De Lange Koepoortstraat werd de voorbije maanden tot woonerf heringericht. *Woon*erf, wat ze in feite niet is — het is maar een woord. De straat met smalle trottoirs en een brede, geasfalteerde rijweg werd van gevel tot gevel in eenzelfde materiaal en zonder boordstenen heraangelegd, waarna banken, fietsstallingen, papiermanden, geschrankte parkeervakken en straks ook bomen voor een gebroken langsprofiel moeten zorgen, teneinde het gemotoriseerd verkeer tot traagheid te inspireren (of te dwingen). Ook de rijrichting werd aangepast, zodat ze niet langer in het verlengde loopt van de Korte Koepoortstraat, en de smalle Wolstraat (met nog veel smallere trottoirs) voortaan het verkeer van de twee Koepoortstraten te verwerken krijgt.

© jvs

Antwerpen, Lange Koepoortstraat, augustus 2020

© jvs

Antwerpen, Lange Koepoortstraat, augustus 2020

© jvs

Antwerpen, Lange Koepoortstraat, augustus 2020 — stilstaande en rijdende obstakels, geen pretje voor voetgangers

© jvs

Dit is, ter vergelijking, de Korte Koepoortstraat, met trottoirs, boordstenen en een rijweg, waar ook een tram op rijdt.

Antwerpen, *Korte* Koepoortstraat, augustus 2020

© jvs

Zeg me dat ik nostalgisch ben, dat ik naar de Lange Koepoortstraat van toen verlang, toen ik nog jong was, en vele zwarte haren had. Ik heb immers (drie jaar?) in de Lange Koepoortstraat gewoond (in een krot) en parkeerde er mijn deux-chevaux voor de deur. [Dat was makkelijk toen : 's morgens verliet ik de stad voor haar buitenwijken, en 's avonds waren de straten leeg wanneer ik terug thuis kwam.]

Je mag dus zeggen dat ik niet objectief ben, als het over de Koepoortstraat gaat : **ik ben niet bepaald gelukkig met de wijze waarop de Lange Koepoort-straat de voorbije maanden tot woonerf werd heraangelegd.**

De Lange Koepoortstraat had smalle trottoirs (1,50 m, zeg maar) en een brede rijweg, die ook als parkeerzone gold. Daar mocht wel wat aan gebeuren : verbreed de trottoirs, zou ik zeggen, en maak een fietsstraat van de rijweg. Maar dat heeft men niet gedaan. Van gevel tot gevel werd één natuurstenen tapijt gelegd, waarop vervolgens fietsstallingen, banken en papiermanden, en straks ook bomen werden (worden) geplaatst, en waarop parkeervakken zijn aangeduid. Vaak lijkt het er op dat ze niet zozeer om hun banale functie (zitten, papiertje wegwerpen...) dan als obstakels zijn geplaatst. Om het gemotoriseerd verkeer te remmen.

Een woonerf is een goede oplossing, voor straten die effectief een woon-erf zijn.

De woonerfoplossing zoals die in de Lange Koepoortstraat werd toegepast houdt onvoldoende rekening met de evolutie van het verkeer, dat niet langer alleen uit voetgangers, fietsers, (bromfietsers), auto's en lichte of soms zware vrachtwagens bestaat, maar ook uit elektrisch ondersteunde fietsen, zoeffietsen (of speedpedelecs), bakfietsen, cargofietsen, fietscouriers, elektrische motorfietsen en steps... Ook het onderscheid tussen traag verkeer (voetgangers en fietsers) en snel verkeer (auto's, etc.) is in de stedelijke context niet meer zo scherp.

De idee de snelheden aan de hand van obstakels te temperen heeft haar slag-kracht verloren. In deze beginnende 21ste eeuw moeten andere maatschappelijke en technologische oplossingen mogelijk zijn.