



Ontwikkelings Visie Project Welkoop / AH ⁺Plus

Waelderstraat/ Bernardlaan

Den Burg Texel

Herziene Visie Welkoop project Waalderstraat/Bernardlaan

Inhoud	pagina 2
Inleiding van de Visie	pagina 3
Het actuele Woontij plan	pagina 4
Plattegrond ontwikkeling planvisie	pagina 5
Parkeergarage uitleg Grontmij	pagina 8
Parkeergarage situatie	pagina 10
Parkeergarage lay-out	pagina 11
Art impressie gebouw	pagina 12
Indeling 1 ^e verdieping	pagina 13
Busstation plattegrond	pagina 15
Conclusie	pagina 16
Innovatie winkelwagen	pagina 17

“Herziene” Ontwikkeling-Visie van project Welkoop Plus

Onlangs is het geplande woon-winkel project Welkoop afgeblazen. Als mede-eigenaar van de huidige vestiging van Albert Heijn ben ik daardoor sterk gemotiveerd om in dialoog te treden met “Stichting Woontij”. Naar aanleiding van de hernieuwde vraag van de directie van Albert Heijn naar meer winkelruimte bij de huidige vestiging, was er reeds eerder een plan voor uitbreiding ontwikkeld van ruim 300 m². Met de realisatie van deze uitbreiding was ik al akkoord gegaan.. Nu echter heeft Albert Heijn de wens te kennen gegeven hun vestiging op Texel op te schalen naar een grotere formule. Vandaar mijn doelstelling een participatie in het project Waalderstraat / Bernardlaan te verkrijgen.

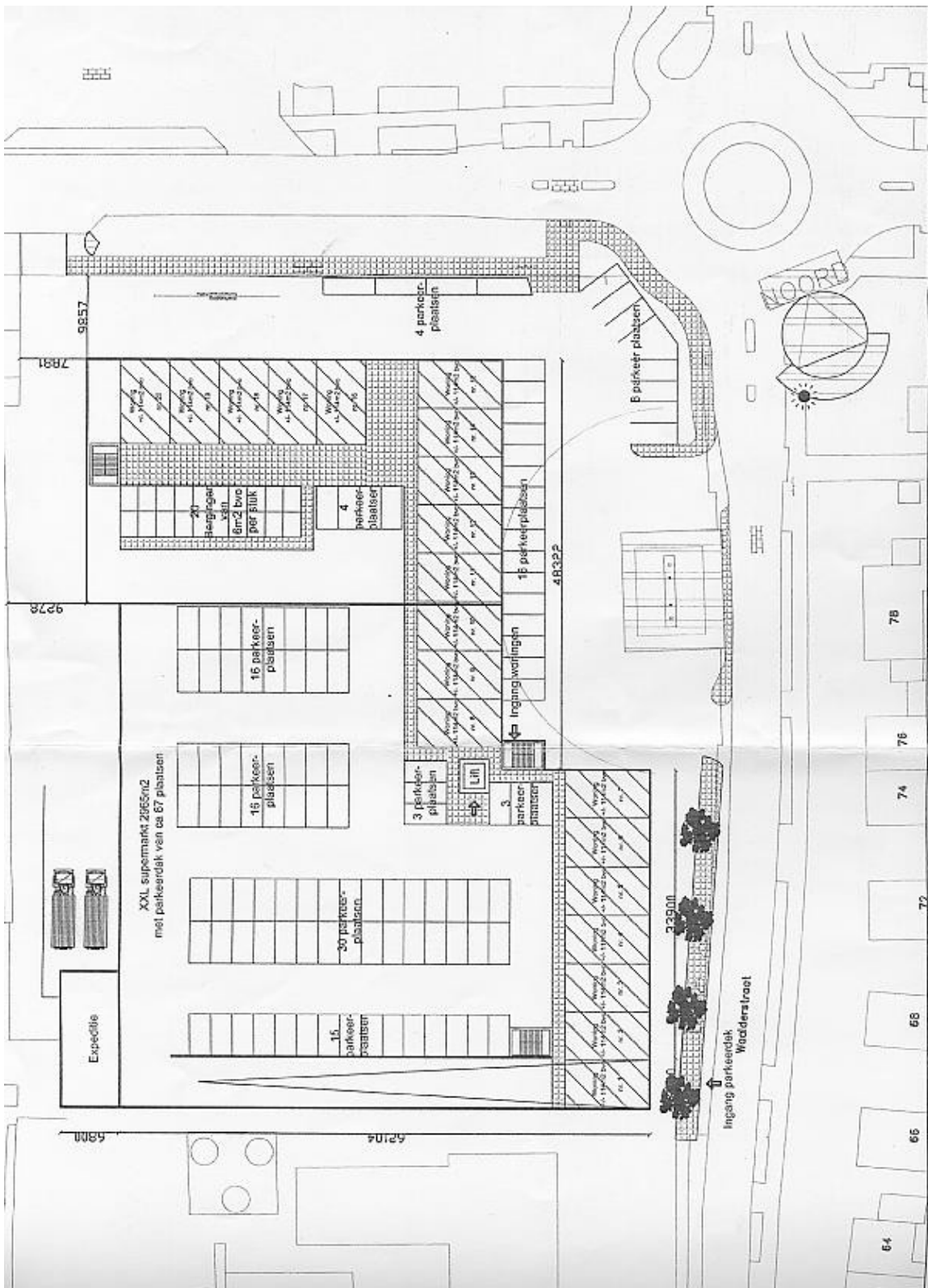
Nadat een eerder genoemd totaal plan (een voorloper van het plan op pagina 4) was geannuleerd, is thans uit een zestal nieuwe opties er één van gekozen. Er wordt nu een geheel nieuwe planvorming door de Stichting “Woontij” voorgestaan met uitbreiding van commerciële bebouwingen op de begane grond, hetgeen zal worden aangevuld met 20 starters woningen op de verdieping en parkeerplaatsen op het dak aan de achterliggende zijde van de woningen (slaapkamerniveau) in Wagemakerstraat. (pagina 4)

