

Verslag studiereis Aalborg

Van 17 tot en met 19 september 2025 organiseerden Mobycon en Forseti een studiereis naar Aalborg, Denemarken. Doel van deze studiereis was het opdoen van inspiratie en uitwisselen van kennis rond de Deense organisatie en invulling van publieke mobiliteit, evenals tussen deelnemers van de studiereis (waaronder ministerie, ov-autoriteiten, gemeenten en uitvoeringsorganisaties).

Woensdag 17 september 2025

Nadat onze flexibiliteit en geduld flink op de proef is gesteld op de reis richting Aalborg, gaat op woensdagmiddag het inhoudelijke programma van start. We trappen af bij **Nordjyllands Trafikselskab (NT)**, de regionale vervoerautoriteit van Noord-Jutland.

Bij NT worden we uitgebreid meegenomen in de manier waarop het openbaar vervoer in Denemarken is georganiseerd. Namelijk via 5 regionale vervoerautoriteiten, waaronder NT. Regio (vergelijkbaar met de Nederlandse provincie) en gemeenten zijn eigenaar van deze vervoersautoriteit en bepalen het serviceniveau van het openbaar vervoer. De regio doet dat voor de regionale en snelbussen, regionale treinen en vraagafhankelijk openbaar vervoer (Flextur en Plustur). Gemeenten doen deze 'bestelling' voor de lokale en schoolbussen, evenals het doelgroepenvervoer en overig vraagafhankelijk openbaar vervoer (Flextur en Plustur). Het is vervolgens aan NT (en in andere regio's de andere vervoerautoriteiten) om op basis van deze 'bestellingen' het publieke vervoer te organiseren en (door)ontwikkelen.



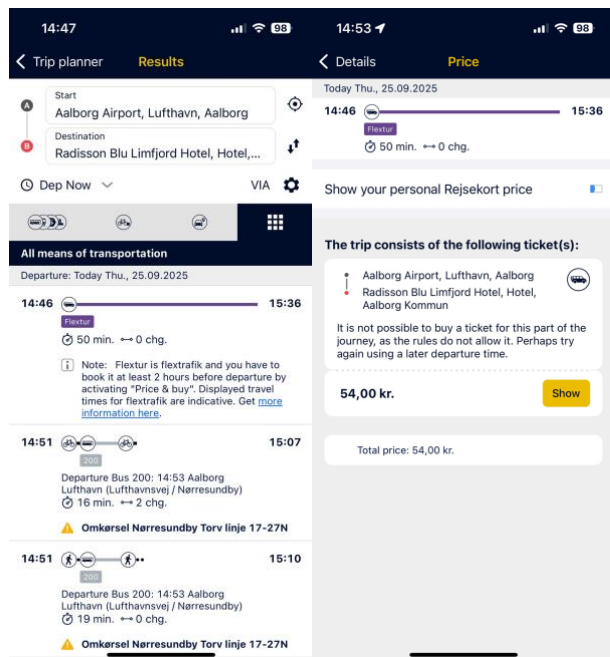
Figuur 1 De vervoerautoriteiten per regio.

Via tenders worden bus- en taxivervoerders gecontracteerd om dit vervoer uit te voeren zoals gevraagd door NT (en indirect door regio en gemeenten). Doordat er – voor het busvervoer – wordt gewerkt met *lijnconcessies*, zijn er meer vervoerders actief dan in Nederland. Het vraagafhankelijke vervoer (onder de noemer FlexTrafik) is deels georganiseerd via een spotmarket model, en resulteert daardoor ook in een grotere hoeveelheid aanbieders. Al met al kent dit 'Deense model' via de vervoerautoriteiten met ontwikkelingsfunctie een verregaandere publieke regie op publieke mobiliteit dan we in Nederland gewend zijn.

De Deense evenknie van ov-chipkaart is de Rejsekort. De 5 vervoerautoriteiten zijn, samen met de Staat, eigenaar van deze reiskaart. Waar we in Nederland vanuit ov-chipkaart doorontwikkelen richting OVpay, kiest Denemarken de weg naar een digitale reisapp – waar je met één keer swipen bent ingecheckt. Deze app vervangt vanaf 2026 de fysieke Rejsekort.

