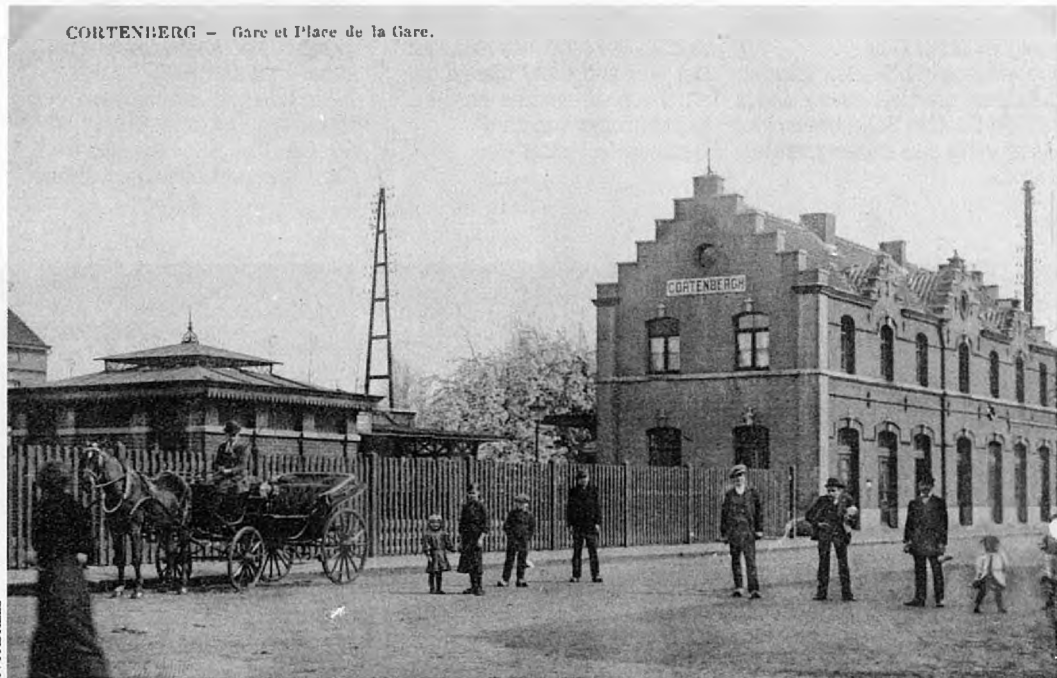


1866-1991 : 125 JAAR SPOOR BRUSSEL-LEUVEN

in Kortenberg en Erps-Kwerps

CORTENBERG – Gare et Place de la Gare.



P. PASTIELS

Tijdens de Hollandse periode werden de waterwegen ons voornaamste verkeersmiddel. Kanalen werden gegraven en rivieren bevaarbaar gemaakt. Reeds in 1816 vond de toenmalige regering een kanaal tussen Brussel en Charleroi onontbeerlijk. Hoewel Gray en Cockerill in 1821 aan koning Willem voorstelden de voorkeur te geven aan een spoorlijn, werd het voorstel verworpen.

De eerste bescheiden privé-spoorlijn in ons land kwam reeds in mei 1830 tot stand, nl. een smalspoor van 1 800 m dat de steenkoolmijn Le Grand-Hornu van Saint-Ghislain met het kanaal Bergen-Condé verbond. De wagentjes werden getrokken door paarden.

In september 1830 brak de Belgische Omwenteling uit en werd ons land onafhankelijk. Daarop blokkeerden onze noorderburen de monding van Schelde en Maas, waardoor ons verkeer bijna volledig stilviel. Er was nog wel de haven van

Oostende, doch de verbindingen met het achterland waren in feite onbestaande. De aanleg van een spoorwegnet bleek dan ook de oplossing die bovendien nog vrij snel verwezenlijkt kon worden.

De ingenieurs Symons en De Ridder van Bruggen en Wegen bestudeerden het Britse net en dienden dra een plan in dat na lange debatten door Kamer en Senaat goedgekeurd werd.

