.fr/ameriques/article/2014/12/05/etats-unis-paris-va-indemniser-les-victimes-de-la-shoah-transportees-par-la-sncf_4535530_3222.html.

32 In Frankrijk is wel geprocedeerd tegen SNCF in verband met haar rol bij de deportaties, onder meer door Georges Lipietz e.a. In eerste aanleg werd de zaak door eisers gewonnen. De Rechtbank van Toulouse oordeelde o.a. dat SNCF de familie van Lipietz € 61.000 moest betalen; Tribunal Administratif de Toulouse, 2ème chambre, 16 mai 2006-6 juin 2006, N°0104248, M. A et consorts Lipietz/Préfet de la Haute-Garonne et Société nationale des chemins de fer français. De uitspraak is te downloaden via lipietz.net/IMG/pdf/TaToulouseJugement-Lipietz.pdf. SNCF is in hoger beroep gegaan. Le Cour Administrative d'Appel de Bordeaux heeft de claim vervolgens afgewezen. CAA Bordeaux, 27 mars 2007, N° 06BX01570, SNCF c/ MM. G.L et S., te downloaden via asser.nl/upload/documents/20120510T060724-Lipietz%20

van SNCF. Ongeveer 800 werknemers van SNCF zijn geëxecuteerd door nazi's omdat zij weigerden bepaalde orders uit te voeren. Bijna 1200 anderen zijn zelf gedeporteerd vanwege sabotage of andere 'ongehoorzaamheden'.³³

De Franse overheid heeft wel haar excuses aangeboden en € 4,9 miljard aan Franse Holocaustoverlevenden of hun nabestaanden betaald die nog in Frankrijk wonen (maar dus niet aan Franse emigranten).³⁴

De geste van SNCF jegens Joodse emigranten was overigens even weinig spontaan als die van NS. In Amerika waren in de jaren 2000 al enige procedures door geëmigreerde Franse Joden tegen SNCF aangespannen. Deze waren op meer formele gronden niet succesvol,³⁵ maar in 2013 werd door het Amerikaanse Congres een wetsvoorstel aangenomen om ondernemingen die van de Shoah geprofiteerd hadden, uit te sluiten als contractspartner, juist in een periode dat SNCF wilde meedingen naar de aanleg van hogesnelheidslijnen in de VS.³⁶

et%20a1.%20v.%20SNCF%20-%20Decision%20-%202027-03-2007.pdf. In hoogste beroep is het oordeel van het Hof in stand gebleven. Een kernoverweging van le Conseil d'Etat luidde: "Considérant qu'après avoir souverainement apprécié, sur la base des pièces du dossier qui lui était soumis, que la SNCF n'avait disposé d'aucune autonomie dans l'organisation des transports requis, pour en déduire ensuite que la SNCF, personne privée chargée d'un service public industriel et commercial, ne pouvait être regardée comme ayant, pour l'exécution de ces transports, agi dans l'exercice de prérogatives de puissance publique et en écartant, pour ce motif, la compétence de la juridiction administrative pour retenir celle des juridictions de l'ordre judiciaire, la cour n'a commis ni erreur de droit, ni erreur de qualification juridique des faits."; Conseil d'Etat, 2ème et 7ème sous-sections réunies, 21/12/2007, N° 305966, te downloaden via legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?oldAction=rechJuriAdmin&id-Texte=CETATEXT000018008093&fastReqId=1862230006&fastPos=2.

33 Fontaine 2017. Daarnaast zijn 2361 andere werknemers omgekomen bij bombardementen en dergelijke.

34 In 1999 is onder meer een Besluit van kracht geworden dat voorzag in compensatie van door antisemitische vervolging geleden materiële verliezen (ontnomen eigendommen e.d.), Décret n° 99-778 du 10 septembre 1999 instituant une commission pour l'indemnisation des victimes de spoliations intervenues du fait des législations antisémites en vigueur pendant l'Occupation, JORF n° 0211 du 11 septembre 1999 p. 13633 (hierna diverse keren geactualiseerd). Te downloaden via legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000578469&categorieLien=id. Daarnaast werd in 2000 een uitkering geregeld voor nabestaanden van antisemitische vervolging: Décret n° 2000-657 du 13 juillet 2000 instituant une mesure de réparation pour les orphelins dont les parents ont été victimes de persécutions antisémites, JORF n°162 du 14 juillet 2000 p. 10838, texte n° 10 legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000582825&categorieLien=id. Over deze tegemoetkomingen kort: cidi.nl/fonds-compenseert-door-franse-ns-gedeporteerden-in-buitenland/.