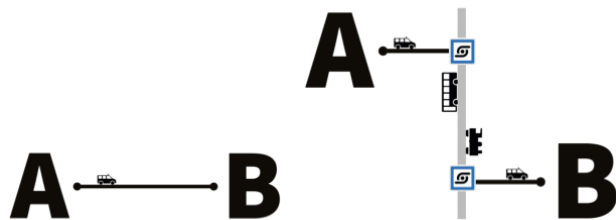
Reizen boeken en plannen (en evt. zelfs betalen) doe je in Denemarken via de landelijke Rejseplanen app (door HaCon). Ook deze landelijke app is eigendom van de vervoerautoriteiten en

de Staat. Zowel openbaar vervoer, deelmobiliteit, vraagafhankelijk (openbaar) vervoer als carpoolmogelijkheden verschijnen in deze reisplanner. Andere aanbieders van reisplanners zijn er volgens NT niet, omdat de businesscase onvoldoende aantrekkelijk is door de aanwezigheid van één landelijke reisplanner in overheidshanden.



Figuur 2 Rejsplanen

Doorontwikkeling van het publieke vervoer gebeurt onder meer aan de hand van een Mobiliteitsplan, met daarin onder meer aandacht voor meer flexibele reismogelijkheden in landelijk gebied. Ook hier spelen ontwikkelingen rond het strekken van lijnen. In aanvulling op deze gestrekte lijnen, gaat (steeds) meer aandacht uit naar de ontwikkeling van mobiliteitshubs en Flextur en Plustur – de Deense vraagafhankelijke openbaar vervoerformules. Flextur biedt daarbij deur-deur mogelijkheden waar en wanneer er geen openbaar vervoer beschikbaar is. Plustur vervult een ‘feeder’-functie tussen deur en hub, wanneer de ov-halte (te) ver weg is.



Figuur 3 Links: het principe van Flextur; Rechts: het principe van Plustur

Na de informatieve presentaties van NT - met meer dan voldoende gelegenheid voor scherpe vragen, neemt **Nabogo** ons mee in de kansen voor carpoolen. In het licht van de ontwikkelingen uit het Mobiliteitsplan, krijgt carpoolen een steeds belangrijkere plek in het Deense publieke vervoer. Nadrukkelijk niet als vervanging van openbaar vervoer, maar in aanvulling op. Het creëert extra

vervoersmogelijkheden waar en wanneer er geen openbaar vervoer beschikbaar is, maar kan bijvoorbeeld ook dezelfde functie vervullen als Plustur (voor- en natransport naar bus of trein). Chauffeurs krijgen een kleine vergoeding voor het meenemen van een reiziger. Nabogo werkt samen met regio's, gemeenten en bedrijven (zoals Lego) en zet met een speciaal eventteam sterk in op het promoten van de mogelijkheid om te carpoolen.

We sluiten deze eerste informatieve dag af met een diner in ons hotel. Na één middag al genoeg stof tot nadenken en discussie!

Donderdag 18 september 2025

Op de tweede dag van de studiereis begeven we ons opnieuw naar het kantoor van NT. De **gemeente Aalborg** neemt ons daar mee in de rol van de gemeente ten opzichte van NT, en hoe de gemeente het BRT-project Plusbus heeft aangepakt.

De gemeente Aalborg is samen met de regio Noord-Jutland en de andere gemeenten in de regio eigenaar van NT en heeft daarmee ook zelf zeggenschap over het aanbod van publieke mobiliteit. Voor de meeste gemeenten geldt dat zij aanbod van vast en flexibel vervoer bestellen bij NT, en de ontwikkeling van het netwerk grotendeels overlaten aan NT. Gemeente Aalborg is echter een stuk groter (in inwoners) dan de overige gemeenten en heeft zelf een duidelijke rol bij de ontwikkeling van het stedelijke ov-net. Die rol wordt vervuld door een aparte afdeling binnen de gemeente. De strategische ontwikkeling gaat aan de hand van ontwikkelplannen die ca. 15 jaar meegaan. Jaarlijks wordt er bijgestuurd in de dienstregeling met een cyclus die vergelijkbaar is met die van de Nederlandse vervoerplannen. Het ov-net van Aalborg is in zijn geheel aanbesteed (door NT) en de exploitatie is in handen van één partij, het Noorse Tide.