Zo zou België als eerste op het vasteland over een door de Staat ontworpen, verwezenlijkt en in bedrijf genomen spoorwegnet beschikken.

Het eerste baanvak Brussel-Groendreef – Mechelen werd op 5 mei 1835 in aanwezigheid van de koning plechtig ingehuldigd. Achtereenvolgens kwamen Mechelen – Antwerpen (3 mei 1836), Mechelen – Leuven (10 september 1837), Leuven – Tienen (22 september 1837)... zodat de Staat rond 1849 het geplande net verwezenlijkt had.

Twee jaar vóór de opening van de eerste lijn maakte men zich in Leuven en Tienen erg druk over die spoorlijnen die in de onmiddellijke buurt aangelegd zouden worden. Was de suikerstad vrij enthousiast, dan was de bierstad eerder terughoudend omdat de spoorweg slechts als noodoplossing gezien werd wanneer er geen waterweg bestond of aangelegd kon worden.

Sinds 1753 was er een kanaal tussen Leuven en Mechelen. Mocht een spoorverbinding met de Duitse grens noodzakelijk blijken, dan moest het vertrekpunt volgens de Leuvenaars in de buurt van de «vaartkom» gelegen zijn. Volksvertegenwoordiger De Quirini en graaf de Merode, toenmalig minister van Buitenlandse Zaken, deelden deze zienswijze en stelden voor de oosterlijn niet uit Mechelen of uit Antwerpen te laten starten, maar uit Leuven.

Hun voorstel werd evenwel verworpen.

In 1837 was de spoorlijn Mechelen – Leuven bruikbaar en hetzelfde jaar werd ze nog tot Tienen doorgetrokken.

Dra zag men de grote mogelijkheden en onbetwistbare welvaart van het spoor.

Men vroeg zelfs waarom Mechelen tot officieel middelpunt van het net uitgeroepen was. Beide steden meenden recht te hebben op een rechtstreekse en snelle verbinding met de hoofdstad. Ruim 20 jaar lang zouden talrijke deskundigen voorstellen indienen en concessies aanvragen voor een dergelijke lijn.

Zo ook de heer Verhaegen, die in 1837 een reisweg over Tervuren voorstelde. Terzelfdertijd stelde hij zich kandidaat voor een rechtstreekse verbinding van Brussel naar Gent over Aalst. Het Tiense stadsbestuur richtte zich tot de Vorst niet alleen om rechtstreeks met Brussel maar ook met Namen verbonden te worden.

Het Mechelse monopolie werd fel betwist. Leuven bleef niet bij de pakken zitten en vroeg een verbinding met Namen over een andere reisweg. Ir. Vifquain, eveneens inspecteur-adviseur van de regering, steunde beide voorstellen.

De regering liet echter weten dat Namen op de zogenaamde Zuiderlijn aangewezen was en dat dit voorlopig zo zou blijven.

Daarop bundelden Leuven en Tienen de krachten in hun strijd tegen Mechelen.

Daar ging men als een duivel in een wijwatervat te keer telkens het wettelijk voorrecht in opspraak kwam.

Tussen 1846 en de 20ste eeuw werden er eveneens talrijke plannen ingediend voor een Noord-Zuidverbinding in Brussel. Dat van ir. Le Hardy de Beaulieu zei dat dergelijke verbinding zinloos was omdat de enkele minuten tijdswinst te Brussel

nadien verkwist werden door de omweg langs Mechelen. Daarom vond hij een nieuwe lijn naar Leuven over Kortenberg onontbeerlijk.

De heer Troigneé, aannemer van openbare werken, ging daarmee akkoord en vroeg in december 1846 de nodige vergunning aan.

In die tijd testte men op de Dublin & Kingston Railway, in Ierland, op initiatief van Clegg en Samuda, een atmosferische spoorweg of luchtdruklijn.

Ir. Alexandre Vifquain, een familielid van ir. Jean-Baptiste Vifquain van Bruggen en Wegen en consulent van de regering, wou een dergelijke luchtdruklijn tussen Brussel en Leuven.