35 O.a. Abrams vs. Société Nationale des Chemins de fer Français, US Court of Appeals, Second circuit, November 09, 2004, Docket No 01-944. De zaak was in de VS aangespannen tegen SNCF door overlevenden die door SNCF gedeporteerd waren of nabestaanden van door SNCF gedeporteerde Joden. De claim werd afgewezen wegens gebrek aan bevoegdheid ("lack of jurisdiction") nu de Franse Staat SNCF, verweerder, had overgenomen, hetgeen SNCF immuun maakte voor een rechtszaak onder het aangevoerde juridische regime. Download: caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1046866.html.

36 Zoals Le Monde schrijft: "La compagnie française est actuellement à la recherche de contrats pour la construction de lignes à grande vitesse aux Etats-Unis" in: 'Des élus américains

De context en inhoud van de 'Franse' regeling zijn dus anders dan van de Uiterkeringsregeling die is opgesteld door de commissie-Cohen, onder meer doordat de SNCF vanuit diverse hoeken hard juridisch was aangesproken en juridische procedures had doorlopen.

NS heeft goed getaxeerd dat een procedure over deze kwestie snel onsmakelijk was geworden. De commissie-Cohen realiseerde zich op haar beurt dat zij een uiterst gevoelige opdracht had aangenomen. Juridische begrippen als 'aansprakelijkheid', 'onrechtmatig gedrag' en dergelijke zijn in het advies vermeden. De commissie heeft ervan afgezien een concrete rechtsgrond te expliciteren voor de uitkeringen waartoe zij adviseerde. Zelfs met betrekking tot die uitkering woog de commissie haar woorden. Het mocht geen compensatie of schadevergoeding heten, benadrukte Cohen, want geen enkel bedrag kan het leed vergoeden. "Het gaat om een moreel gebaar, waarmee de NS erkent: we hebben iets verschrikkelijks gedaan."³⁷

Grote afwezigheid in dit verband vormt de Nederlandse overheid. Zij heeft zich omtrent NS' medewerking aan deportaties steeds afzijdig gehouden, terwijl NS, nu de Staat enig aandeelhouder is, toch onder haar verantwoordelijkheid valt.³⁸ Mede daardoor kon het gebeuren dat de uitkering pas 75 jaar na de bevrijding tot stand kwam. De meeste overlevenden hebben het niet mogen meemaken, vooral hun nabestaanden zijn tegemoetgekomen. Wat betreft professor Meijers: het Uiterkeringsreglement kwam zo laat tot stand, dat zelfs zijn dochter toen niet meer leefden.

Hoewel over NS' positie een juridische discussie mogelijk was geweest en de dagvaarding van Zegveld wellicht als aanjager heeft gewerkt om uiteindelijk tot een geste vanuit NS te komen, hebben alle partijen in deze zaak ervan afgezien verdergaand te 'juridificeren'.³⁹ Het rechtssysteem vormde echter wel een

ciblen la SNCF pour son rôle dans la Shoah', *Le Monde*, 2 augustus 2013. Te downloaden via lemonde.fr/ameriques/article/2013/08/02/des-elus-americains-ciblen-la-sncf-pour-son-role-dans-la-shoah_3456659_3222.html.

37 Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS, 2019, p. 4.

38 Deze houding is nog onveranderd. Op Kamervragen antwoordde de minister: "Het instellen van de Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS (de commissie) is een besluit van NS. NS kan dergelijke besluiten zelfstandig nemen en heeft daarvoor geen instemming van de aandeelhouder nodig. Wel heeft NS de Minister van Financiën in zijn rol als aandeelhouder voorafgaand aan het besluit geïnformeerd over het voornemen om de commissie in te stellen.", Kamerstukken II 2019/20, Aanhangsel 2542, antwoord op vraag 2.

39 Veraart lijkt dit een gemiste kans te vinden. Veraart 2020, p. 26 e.v.: "De nadrukkelijke keuze voor een morele in plaats van een juridische oplossing stelt NS in staat de voorwaarden van het antwoord op dit onrecht geheel zelf te bepalen. De scherpe afwijzing van elke vorm van juridische aansprakelijkheid heeft onder meer tot gevolg dat NS zich niet hoeft te onderwerpen aan een vorm van publieke verantwoording en daardoor volledige controle kan behouden over het eigen narratief, zowel ten aanzien van het eigen verleden, als ten aanzien van de 'morele vormgeving' van het rechtsherstel."

belangrijke stok achter de deur. Dit is ook in minder gevoelige situaties vaak het geval.

