
VOORUITGANG IS ONS STREVEN

Verkennd onderzoek naar bedrijfsmatige transportbewegingen



Inhoud

1 Inleiding	2
1.2 VIOS	2
1.3 Achtergrond	2
1.4 Aanpak	3
2 Transportbewegingen	4
2.2 Terrein van VIOS	5
2.3 Samenvatting	5
3 Gewichtsbeperkingen	6
3.1 Kleine marges	6
3.2 Samenwerking	6
4 Ontwikkelrichtingen	7
4.1 Verplaatsing VIOS naar een bedrijventerrein	7
4.2 Verplaatsing VIOS naar het buitengebied	7
4.3 Realisatie overslagterrein	7
4.4 Versoepeling gewichtsbeperkingen	8
5 Analyse en aanbevelingen	9
5.1 Verzachtende maatregelen	9
5.2 Verplaatsing	9
5.3 Aanbeveling	9

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In dit rapport wordt ingegaan op de positie van VIOS wat betreft de verkeersbewegingen die van en naar de locatie van VIOS op het Hoogeind plaatsvinden. In opdracht van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is gevraagd inzicht te geven in de aard en omvang van deze verkeersbewegingen, met als doel te komen tot potentiële maatregelen ter reductie van het aantal en gewicht van transporten. Dit ter voorbereiding op de herinrichting van deze wegen, die gepland staat voor begin 2026.

1.2 VIOS

VIOS is een van oorsprong familiebedrijf dat letterlijk vanuit de huiskamer in 1914 is opgericht. VIOS is uitgegroeid van een kleinschalige timmerfabriek tot de producent van meer dan 20.000 trappen per jaar worden geproduceerd. Inclusief uitzendkrachten, zijn er ongeveer 300 mensen werkzaam bij VIOS. Ondanks de schaalvergroting is het lokale karakter van VIOS behouden gebleven. Nog los van de voormalige huiskamer, waar de directie zetelt, is VIOS een bedrijf waar families uit Hogebrug en omgeving generatie op generatie werkzaam zijn.

Hoewel er nog veel herkenningpunten zijn vanuit de beginjaren van VIOS, is er ook veel veranderd. Dit valt met name op in de toename van massa. Zo rijden er tegenwoordig gemiddeld 4 á 5 vrachtwagens in de week van en naar VIOS om hout aan te leveren waarmee VIOS de grootste producent van houten trappen is in Nederland. Tevens is de slogan waar VIOS haar naam aan dankt, Vooruitgang Is Ons Streven, inmiddels ingeruild voor “VIOS gaat duidelijk verder”. Als kwinkslag en erkenning voor rol die VIOS al meer dan 100 jaar in Hogebrug en omgeving speelt, is ervoor gekozen om dit rapport hiernaar te vernoemen.

1.3 Achtergrond

De voor VIOS belangrijke aanvoerweg Hoogeind in Driebruggen vormt een belangrijke schakel in het landelijk gebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Deze weg wordt intensief gebruikt, door zowel agrarische als niet-agrarische ondernemers, en staat onder druk door de technische staat van de wegconstructie en de aanwezigheid van zwaar verkeer. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft daarom opdracht gegeven tot herinrichting van deze weg (te samen met Laageind, Negenviertel en Oukoopsedijk), met als uitgangspunt het huidige verkeersregime waarin een gewichtsbepanking van 10 ton geldt, met een maximale ontheffing tot 25 ton, te handhaven.

Omdat de impact van dit besluit grote gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van VIOS en het belang van VIOS voor de gemeente wordt onderkend, hecht het college van Burgemeester en Wethouders er veel waarde aan om ook de belangen van VIOS mee te wegen en te betrekken bij een duurzame oplossing die past binnen de bredere gemeentelijke opgave om het zware verkeer op C-wegen terug te dringen.

In de raadsinformatiebrief van mei 2025 heeft het college van Burgemeester en Wethouders aangekondigd de uitvoering van de herinrichting te temporiseren, om ruimte te maken voor dit onderzoek en participatie met de betrokken bedrijven.

1.4 Aanpak

Om tot een gedegen beeld te komen wordt ingegaan op de behoeftes vanuit VIOS, passend binnen het geschetste kader van de reconstructies. Hiervoor zijn 3 fysieke gesprekken geweest met de directie van VIOS en tevens zijn er meerdere telefonische contacten geweest waarin argumenten en standpunten zijn gewisseld. Juist om zorgvuldig te zijn en het belang van VIOS correct te kunnen weergeven is dit rapport ook ter instemming voorgelegd aan VIOS.