In Ierland was het project echter verkeerd gelopen omdat het te ingewikkeld was. Zo moest er tussen beide spoorstaven een luchtledige buis aangelegd worden. Langs boven was er een gleuf die door een ingevette lederen lap afgedekt werd.

Het eerste voertuig had een zuiger die langs de lap in de leiding drong en door de luchtdruk werd de trein voortgeduwd. Het laatste rijtuig sloot de leiding opnieuw af.

Het aanleggen van wissels en andere spoortoestellen op een dergelijke lijn was uitermate moeilijk. Bovendien bleken de ratten verlekkerd op de ingevette leren lappen, met alle gevolgen van dien.

Hoewel A. Vifquain niets meer zag in een dergelijke lijn, behield hij toch zijn aanvraag voor een concessie voor de verbinding Leuven – Brussel.

In regeringskringen was men radeloos. De voorstellen en kostenramingen waren zo uiteenlopend dat ir. Groetaerts, eveneens van Bruggen en Wegen, en zelf ontwerper van een Noord-Zuidverbinding, in 1852 belast werd met een onderzoek van alle voorstellen.

In 1853 dienden Vangindertaelen en Dandelin een zoveelste aanvraag in voor een concessie voor de lijn Brussel – Leuven via Kortenberg en merkten op dat het tracé over Tervuren door de hellende vlakken en twee tunnels veel te duur zou zijn.

We hadden het reeds over de heer Verhaegen, die een van de eerste ontwerpen maakte voor de rechtstreekse verbinding Brussel – Leuven. In 1855 had hij een nieuwe venoot nl. Vandenbossche, en ook een nieuw ontwerp. Beiden planden een lijn over Tervuren of Kortenberg doorlopend tot Heverlee, waar ze kon aansluiten op de lijn naar Duitsland, maar met een vertakking naar Leuven. In 1855 keurde Leuven verontwaardigd dat

In 1837 was de spoorlijn Mechelen – Leuven bruikbaar en hetzelfde jaar werd ze nog tot Tienen doorgetrokken.

In 1853 dienden Vangindertaelen en Dandelin een zoveelste aanvraag in voor een concessie voor de lijn Brussel – Leuven via Kortenberg en merkten op dat het tracé over Tervuren door de hellende vlakken en twee tunnels veel te duur zou zijn.

plan af. Daarop haalde ir. Le Hardy de Beaulieu opnieuw zijn plannen boven maar zocht eerst toenadering tot erekolonel Outies. Deze deelde niet alleen zijn zienswijze maar had eveneens plannen voor een overslagstation bij Wilsela, aan het kanaal Mechelen-Leuven. Op die plaats kwam trouwens later een stopplaats.

De broers Waring uit Londen, vrienden van ir. Vifquain, waren eveneens geïnteresseerd in een concessie voor een periode van 43 jaar.

De minister die voor de spoorwegen bevoegd was, oordeelde dat het nu welletjes was. Hij was overtuigd van de noodzaak van de lijn en besliste dan ook dat de Staat ze zou aanleggen en dat ze over Kortenberg zou lopen.

Inmiddels had ir. Groetaerts zijn studie voltooid en zijn conclusies neergelegd. Traditiegetrouw toonde ir. Vifquain dat de berekeningen en ramingen van zijn collega niet zomaar aanvaard mochten worden.

De regering keurde niettemin een krediet van 6 tot 7 miljoen goed en onderschreef de beslissing van de verkeersminister door te verklaren dat de Staat de lijn voor eigen rekening moest aanleggen wegens haar centrale ligging en haar belang als schakel van een internationale verbinding. De kamer ging niet akkoord.