Een belangrijke recente ontwikkeling in het netwerk in Aalborg is de introductie van de Plusbus (lijn 2). Deze BRT-ontwikkeling fungeert als 'groeias' van stedelijke ontwikkeling in Aalborg en past bij de groei die de stad heeft doorgemaakt van industriestad naar modern centrum van de regio. Plusbus bedient onder meer het stadscentrum, ziekenhuis en universiteit, het station, een P&R en verschillende woongebieden. Voorheen werd de universiteit verbonden met een reguliere bus, maar die zat aan de top van haar capaciteit.

Oorspronkelijk was op de Plusbus-route een lightrailverbinding voorzien, maar o.a. kosten en inpassing in het stadscentrum maakten dat BRT een meer voor de hand liggender keuze werd. Toch verliep ook de planning, aanleg en opstart van de Plusbus niet zonder slag of stoot. De inrichting van de wegen maakte dat de ruimte soms te krap was om een volwaardige eigen busbaan te kunnen realiseren. Ook werken de systemen die de bus prioriteit moeten geven bij verkeerslichten nog niet overal naar behoren. Maar al met al is er nu een Plusbus met eigen busbanen, prioriteit bij kruisingen, frequente bediening, hoogwaardige dubbelgelede voertuigen en luxe haltes.

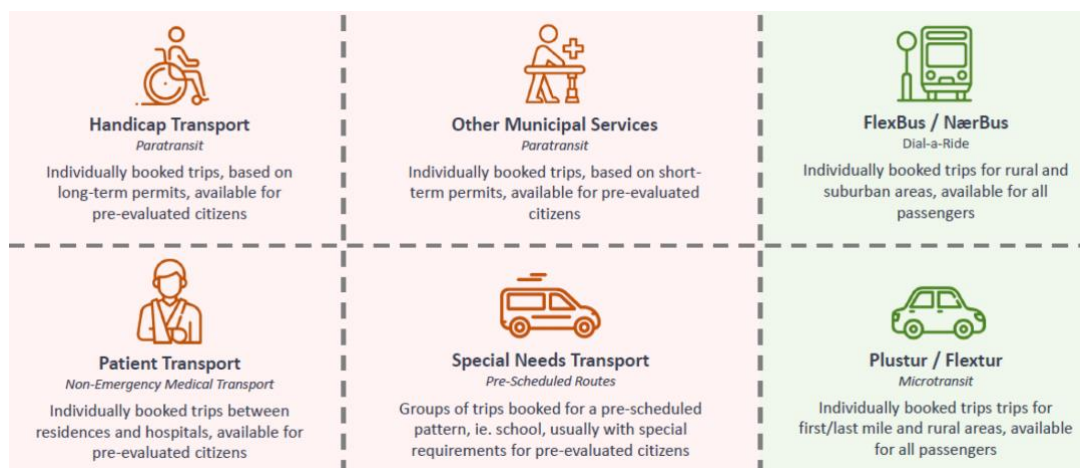
Na de presentatie over de Plusbus gingen we naar buiten voor een tour langs verschillende highlights van de Plusbus-lijn. Daarbij hadden we onder meer aandacht voor het heringerichte stationsplein waar de Plusbus-halte met opvallende overkapping een belangrijk onderdeel van is.

Ook bezochten we een P&R (*pendlerspladsen*). Met een display langs de weg wordt de Plusbus aangekondigd aan automobilisten, maar het gebruik van de P&R in combinatie met bus valt nog wat tegen. Het feit dat je met de auto nog makkelijk in het centrum van Aalborg kunt komen draagt hier mogelijk aan bij. Wel wordt de P&R vaak gebruikt voor carpoolen.