2 Transportbewegingen

2.1 Productieproces VIOS

Jaarlijks produceert VIOS ongeveer 20.000 trappen, waarvoor ruim 5 miljoen kilo hout benodigd is. Dit hout wordt voornamelijk vanuit de Baltische regio getransporteerd richting Driebruggen. Concreet betekent dit dat er 4 á 5 vrachtwagens per week met een totaalgewicht van rond de 43 ton vanaf de A12 over de Molendijk via de Groenendijck en de Kerkweg het Hoogeind oprijden. Nadat de vrachtwagens de lading hout hebben afgeleverd vertrekken zij leeg weer terug. Leeg weegt een vrachtwagen met oplegger ongeveer 15 ton.

Vanaf dat moment gaat het productieproces van VIOS beginnen. De lading wordt opgeslagen in een grote loods en wordt middels heftruckwagens en kleinere transportwagens af en aangevoerd richting de productiehal van VIOS. Deze hal bevindt zich op het terrein van VIOS zelf. Hoewel het Hoogeind het terrein van VIOS doorkruist en er hierdoor met regelmaat de weg moet worden overgestoken, levert dit significant minder gewichtsbelasting op. Dit omdat er met kleinere hoeveelheden wordt gewerkt. Ter duiding, wekelijks worden er in deze krappe nieuwbouwmarkt rond de 400 trappen opgeleverd.

Voordat er ingegaan wordt op het gewicht van een trap, is het belangrijk om te duiden dat het gewicht sterk afhankelijk is van het type hout dat hiervoor wordt gebruikt. VIOS maakt voor standaardtrappen gebruik van Vurenhout, Grenenhout, Eikenhout en Beukenhout. Daarnaast levert VIOS ook luxe trappen af gemaakt van Essenhout, Esdoornhout, Walnoot, Mahoniehout, Iroko hardhout.

Houtsoort	Dichtheid (kg/m ³)	Rechte trap (0,28 m ³)	Kwartslagtrap (0,42 m ³)	Dubbele kwartslagtrap (0,48 m ³)
Vuren	450	140 kg	203 kg	216 kg
Grenen	500	155 kg	225 kg	240 kg
Eiken	720	223 kg	324 kg	346 kg
Beuken	710	220 kg	320 kg	341 kg
Essen	670	208 kg	302 kg	322 kg
Esdoorn	700	217 kg	315 kg	336 kg
Walnoot	650	202 kg	293 kg	312 kg
Mahonie	640	198 kg	288 kg	307 kg
Iroko	630	195 kg	284 kg	302 kg

Tabel 1: Overzicht gewicht trappen per verschillend houttype

Hoewel het gewicht per trap flink uiteen kan lopen, van 140 kilo voor een rechte trap van Vurenhout tot aan 346 kilo voor een dubbele kwartslagtrap van Eikenhout, is de standaardtrap gemaakt van Vurenhout. Het is dan ook veilig om te stellen dat de gemiddelde trap van VIOS tussen de 140 en 216 kilo zit.

Tijdens het productieproces wordt er gemiddeld 15% hout verloren. Denk hierbij aan het zagen en schuren van hout, maar ook bijvoorbeeld aan reststukken. Dat betekent dat er voor een doorsnee Vuren kwartslag trap (203 kilo) zo'n 30 kilo aan hout wordt verloren.

Nadat het proces tot het maken van een trap is afgerond (gemiddeld ongeveer een dag), wordt de trap opgeslagen in de loods totdat de trap wordt opgehaald met een bestelbus. In een bestelbus passen gemiddeld 3 trappen. Dit betekent zo'n 130 vervoersbewegingen per week.

Het verloren hout, wordt opgevangen in laadbakken die 2 tot 3 keer per week worden opgehaald. Deze transporten wegen inclusief vrachtwagen en oplegger maximaal 50 ton.

Ook worden er MDF platen (gemaakt van resthout) afgevoerd. Dit is gemiddeld 1 vrachtwagen per week. Ook dit transport weegt inclusief vrachtwagen en oplegger maximaal 50 ton.

2.2 Terrein van VIOS

Het terrein van VIOS beslaat ruim 4 hectare. Waarbij het productieproces aan de linkerkant van het Hoogeind plaatsvindt en de opslag bevindt zich aan de rechterkant van het Hoogeind. De bakken waar het resthout in wordt opgevangen bevinden zich aan de linkerkant van de weg aan de bovenzijde van het perceel, grenzend aan de productiehoeft. Onderstaand is een luchtfoto van het terrein van VIOS ter duiding weergegeven.



Afbeelding 1: Luchtfoto VIOS

2.3 Samenvatting

Jaarlijks produceert VIOS 20.000 trappen. Om deze te kunnen produceren is er ruim 5 miljoen kilo hout benodigd. Dit hout wordt 4 á 5 keer per week aangeleverd via vrachtwagens die vanaf de A12 over het Hoogeind richting VIOS in Driebruggen rijden. Deze vrachtwagens zijn leeg 15 ton en zijn inclusief lading 43 ton.