In 1858 vroegen Missale en Vifquain opnieuw een concessie die zijzelf zouden aanleggen, maar waarvan ze de exploitatie onmiddellijk aan de Staat zouden overdragen indien de winsten gedeeld werden. Van hun kant vroegen Groulard en Defiège kredieten voor de aanleg van het vak Aarschot – Diest. Kregen ze voldoening, dan zouden ze ook het vak Leuven – Brussel verbinden. De regering bleef bij haar oorspronkelijke zienswijze en de wet van 14 augustus 1862 werd goedgekeurd. De nodige fondsen voor de aanleg van de zo lang verwachte verbinding Leuven – Brussel over Kortenberg werden ter beschikking gesteld. De werken konden aanvangen en op 15 december 1866 werd de lijn voor de goederendienst in bedrijf genomen en werden de stations geopend.

De reizigersdienst startte pas op 17 december 1866.

Mechelen was niet langer het wettelijk middelpunt van ons net. Wat was er intussen in de omgeving van Kortenberg gebeurd? Zolang de zaken vaag bleven, had men weinig aandacht voor het probleem.

Van 1850 kon de geïnteresseerde en welingelichte overheid raden dat de lijn er zou komen; ze stelde zelfs de plaats voor

waar het station moest komen, nl. dichtbij de grens met Nossegem, in de buurt van de Waalse baan en de Erpsestraat. Baron Snoy, toenmalig burgemeester van Erps-Kwerps, bleef niet bij de pakken zitten en vroeg eveneens een station voor zijn gemeente.

Het station kwam er in 1866 op de plaats waar het zich nu nog bevindt. Kreeg het de naam Kortenberg, dan lag het niettemin op Erpse bodem, zoals trouwens ook het stationsplein. Enkele jaren vóór de samenvoeging van de gemeenten werden de grenzen aangepast en gingen het station, het plein en de wijk Negenhoek naar Kortenberg. Op het grondgebied van Erps-Kwerps kwamen er echter nog twee stopplaatsen.

De eerste bevond zich aan de Zavelstraat en heette Erps-Kwerps. Er waren twee perrons, een overweg met slagbomen en een houten keet voor de overwegwachteres, die ook spoorkaartjes verkocht. De stopplaats werd op 3 november 1887 in gebruik genomen. Naar verluidt, gebeurde dat op verzoek van de heer Stevens, de invloedrijke bewoner van Wijnegemhof. Omstreeks 1920 verdween de stopplaats.

De tweede bevond zich op het gehucht Schoonaarde, vlakbij de huidige Kouterstraat en de Kerselarenstraat. Ze werd eveneens op 3 november 1887 geopend en kreeg de dichterbijge naam Olmenhoek. Schoonaarde mocht immers niet aangezien er in de buurt van Dendermonde al een station met die naam was. Deze stopplaats kwam vooral ten goede aan de bevolking van Meerbeek, Kwerps en Nederokkerzeel. De Oude Baan verloor aan belangstelling, en het duurde niet lang of de eenvoudige stopplaats werd een halte met een klassiek landelijk stationsgebouw van hetzelfde type als Nossegem.

Rond dit gebouw en de overweg ontstond een kleine woonwijk met het niet weg te denken «Café de la Gare». Toen de stopplaats aan de Zavelstraat verdween, werd de halte Olmenhoek omgedoopt in Erps-Kwerps.

De laatste haltechef, M. Van Bogaert, ging in 1934 met pensioen en enige tijd later werd de halte opnieuw een gewone stopplaats.

Werklieden bleven de slagbomen van de overweg bedienen en verkochten spoorkaartjes. Uiteindelijk werden ze ook afgeschaft.

Het gebouw werd nog een tijdje verhuurd maar uiteindelijk in 1988 gesloopt. Tot 1948 vermeldden de spoorplannen een verbindingsspoor «Lamin» in Erps-Kwerps.

Op 15 december 1866 werd de lijn voor de goederendienst in bedrijf genomen en werden de stations geopend. De reizigersdienst startte pas op 17 december 1866.

Tijdens het stoomtijdperk waren er op het grondgebied van Kortenberg en Erps-Kwerps twee spoorbruggen, één aan de Waalse baan en een tweede aan de Guldendellestraat, alsook talrijke overwegen.

Meestal was er een wegwachterswoning naast elke overweg en soms de zgn. routhuisjes, een gevolg van de vroegere primitieve seininrichting.