Wat opvalt is dat de stad nog niet overal rondom het BRT-traject is volgebouwd, en de bus dus ook nog niet overal volledig vol zit. Zo reed de Plusbus al lang voordat een nieuw ziekenhuis geopend werd. De kosten gaan dan dus voor de baten uit, iets dat in het Nederlandse ov niet gebruikelijk is. Daarbij komt dat de operatie nu al voor 95% kostendekkend is.

Na de Plusbus-tour vertrokken we naar **FlexDanmark**. Dit bedrijf is eigendom van de 5 Deense vervoerautoriteiten. FlexDanmark ontwikkelt en beheert de IT-systemen die benodigd zijn voor het flexvervoer (Flextrafik) in Denemarken. Eerder had FlexDanmark ook het callcenter voor Flextrafik onder zijn hoede, maar die functie is nu belegd bij de vervoerautoriteiten zelf. De voorganger van FlexDanmark werd in 1993 opgericht.

FlexDanmark plant verschillende open en gesloten vraagafhankelijke vervoersystemen van verschillende opdrachtgevers (zie onderstaand). De planning wordt continu geoptimaliseerd, dus met zo min mogelijk lege stoelen of tijd zonder reizigers (gelijktijdig en volgtijdelijk combineren van ritten). Het algoritme van FlexDanmark wijst ritten dus zo efficiënt mogelijk toe aan voertuigen van de vervoerders (dispatching). Verder verzorgt FlexDanmark de accounting/kostenafhandeling en rapportage van het vervoer.



Figuur 4 Vraagafhankelijke systemen binnen Flextrafik, die door FlexDanmark gepland worden. Elke soort heeft eigen kenmerken en spelregels, bijvoorbeeld of er gecombineerd mag worden met andere vervoersvormen. Ook leerlingenvervoer wordt binnen het systeem van FlexDanmark gepland. Alle 'gesloten systemen' (hier in het rood) zijn voor de reiziger gratis. De 'open systemen' (hier groen) zijn te boeken en betalen via Rejseplanen.

Het flexconcept werkt goed, maar inmiddels zijn de IT-systemen van FlexDanmark aan vervanging toe. Daarom wordt nu in voorbereiding op aanbesteding een omvangrijk proces gestart (DART), op zoek naar een partij die een tool kan leveren met een algoritme dat minstens net zo efficiënt kan

plannen als de huidige tool. Dat is belangrijk, want elke procent efficiëntie staat gelijk aan 2 miljoen euro. FlexDanmark is hier de komende 6 jaar nog mee bezig.

De situatie rondom flexvervoer (zowel open voor iedereen als enkel voor mensen met een indicatie) verschilt van de Nederlandse situatie. Elke aanbieder van ov-flexvervoer kent in Nederland weer eigen apps, die lastig te koppelen zijn met landelijke systemen als 9292. In Denemarken wordt voor al het flexvervoer dezelfde IT-infrastructuur gebruikt en kan de ov-reiziger via één app deze reizen boeken.

De lange dag werd goed afgesloten en nabesproken tijdens een smakelijk diner.

Vrijdag 19 september 2025

Vrijdag sluiten we het inhoudelijke programma af op het kantoor van de **Regio Noord-Jutland**. De Regio Noord-Jutland heeft, naast haar verantwoordelijkheid voor gezondheidszorg en regionale ontwikkeling, ook een directe rol in het openbaar vervoer. Waar gemeenten zich vooral richten op het lokale busvervoer, zorgt de regio voor het bredere, grensoverschrijdende vervoersaanbod dat inwoners toegang geeft tot onderwijs, werkgelegenheid en ziekenhuizen.



De Regio wordt gefinancierd door het Rijk en de gemeenten:



Figuur 5 Het financieringsmodel van de regio Noord Jutland

Samen met de gemeenten stuurt de regio NT aan. Het gaat daarbij met name om lange afstand Express bussen. Deze snelle, directe bussen vormen samen met het treinnetwerk een regionaal dragende backbone van het ov. Deze lijnen komen langs hubs waar de aansluiting gemaakt wordt met fijnmazige oplossingen, zoals fiets, flexvervoer en carpoolen.

