



Vervoerregio
ANTWERPEN

Nota Feederlijnen

Gevalideerd dd 25/03/2021

Door de Vervoerregioraad Antwerpen

Openbaar Vervoer: Feederlijnen

Het openbaar vervoer vormt, in combinatie met de fiets, de ruggengraat van het mobiliteitssysteem. Voor de taakstelling, die het openbaar vervoer in de ambitie naar een modal split van 50/50 te vervullen krijgt, is een kwaliteitsslag van dat OV onontbeerlijk.

Daarom introduceerden we in de het Routeplan 2030 kwaliteitseisen op vlak van snelheid, frequentie, exploitatieperiode, betrouwbaarheid (met de nadruk op stiptheid), aansluitingen en uitstraling; Samen vormen ze het kwaliteitslabel A-net, waaraan de daartoe geselecteerde trein-, tram- en busverbindingen voldoen. Dat staat op die manier in voor hoogfrequent, snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer binnen de hele Vervoerregio Antwerpen.

In kernen die niet rechtstreeks aangesloten zijn op het regionale A-net van openbaar vervoer, veelal kernen in het buitengebied, zorgen lokale feederbuslijnen voor een vlotte en betrouwbare verbinding met dat A-net.

Feederlijnen

De lokale feederlijnen hebben vaak een tangentieel karakter en verbinden ook nabijgelegen kernen met elkaar; ze hebben dus ook een belangrijke bovenlokale functie.

De op de feederbuslijn aangeboden capaciteit (type voertuig, frequentie) moet in overeenstemming zijn met zowel het potentieel in het gebied/de kern/de wijk van herkomst als met het aanbod in het knooppunt waarop de lijn georiënteerd is (openbaar vervoer van hoger schaalniveau, deelsystemen, ...). Het aanbieden van de juiste capaciteit op het juiste moment (van de dag, van het uur) is in deze context dan ook cruciaal en in een aantal gevallen belangrijker dan het aanbieden van een gekadanseerde frequentie, zoals die op het A-net heerst. Het leveren van betrouwbare aansluitingen op beperkte momenten van het uur (de momenten dat het zinvol is) is immers dé bestaansreden van zulke feederbuslijnen. Frequenties zullen in een aantal gevallen (mogelijk) lager liggen dan op de lijnen van het A-net. Ook de exploitatieperiode zal veelal beperkter zijn. In een aantal gevallen zullen bussen met een lagere capaciteit ingezet kunnen worden.

De kwaliteitseisen op het vlak van betrouwbaarheid, snelheid, aansluitingen en overstap (en dus doorstroming op de feederbuslijn) liggen echter even hoog dan op het A-net. Dit is een logisch gevolg van de nadruk die er in het Decreet Basisbereikbaarheid wordt gelegd op combimobiliteit en het belang van overstappen.

Kaart en legende

In de kaart worden de verbindingen, die in aanmerking komen als feederlijnen, schematisch weergegeven als rechte lijnen tussen twee kernen. Daarmee wordt m.a.w. geen suggestie gemaakt over de exact te volgen reisweg noch de aaneenschakeling van deze verbindingen. Het spreekt voor zich dat zowel de bepaling van de reisweg als de koppeling van de verbindingen op de meest zinvolle manier moeten gebeuren.

Bijkomend onderzoek dient hierrond (permanent) gevoerd te worden en wel vanuit de oogpunten 'eigen vervoerpotentieel' en 'overstappotentieel in de knooppunten waar de lijnen op georiënteerd zijn'. Niet alleen de te volgen reisweg, maar ook het te hanteren aanbod (frequentie, eventuele kadans, bedieningstijden, capaciteit van de voertuigen,...)

resultaten uit dat onderzoek. Het Vervoersplan 2022 geldt als vertrekpunt voor de suggestie van feederlijnen. De grote meerderheid van de gesuggereerde feederlijnen behoort nu (1/01/2022) tot het aanvullende net en zelfs tot het kernnet van het openbaar vervoer, dat dus als startbasis kan gelden voor het verder onderzoek.

Voor de deurbane zone in en rond de stad Antwerpen en voor het kleinstedelijk gebied Lier wensen wij het volledige aanbodschaama van het Kernnet/aanvullend net te volgen, zoals dat op 1/01/2022 in voege zal gaan. Dit schema staat dan ook niet aangegeven op de onderstaande kaart.

In de brede vervoerregio worden, bovenop de verbindingen die nu reeds in het kernnet/aanvullend net zijn opgenomen, wel enkele bijkomende verbindingen gesuggereerd.

Het gebruik van al deze verbindingen zal permanent opgevolgd worden en de resultaten van deze monitoring dienen vertaald te worden in een eventueel bijgestuurd aanbod op vlak van bijvoorbeeld frequentie en capaciteit. Overall gelden bij de evaluatie steeds de uitgangspunten: 'eigen vervoerpotentieel' en 'overstappotentieel in de knooppunten'.