Voor de baanmeester, in de volksmond «pikeur», nu technisch sectorchef, was er eveneens een woning.

In de meeste stations van de lijn waren er vroeger een goederenloods, een goederenkoer met los- en laadsporen, een verhoogd goederenperron, een weegbrug en vaak particuliere spooransluitingen. De lijn werd geëlektrificeerd en kwam in 1955 in bedrijf. Overwegen werden door overbruggingen of onderdoorgangen vervangen.

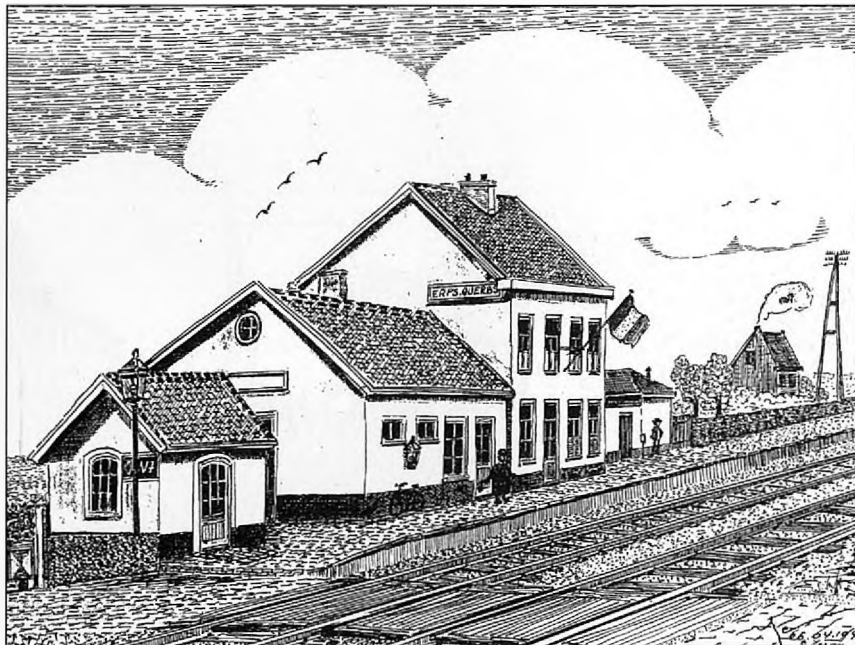
Bij gebrek aan belangstelling, om technische of economische redenen verdwenen de meeste goederenkoeren en spooransluitingen en werden heel wat uitrustingen vereenvoudigd, gerationaliseerd of uitgeschakeld.

Kortenberg is wel een uitzondering hierop, vermits de koersporen nog gebruikt worden en er een spooransluiting is naar de firma Volkswagen, een van de belangrijkste klanten van de NMBS.

Staan Kortenberg en Erps-Kwerps hier centraal dan mogen we toch andere belangrijke feiten van dit baanvak niet vergeten.

Vóór WO II bevond onze nationale luchthaven zich te Evere, in de buurt van de Haachtsesteenweg en het Oosterringspoor (Vilvoorde – Halle), op de plaats van het Navo-complex. De militaire en burgerlijke diensten, waaronder Sabena, hadden een spooransluiting; een aftakking van het Oosterringspoor. Deze liep nagenoeg van de huidige stopplaats Bordet in de richting van de langs de Haachtsesteenweg gevestigde diensten, doch werd slechts door goederentreinen gebruikt.

Tijdens de oorlogsjaren vond de bezetter Evere te klein en legde daarom meer noord-oostwaarts een uitgestrekt militair vliegveld aan met kern te Melsbroek. Het nut van de Everse spoorverbinding was de Duitsers niet ontgaan en ze beslisten hun nieuw vliegveld eveneens met een spoor te verbinden, en wel vanuit Zaventem. Vandaar liep dit spoor in een zeer lange bocht over het grondgebied van Nossegem en Steenokkerzeel naar Melsbroek.



Bij het eindpunt waren er twee sporen met halve maan, een voor militaire en een voor goederentreinen.