Het flexvervoer wordt voor 50% gefinancierd door de Regio. Dit is zo afgesproken omdat de pijn van het strekken van de snelbussen niet volledig lokaal afgeschoven kan worden op een gemeente. Dan zou de regio alleen de lusten en niet de lasten ervaren. Vandaar dat men het als een gedeelde verantwoordelijkheid ziet om flexvervoer mogelijk te maken.

Een opvallend kenmerk van Noord-Jutland is dat de regio hier meer invloed heeft op de regionale treindiensten dan elders in Denemarken. Sinds 2017 is een deel van het regionale spoor in Noord-Jutland namelijk overgenomen van de nationale spoorwegmaatschappij DSB en in handen gegeven van de regio. De spoorlijnen rond Aalborg, Hirtshals en Skagen worden uitgevoerd door het regionale spoorbedrijf **Nordjyske Jernbaner (NJ)**.

Deze regionale spooroperator valt onder coördinatie van NT, maar de regio financiert en bepaalt in grote lijnen het serviceniveau. Daarmee is Noord-Jutland de eerste en tot nu toe enige Deense regio waar de exploitatie van regionale treinen daadwerkelijk is gedecentraliseerd. Nordjyske Jernbaner beschikt over specifieke expertise in het exploiteren van regionale spoorlijnen in dunbevolkte gebieden. Het bedrijf heeft ervaring met het efficiënt inzetten van lichte treinstellen, het afstemmen van treinen op busnetwerken en het aanbieden van hoge frequenties op relatief korte trajecten. Dankzij deze kennis kan NJ een betrouwbare en kosteneffectieve dienst verzorgen die nauw aansluit bij de mobiliteitsbehoeften van de regio.

De decentralisatie kan als een succes worden beschouwd. Een direct gevolg van de decentralisatie was een frequentieverhoging (verdubbeling), directe treinen tussen Aalborg en Skagen, en nieuwe comfortabele treinen. Het aantal reizigers is in de eerste 2 jaar gestegen met 12% en het aantal reizigerskilometers met 41%. De regionale treinen scoren momenteel een punctualiteit van 99%.

Het eigendom van de spoorinfrastructuur ligt grotendeels bij de nationale beheerder Banedanmark, die verantwoordelijk is voor onderhoud, veiligheid en investeringen in rails, seinen en stations. De regio heeft echter ook een deel van lokale sporen in handen en is ook verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan. Dat is bijzonder, omdat dit hele spoorbedrijf door een relatief klein personeelsbestand in de lucht gehouden wordt.

De regio werkt verder nauw samen met NT om ervoor te zorgen dat buslijnen en regionale treinen goed op elkaar aansluiten. Dit is essentieel in een uitgestrekte, dunbevolkte regio waar veel bewoners lange afstanden moeten afleggen. De regio financiert doorgaans de exploitatie van de treindiensten, bepaalt de frequentie en zorgt dat de treinen aansluiten bij belangrijke knooppunten, zoals Aalborg, Hjørring en Frederikshavn.

Daarmee vervult de regio vooral een strategische en verbindende rol: zij zorgt ervoor dat inwoners van kleinere gemeenten via regionale treinen toegang krijgen tot het stedelijk en economisch centrum Aalborg en tot voorzieningen zoals ziekenhuizen. Tegelijk stimuleert de regio hiermee duurzame mobiliteit en regionale samenhang.

Waar gemeenten dus vooral lokaal ov vormgeven, neemt de regio Noord-Jutland nadrukkelijk verantwoordelijkheid voor de regionale trein en de samenhang van het netwerk, met NT als uitvoerende vervoersautoriteit. Momenteel is er discussie of de ov-taken van de regio beter overgedragen kunnen worden aan de gemeenten, omdat het door critici als een overbodige bestuurslaag wordt gezien. Deze ontwikkeling vergroot het risico dat daarmee de verbindende functie tussen gemeenten wegvalt, waardoor het mogelijk lastiger wordt om compromissen te bereiken tussen gemeenten, vooral als het om grensoverschrijdende regionale lijnen gaat.