Tevens wordt er per geproduceerde trap ongeveer 15% houtverlies geleden. Dit houtverlies wordt opgevangen in laadbakken en deze worden 2 tot 3 keer per week opgehaald met een wagen die inclusief het gewicht van de vrachtwagen met oplader maximaal 50 ton weegt.

3 Gewichtsbeperkingen

3.1 Kleine marges

Bij het invoeren van gewichtsbeperkende maatregelen op het Hoogeind en Laageind in Driebruggen en de Negenviertel en Oukoopsedijk in Reeuwijk met als uitgangspunt het huidige verkeersregime waarin een gewichtsbeperking van 10 ton geldt, met een maximale ontheffing tot 25 ton te handhaven, heeft dit direct impact op het productieproces van VIOS. Om hieraan te kunnen voldoen mag VIOS maximaal 10 ton per vrachtwagen laten aanvoeren en geldt dit ook voor het afvoeren van het resthout. Dit zou betekenen dat er in plaats van 4 á 5 vrachtwagens per week, 10 tot 13 vrachtwagens per week benodigd zijn om hout aan te leveren aan VIOS. Ook het afvoeren van resthout zou dan niet meer door 2 tot 3 vrachtwagen gedaan kunnen worden, maar moet door 5 of 6 vrachtwagens gebeuren.

Momenteel is VIOS aan transportkosten ongeveer € 1.000.000 kwijt (ongeveer €5000 per rit). Dit is exclusief overige productiekosten. In het geval dat er gewichtsbeperkende maatregelen worden ingevoerd en er geen aanpassingen plaatsvinden binnen het productieproces van VIOS, betekent dit minimaal een verdubbeling van de jaarlijkse transportkosten. Op een totale omzet van € 30.000.000 betekent dit een lastenstijging van 3,5%.

Op de verkoop van resthout zijn de marges klein. Zo levert 1 kilo vurenhout tussen de €0,05 en €0,15 cent op. Op jaarbasis levert de verkoop van resthout VIOS rond de €700.000 op. Echter dit verdienmodel verdwijnt wanneer de transportkosten voor de kopende partij verdubbelt.

3.2 Samenwerking

Hoewel voor VIOS iedere vorm van gewichtsbeperking grote impact heeft op haar productieproces, is er tevens de erkenning dat het zwaar verkeer in de huidige vorm tegenwoordig minder geschikt is binnen het gebied van Driebruggen. Vanuit die invalshoek is VIOS bereid om mee te werken aan een duurzame oplossing die voor zowel de gemeente Bodegraven-Reeuwijk als voor VIOS passend is. Hierbij rekening houdend met de wensen vanuit de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, de lokale binding van het personeel en ook de toekomstige ambities van VIOS.

4 Ontwikkelrichtingen

Rekening houdende met zowel de gewichtsbependingen, de lokale binding van het personeel, de financiële positie van VIOS en ook het gemeentelijke beleid zijn er een aantal ontwikkelrichtingen mogelijk die in meer of mindere mate het onderzoeken waard zijn.

4.1 Verplaatsing VIOS naar een bedrijventerrein

Het verplaatsen van VIOS naar een van de bedrijventerreinen binnen Bodegraven-Reeuwijk, is op lange termijn een interessant scenario. Een bedrijventerrein biedt groeipotentie voor VIOS en vermindert de verkeersbelasting op het Hoogeind. Dit past tevens binnen de provinciale visie, waarin zwaardere bedrijvigheid niet in het buitengebied maar op een bedrijventerrein gesitueerd dient te zijn. In combinatie met het exploiteren van de huidige grondposities zou dit ook voor VIOS een interessante optie zijn.

Echter momenteel zijn de bedrijventerreinen in Bodegraven-Reeuwijk volledig vol. Dit betekent dat er op korte termijn, binnen nu en 5 jaar, geen uitzicht is op een positie waar VIOS zich kan vestigen. Gezien de urgentie is dit een ontwikkelrichting die wel verder onderzocht dient te worden, maar die voor de korte termijn geen oplossing biedt.

4.2 Verplaatsing VIOS naar het buitengebied

Het verplaatsen van VIOS van het huidige locatie naar een andere locatie binnen het buitengebied is technisch mogelijk. Wel is hiervoor akkoord nodig vanuit het provinciale bestuur. Voordeel van deze ontwikkelrichting is dat er niet gewacht hoeft te worden voordat er plek ontstaat op een bedrijventerrein. Ook ontstaat er geen precedentwerking aangezien er sprake is van een uitruil van grondposities waarbij er een beter passende locatie gevonden kan worden. Wel geldt net als de ontwikkelrichting voor het verplaatsen van VIOS naar een bedrijventerrein dat dit niet op korte termijn gerealiseerd kan worden.