Onderweg waren er talrijke aftakkingen voor de bediening van ondergrondse bunkers.

Na de Bevrijding behield de NMBS de spooransluiting, paste deze aan en besliste tenslotte de intussen tot nationale luchthaven uitgeroepen installaties door pendeltreinen te bedienen. Die zouden om de twintig minuten tussen de air-terminus te Brussel-Centraal en Melsbroek rijden. Toen koning Boudewijn in 1955 een officiële reis naar het toenmalige Congo maakte, wijdde hij de nieuwe dienst in. Later werd de luchthaven uitgebreid en aangepast aan de steeds toenemende vereisten van het luchtverkeer.

De kern werd naar Zaventem overgeheveld. Het tracé van de spoorverbinding werd eveneens gewijzigd en onder draad gebracht en de oorspronkelijke motorwagens vervangen door elektrische.

We zagen reeds dat de landelijke bevolking tussen Brussel en Leuven van 1835 tot 1866 nogal onverschillig bleef voor de komende spoorwegproblemen. Dit was waarschijnlijk het gevolg van een gebrek aan informatie. Toen de lijn in 1866 werd ingewijd en de eerste trein voorbijpuffte, kwamen er reacties als zou de stoomlocomotief een duivelse uitvinding zijn.

Eigenlijk kreeg de gewone man pas na WO I medezeggenschap in het dagelijks gebeuren. Tot dan onderzochten uitsluitend prominenten de kleine en grote problemen en spraken er zich namens de bevolking over uit, meestal ook met

De landelijke bevolking tussen Brussel en Leuven bleef van 1835 tot 1866 nogal onverschillig voor de komende spoorwegproblemen.



inachtneming van het eigenbelang. Waarschijnlijk heeft de gewone man nooit iets geweten van de plannen voor een spoorlijn tussen Leuven en Brussel. De burgemeester en de schepenen waren wel op de hoogte en ondernamen reeds rond 1850 stappen opdat er te Cortenberg een station zou komen. Vanuit hun functie was dat wel normaal, doch er werd beweerd dat ze ook aan grondspeculatie dachten. Zowel adel als kerkelijke overheid verzetten zich destijds vaak tegen de aanleg van spoorlijnen, later ook tramlijnen, vanwege het mogelijke verlies van goedkope arbeidskrachten en vanwege de mogelijke ontkerstening van de parochianen. Trein en tram kwamen er niettemin en hadden een zeer positieve invloed op handel en nijverheid, op de ontsluiting van

het gewest, kortom op het hele dagelijkse leven.

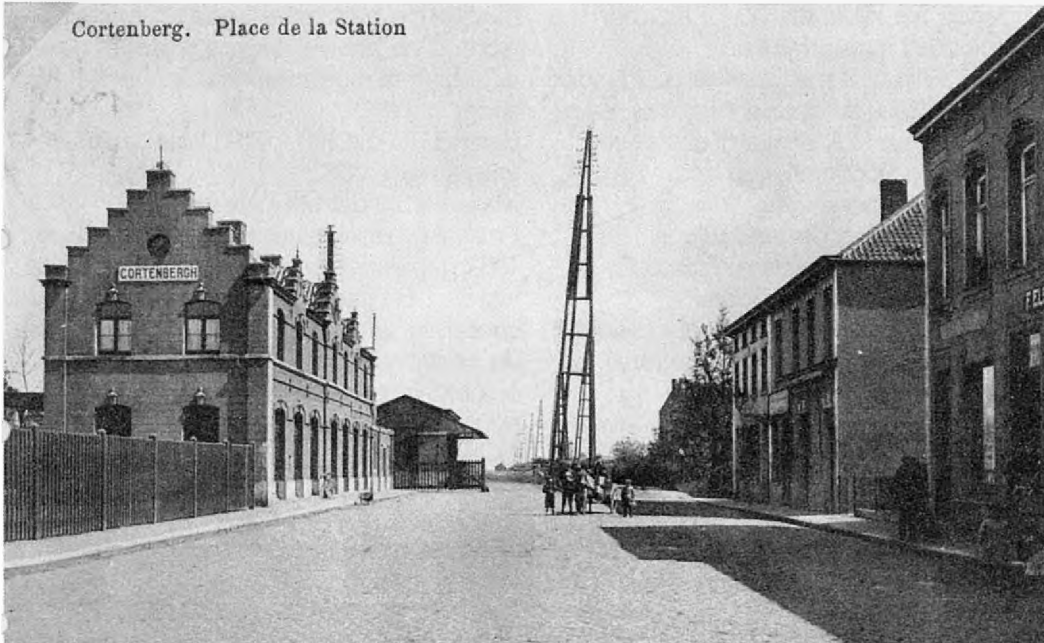
Rond de eeuwwisseling kwam er een groots ontwerp ter sprake, een hogesnelheidslijn «avant la lettre». De gebruikte terminologie is treffend omdat ze zelfs vandaag niet verouderd lijkt. Voor dat snelspoor dacht men reeds aan de elektrische tractie en zeker op het vak Leuven-Brussel. Men voegde eraan toe dat dit spoor gemoderniseerd zou worden en dat het zowel door de nieuwe sneltrein als de gewone dagelijkse stellen gebruikt zou worden.