Onlangs heeft de Stichting “Woontij” mij medegedeeld dat met bovenstaand project haast gemaakt gaat worden, daar de realisatie van de geplande Welkoop vestiging geen verder uitstel kan verdragen.

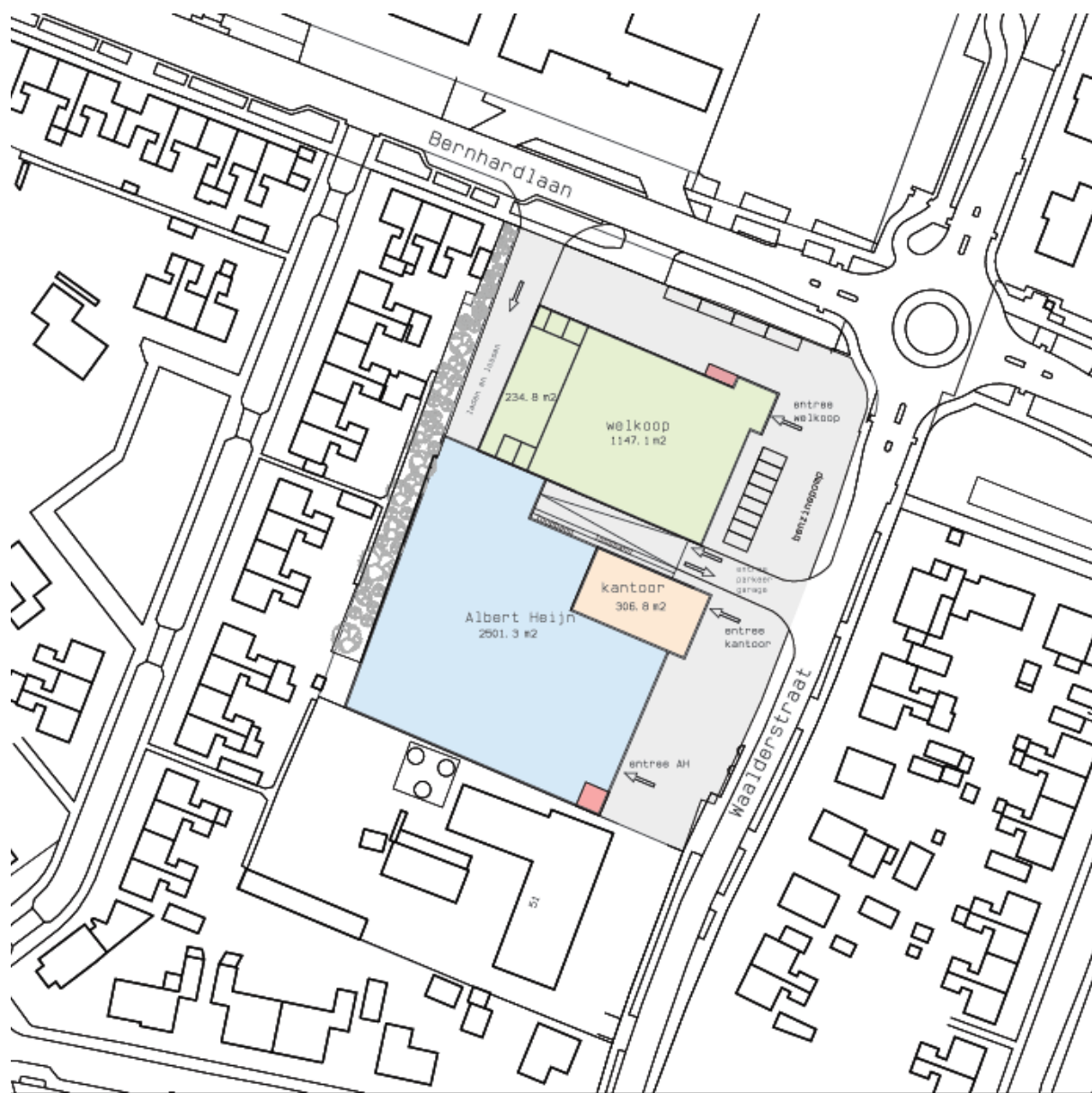
Dat geldt voor tenminste fase 1 “de Welkoopwinkel”. (pagina 5) .Van een participatie mijnerzijds kon toen geen sprake meer zijn. Fase 2, rechts van de Welkoop grond, wacht nog op een toetsing aan het nieuwe DPO-onderzoek over de gewenste ontwikkeling in dit gedeelte van Den Burg. De behandeling van dit DPO-onderzoek zal door de Bestuurscommissie Grondgebied op 23 Maart a.s. plaats vinden, waarna al of niet aangepast in de Raad van 14 April 2009 bestuurlijke vaststelling zal plaatsvinden. Nu mijn oorspronkelijke visie op het plangebied door de snelle realisatie van de Welkoop-winkel niet meer van toepassing kan zijn, wil ik hierbij mijn actuele planvisie voor het overige gebied presenteren aan de Gemeenteraad en aan Woontij in overweging geven.

Op de eerste plaats lijkt mij dat er andermaal zorgvuldig met het ruimtebeslag op deze centrumlocatie van Den Burg omgegaan dient te worden. Er zijn namelijk maar een paar plaatsen in Den Burg waar grootschalige supermarkt ontwikkelingen gemaakt kunnen worden. Het DPO sluit Parkstraat en Groeneplaats uit. In verband met een veilige en vlotte verkeersafwikkeling en daarmee gepaard gaande omgevingseffecten moet optimaal worden aangehaakt op de daarvoor aanwezige infrastructuur in de directe omgeving. Bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen binnen de ring van het dorp spelen daarbij eveneens een doorslaggevende rol.

Het actuele Woontij plan:

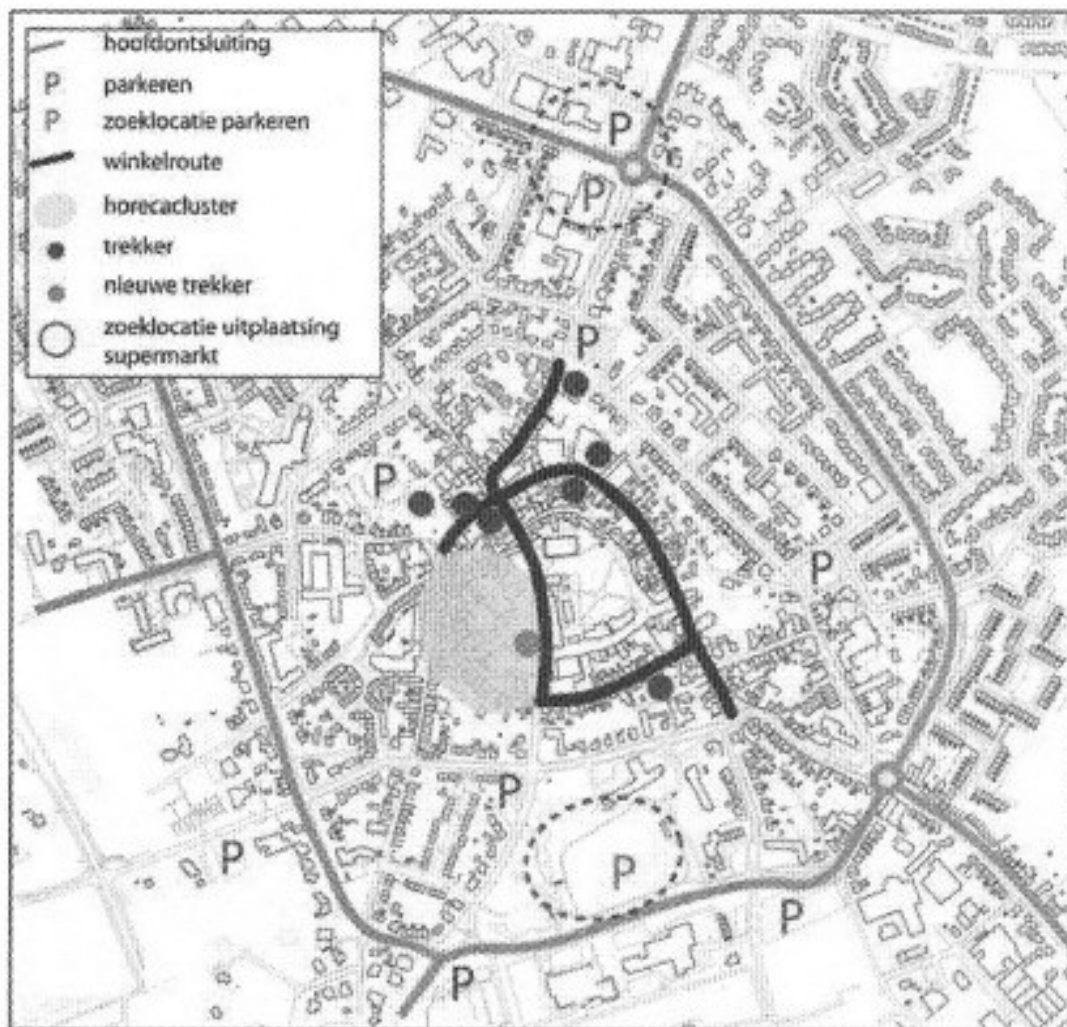


Plattegrond ontwikkeling planvisie:



Het recente DPO rapport is hier duidelijk over.