Carel had als bestuurder ook de houding dat zijn juridische kennis en kunde van pas kwamen, maar dat hij die zelden hard uitspeelde. Zo kwam hij als decaan van de rechtenfaculteit terug op onrecht van heel andere aard waarbij de Leidse rechtenfaculteit betrokken was. Professor Buikhuisen werd ongeveer dertig jaar geleden zo fel aangevallen op zijn criminologisch onderzoek, dat dit niet kon worden voortgezet. Hij verliet de wetenschap voortijdig. De affaire bleef liggen, totdat Carel deze dertig jaar later opnam en daarmee aan de wieg van de rehabilitatie van Buikhuisen stond.⁴⁰ In dit geval was er geen dreiging met een juridische procedure nodig geweest. Carel reisde naar Spanje, waar Buikhuisen woonde, en besprak de zaak met hem. Zelf zei hij hierover:

“Ik weet als bestuurder dat als er een probleem is tussen een grote organisatie en een individueel personeelslid, het altijd veel moeilijker is voor het individu dan voor de organisatie. Bij de organisatie ontstaat veel eerder het gevoel: ‘Het is voorbij’. Maar als jij zélf de affaire of ‘het dossier’ bent, is dat zoveel zwaarder.”⁴¹

Deze woorden gelden niet alleen op het niveau van werknemer-werkgever. Zij zijn ook van toepassing op, bijvoorbeeld, de Joodse mens als individu tegen een organisatie als NS. Deze wijze van besturen en verantwoordelijkheid nemen, ook wanneer een bestuurder vaststelt dat zijn voorgangers dit hebben nagelaten, verdient navolging.

LITERATUURVERWIJZINGEN

- D. Barnouw, D. Mulder & G. Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945*, Zwolle: W-Books 2019.
- T. Fontaine (red.), *Cheminots victimes de la repression*, Perrin-SNCF 2017.
- R. Fuks-Mansfeld, *Joden in Nederlands in de Twintigste Eeuw*, Utrecht: Het Spectrum 2007.
- P. van Heesvelde, ‘Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorweg-exploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog’, in: B. van der Hertten, M. van Meerten & G. Verbeurgt (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven 2001.
- W. Otterspeer, *De wiekslag van hun geest: de Leidse universiteit in de negentiende eeuw*, Den Haag: Stichting Hollandse Historische Reeks 1992.
- W. Otterspeer, *Bolland: een biografie*, Amsterdam: Bert Bakker 1995.
- W. Otterspeer, *Het bolwerk van de vrijheid: de Leidse universiteit, 1575-1672*, Amsterdam: Bert Bakker 2000.
- W. Otterspeer, *Het bolwerk van de vrijheid: de Leidse universiteit in heden en verleden*, Leiden: Leiden University Press 2008.
- W. Otterspeer, *Flarden van een stem: Rinus van den Bosch (1938-1996)*, Amsterdam: De Bezige Bij 2009.

40 “‘Er zijn beslist kansen gemist’, Decaan Carel Stolker over de verzoening met Wouter Buikhuisen”, *Mare*, 19 november 2009.

41 Idem.

- H. Pen, 'Salo Muller: hoe één man gerechtigheid bracht voor velen', *Het Parool* 1 december 2018.
- A.J.C. Rüter, *Rijden en staken. De Nederlandse Spoorwegen in Oorlogstijd*, Den Haag: Nijhoff 1960.
- K. Schuyt, R.P. *Cleveringa – Recht, onrecht en de vlam der gerechtigheid*, Amsterdam: Boom uitgevers 2019.
- L.M.I.L. van Taalingen-Dols, *De strijd om een mensenleven, 1940-1945*, Goes: Oosterbaan & Le Cointre N.V. 1960.
- G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*, Amsterdam: Boom 2004.
- W.J. Veraart, 'Rechtsherstel als moreel design. Enkele kritische opmerkingen bij de Uitkeringsregeling NS voor vervolgingsslachtoffers', *O&A* 2020-2.
- N. Wouters, 'De jacht op de Joden 1942-1944', in: R. van Doorslaer (red.), *Gewillig België, Overheid en Jodenvervolging tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Gent: Soma 2007.
- "'Er zijn beslist kansen gemist', Decaan Carel Stolker over de verzoening met Wouter Buikhuisen", *Mare*, 19 november 2009.
- 'Des élus américains ciblent la SNCF pour son rôle dans la Shoah', *Le Monde* 2 augustus 2013.
- Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, *Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS*, 2019.