Voorbij Leuven zou er een lijn in eigen bedding komen. Ze zou buitengewoon rechtlijnig zijn en Luik niet aandoen, maar over Wezet de Duitse grens bereiken. In Luik werd dadelijk de alarmklok geluid. Het probleem had evenwel een internationaal karakter en ook een

Cortenbergh — La Gare et Place de la Gare.



Cortenbergh. Place de la Station



gevaarlijke strategische achtergrond. Reeds voor het einde van de 19e eeuw had de Duitse keizer onze koningen Leopold II en Albert ervan verwittigd dat een oorlog met Frankrijk onvermijdelijk was; dat België tijdig aan zijn zijde moest scharen en dat wie niet met Duitsland wou meewerken, samen met Frankrijk vernietigd zou worden.

Plannen voor de invasie van ons land waren al lang klaar. De spoorwegen zouden hierbij een buitengewone rol spelen. Alle spoorlijnen en stations aan de Duitse zijde van de landsgrens waren speciaal voor militaire doeleinden uitgerust.

Er werden regelmatig grootscheepse oefeningen gehouden.

Het geplande snelspoor werd zeer behendig voorgesteld en bood natuurlijk voordelen. Bij onze Generale Staf had men

aandachtig de evolutie van het probleem gevolgd en toonde men zich zeer bezorgd om het blinde vertrouwen in onze oosterburen, vooral na de bedreigingen aan onze vorsten.

Het was echter duidelijk dat het geplande snelspoor buiten de draagwijdte van de kanonnen van de Luikse forten lag en dat bij een eventuele invasie heel wat legerkorpsen ongehinderd naar het centrum van ons land getransporteerd zouden kunnen worden.

Het ontwerp werd verworpen tot grote opluchting van de beperkte groep ingewijden. Toen de eerste wereldoorlog uitbrak, gebruikten de Duitsers met succes de zorgvuldig voorbereide spoorweginfrastructuur. Niettemin werd ook die Blitzkrieg een vier jaar durende ellende.