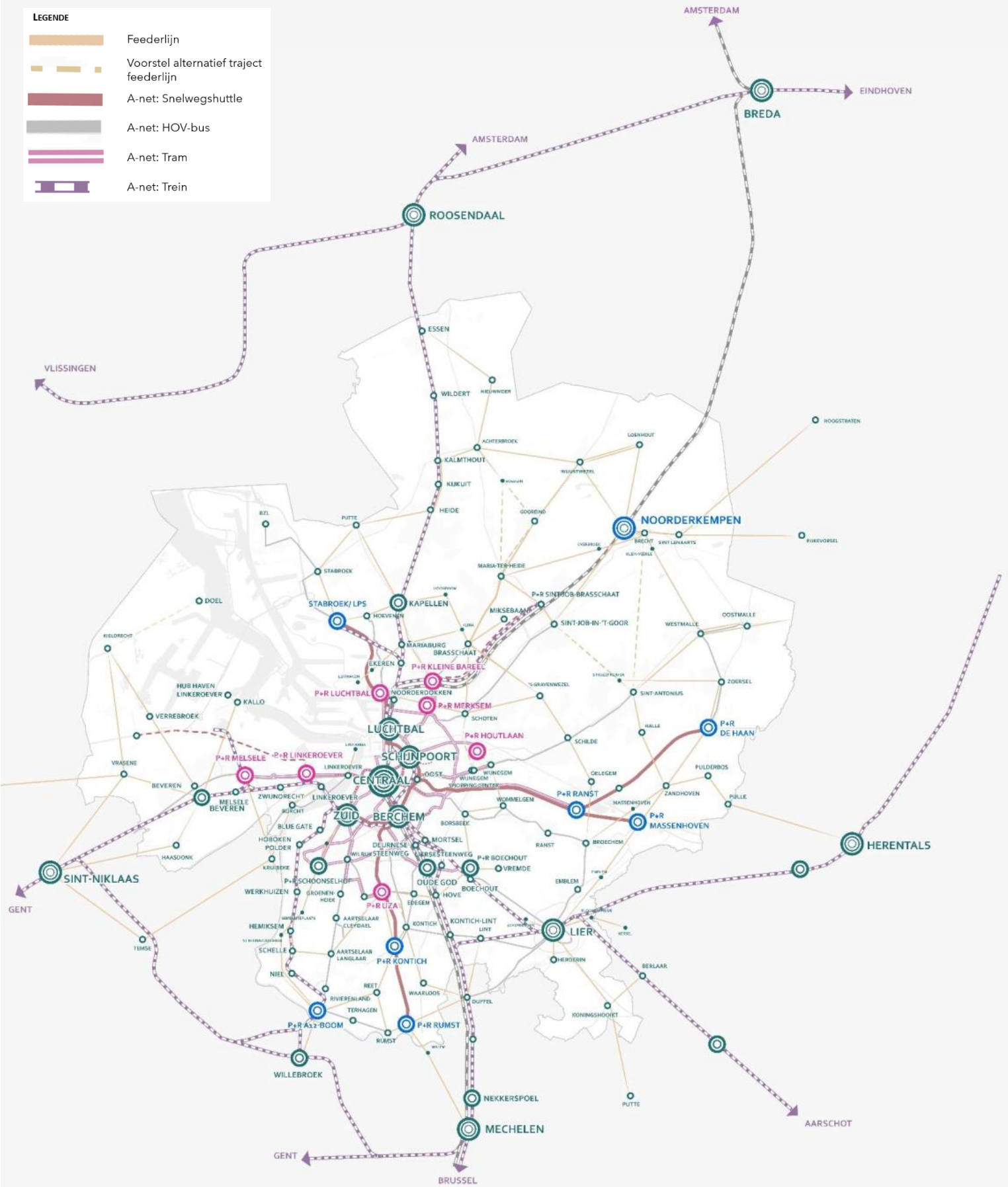
Opmerking:

Het kaartmateriaal wordt nog aangepast aan de laatste versie op basis van de opmerkingen.

Volgende feederlijnen worden nog toegevoegd:

- Verbinding Morsel –Borsbeek Carrefour (R11)
- Verbinding Kruibeke veer –Beveren
- Verbinding Kalmthout –Putte (N111) i.p.v. verbinding Kalmthout –Heide –Putte

- LEGENDE**
- Feederlijn
 - Voorstel alternatief traject feederlijn
 - A-net: Snelwegshuttle
 - A-net: HOV-bus
 - A-net: Tram
 - A-net: Trein



Figuur feederlijnen Routeplan 2030