4.3 Realisatie overslagterrein

Het realiseren van een overslagterrein is voor de korte termijn een optie. Hiermee wordt het grote en zware verkeer van het Hoogeind afgehaald. Echter ook deze ontwikkelrichting heeft zijn uitdagingen. Zo moet er in de nabije omgeving van VIOS een geschikte locatie worden gevonden, waarbij zowel verharding aangebracht moet worden als een overdekte hal gerealiseerd moet worden. Tevens vraagt dit een eenmalige investering (verharding en bouwen van een loods) als ook een permanente investering (beheer loods). Daarnaast leidt een overslagterrein weliswaar tot minder zwaar verkeer in het gebied, maar wel in meer vervoersbewegingen in zijn geheel.

4.4 Versoepeling gewichtsbeperingen

Een continuering van de huidige situatie heeft begrijpelijkerwijs de grootste voorkeur vanuit VIOS. Dit betekent echter dat gewichtsbeperkende maatregelen niet worden doorgevoerd en de weg verstevigd moet worden naar een draagkracht van 50 ton. Een variant hierop, namelijk versteviging van de weg voor verkeer tot 40 ton is in zekere mate interessant voor VIOS. Echter betekent dit nog steeds groot en zwaar vrachtverkeer en de daarbij komende kosten voor de wegconstructie. Een andere beschouwing van draagkracht, namelijk kijken naar belasting per m² in plaats van as-last is een optie. Echter blijft ook hier de vraag, hoeveel vrachtwagens meer zullen er nodig zijn voor het vervoeren van de ruim 5 miljoen kilo hout ten opzichte van de huidige situatie?

In de huidige situatie zijn er jaarlijks ongeveer 200 vrachtwagens van 15 ton die per stuk 28 ton hout aan hout aanleveren. Waarmee het totaalgewicht komt tot 43 ton. Mocht bijvoorbeeld de grens voor het totale gewicht per vrachtwagen van 25 ton naar 35 ton worden versoepeld, betekent dit dat het aantal vrachtwagenbewegingen met zo'n 80 per jaar toeneemt. De impact is minder dan een volledige gewichtsbepanking, maar zal nog steeds zwaar gevoeld worden.

5 Analyse en aanbevelingen

5.1 Verzachtende maatregelen

Hoewel VIOS erkent dat het met zwaar verkeer door een landelijk gebied rijdt, is er weinig marge om dit gewicht omlaag te brengen. Dit vanwege de lange aanvoerlijnen die er zijn vanuit de Baltische regio en de logistieke kosten die dit met zich meebrengt. Iedere extra rit kost ongeveer €5.000 extra. Dit betekent dat er voor VIOS op de huidige locatie 2 opties zijn. Of gebruik maken van een overslaglocatie, zodat het Hoogeind in zijn volledigheid ontzien kan worden. Of een versoepeling van de voorgestelde gewichtsbeperkende maatregelen.

Hoewel zowel een overslaglocatie als ook een versoepeling van de begrenzing van het totaalgewicht nog steeds gevoeld zal worden door VIOS, is de impact wel een stuk minder zijn dan het voorstel tot volledige gewichtsbepanking.

5.2 Verplaatsing

Zowel vanuit provinciaal beleid als ook in de visies van de dorpskern bestaat de grote behoefte om zwaar verkeer te verminderen in het buitengebied en om dit zware verkeer zoveel als mogelijk te concentreren op de bedrijventerreinen. Hoewel dit op korte termijn geen oplossing biedt, past het wel binnen de lange termijnoplossing om verplaatsing als een serieuze optie op tafel neer te leggen. VIOS is bekend met deze wens, is bereid hierin mee te denken en mee te werken.

5.3 Aanbeveling

Zowel de realisatie van een overslagterrein als een versoepelende gewichtsbeperkende maatregel hebben een financiële impact voor VIOS. Het is aanbevolen om een keuze te maken voor 1 van deze 2 ontwikkelrichtingen en de eventueel daaruit volgende mitigerende maatregelen met betrekking tot VIOS te koppelen aan verplaatsing van VIOS op de midden-lange termijn. Hierbij denkende aan een termijn van 5 tot 10 jaar. Deze verwachting kan worden vastgelegd middels een intentieverklaring. Dit geeft perspectief aan alle betrokken partijen. Zowel qua eindigheid van de kosten als ook in de richting van een duurzame toekomst voor zowel Driebruggen, (het personeel van) VIOS als de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.