Door het ontbreken van het geplande

snelspoor moest de bezetter noodgedwongen een noodoplossing bedenken. De noodzakelijk geachte lijn moest over Nederlands Limburg lopen, maar dat kon niet omdat Nederland neutraal en onbezet gebleven was. Reusachtige werken werden uitgevoerd voor een lijn van Aken naar Tongeren en zo verder langs het bestaande Belgische net naar het IJzerfront of naar Frankrijk. Die lijn kon pas in 1916 in gebruik genomen worden. Bij de aanvang van de 20e eeuw kwam er een zoveelste plan voor een Noord-Zuidverbinding in Brussel, ontworpen door ir. F. Bruneel. De plannen werden goedgekeurd en op enkele details na uitgevoerd. De zaken verliepen evenwel niet erg gemakkelijk, aangezien twee wereldoorlogen voor een lange onderbreking zorgden. Het geheel kon in gebruik worden genomen, nadat koning Boudewijn het kunstwerk op 4 oktober 1952 plechtig ingereeden had. Reeds in 1902 had men aan de rookhinder gedacht in deze ruim drie kilometer lange tunnel. Daarom stelden de deskundigen voor de stoomlocomotieven door elektrische te vervangen. Maar dan moesten de reizigers in Brussel-Noord en in Brussel-Zuid op klassieke treinen overstappen. Anders moest er van locomotief gewisseld worden. Zowel de ene als de andere oplossing was tijdrovend. Ir. Carlier stelde bijgevolg in 1912 voor alle lijnen rond Brussel, in een straal van 30 kilometer te elektrificeren. Ir. Deleu van de Leuvense universiteit en een in 1904 opgerichte firma, later bekend als ACEC, steunden dit ontwerp. De voeding zou gebeuren langs een derde spoorstaaf (zoals nu voor de Brusselse metro) onder een spanning van 1200 tot 1500 volt. Onze hedendaagse elektrische treinen rijden onder een spanning van 3000 volt gelijkstroom, maar dan met een bovenleiding. Het piekuurvervoer was en blijft een netelig probleem, zeker op het baanvak Brussel - Leuven. Op de lijn Brussel - Antwerpen, de lijn met het dichtste verkeer werden vier sporen aangelegd zodat het verkeer er veel soepeler verloopt. Voortgaand op de daar opgedane ervaring dacht men aan een gelijkaardig plan voor alle lijnen rond Brussel. Tot 15 km voor de hoofdstad zou men vier sporen aanleggen en drie tussen de 15e en 30e kilometer. Op lijn 36 zouden er dus vier sporen geweest zijn tot Kortenberg, en vandaar drie naar Leuven. Er kwam natuurlijk verzet tegen de geplande onteigeningen, een politieke en

structurele hervorming van het land lag in het verschiet en men verkoos te wachten en naar andere plannen uit te zien. Een derde spoor tussen Haren en Zaventem kwam er niettemin en bewijst goede diensten. Bovendien kwam er tussen Haren-Zuid en Diegem een dubbele verbinding met het Oosterringspoor, die wel nuttig zou zijn voor een nieuwe treindienst Leuven - Leopoldswijk en Schuman. De voornaamste Europese staten beschikken over hogesnelheidstreinen en door hun groeiend succes worden de nodige lijnen verder aangelegd of aangepast. Eigenlijk zou het hele Europese continent over een hogesnelheidsnet moeten beschikken. Ook ons land. Logisch gezien zou een SST, die naam waardig, op een spoor in eigen bedding moeten rijden. Is zulks niet het geval, dan moeten de bestaande lijnen aangepast worden en hoewel de prestaties merkkelijk lager liggen, liggen de kosten vrijwel even hoog. Een «SST» die 160 tot 180 km/u. rijdt, is immers geen SST. Nu is het zo dat het baanvak Brussel - Leuven, net zoals voor het in 1902 geplande sneeverkeer, aangepast zal worden. Dit houdt twee bijkomende sporen in. Die komen aan weerszijden van de bestaande, zodat er heel wat onteigeningen moeten gebeuren. Zelfs met een degelijke vergoeding ziet niemand graag zijn huis met een tuintje verdwijnen. Maar doorgaans komt de kritiek van mensen die niet onteigend worden. Het is evenwel niet de bedoeling een polemiek uit te lokken. Het SST-probleem behoort sedert het begin van de zeventiger jaren evenwel tot de lokale spoorweggeschiedenis en moest dus wel vermeld worden.

Welke invloed had de spoorweg op de samenleving in Kortenberg, Erps-Kwerps en omliggende gemeenten? H. Vanoppen, doctor in de moderne geschiedenis, heeft talrijke werken geschreven over alle mogelijke aspecten van de lokale geschiedenis. Belangstellenden zullen hier dan ook een rijk gestoffeerd antwoord vinden. □