- *Autobezit: ongeveer driekwart van alle huishoudens beschikt over één of meerdere auto's. De verwachting is dat het autobezit alleen maar zal toenemen. De afstanden tot de winkelgebieden worden hierdoor als het ware steeds kleiner. (Texel is een verzorgingsgebied, en Den Burg is een verzorgingscentrum.)*
- *Grootschalige supermarkten: deze type supermarkten zijn in Nederland in opkomst en voorzien in de behoefte van de consument om eens per week met de auto grootschalig boodschappen te doen. Met de opkomst van grootschalige supermarkten ontstaat een nieuwe hiërarchie in boodschappen doen. In dit type supermarkt komt men over het algemeen veel minder frequent.
(het spreekt voor zich dat men de auto hiervoor dan wel meer gebruikt)*
- *Supermarkten worden als belangrijk ankerpunt beschouwd in de centrale winkelgebieden, zodat de uitbreidingswens zoveel mogelijk in het centrale winkelgebied dient te worden geacommodeerd. (Met inachtneming van het vorige punt.)*
- *De supermarkten in Den Burg zijn aan de kleine kant en daarmee niet toekomstgericht. De uitbreidingsbehoefte in deze sector is groot, maar op de huidige locaties nauwelijks te realiseren vanwege fysieke beperkingen. Verder is **de parkeergelegenheid bij de supermarkten op piekmomenten** (lees: piekperiodes in 2^e en 3^e kwartaal) **te krap**, hetgeen ook een negatieve wissel trekt op het functioneren van de detailhandel in het centrum van Den Burg als geheel.*
- *Omdat supermarkten op de schaal van Den Burg wel belangrijk zijn voor het functioneren van de detailhandel als geheel, is uitplaatsing naar het bedrijventerrein niet wenselijk. Bij een locatie aan de binnenkant van de centrumring kan het overig aanbod van winkels in het centrum wel mee profiteren. Bijkomend voordeel van een uitplaatsing naar de centrumring van een of meer supermarkten is **dat extra parkeerruimte kan worden gerealiseerd**. Het hele centrum kan hiervan gaan profiteren doordat impulsbezoek aan het centrum door supermarktklanten nog steeds mogelijk blijft. (Waar? Op het dak of onder de grond?)*
- *Uitplaatsing van een of twee supermarkten naar de binnenzijde van de Bernhardlaan en het verlengde daarvan (de zogenaamde parkeerring). Op de kaart zijn slechts twee mogelijke locaties genoemd, waarvan die aan de noordzijde de voorkeur verdient omdat deze directer aansluit op de (sterkste) uitloper van het winkelcircuit. (Na parkstraat en Groenplaats is dus ook de Emmalaan niet wenselijk.) Het mogelijk maken hiervan voorziet in het versterken van de bronpunten van het winkelgebied, door concentratie van **additionele (gebouwde) parkeervoorzieningen** bij de supermarkt en het creëert lucht doordat het autoverkeer -dat gericht is op supermarktbezoek- niet te diep in het centrumgebied doordringt.*



Mede gezien de adviezen van het DPO lijkt het mijns inziens zeer wenselijk om op de beoogde locatie, het Welkoopterrein, **niet** de minimale parkeereis bij deze bestemming en bebouwingsvorm te hanteren. Vanuit duurzaamheidsoogmerk en doelmatig grondgebruik zal in de verre toekomst nimmer meer aanvullende parkeercapaciteit gemaakt kunnen worden. Uit het oogpunt van multifunctioneel grondgebruik moeten de kansen voor het combineren van bestemmingsparkeren voor private belangen en publieksparkeren worden benut. De voorzieningen voor een goede verkeersafwikkeling zijn ter plaatse reeds aanwezig door een goede ontsluiting van de locatie nabij de rotonde. Passend in de verkeerscirculatie rond het dorp.

Het ligt dan ook voor de hand te denken aan een ondergrondse parkeerruimte onder de hele Fase II van het project. Als belangrijk motief daarvoor geldt ook de maatschappelijke behoefte van vandaag maar zeker van morgen (2020) om over meer parkeerruimte bij het "Bronpunt" van Den Burg te beschikken. Een ondergrondse parkeerkelder kan hiervoor een goede oplossing bieden. (Zie pagina's hierna.)

F. Langeveld
Schilderweg 167
1791 LN Den Burg

Plaats
De Bilt, 13 februari 2009

Referentienummer
182347

Kenmerk

Betreft
Ontwikkelingsplan Waalderstraat - Berhardlaan in Den Burg (Texel)

Geachte heer Langeveld, beste Frits,

Hierbij zenden wij het schematisch principe ontwerp van een 1-laagse ondergrondse parkeergarage toe voor het bovengenoemde ontwikkelingsplan. De garage is geschikt voor kortparkeerders (centrumbezoekers, bezoekers van de commerciële ruimten) en langparkeerders (bewoners, personeel met een abonnement).

De totale afmetingen bedragen 70,00 x 55,00 m en omvat een parkeergarage voor 141 parkeerplaatsen (op maaiveld is nog ruimte voor ca. 20 parkeerplaatsen voor ultra-kortparkeren (afhalen en brengen) en ten behoeve van minder validen.

Indien, gelet op de verwachte parkeerdruk en het gewenste openbare medegebruik van de parkeergarage, als uitbreidingsoptie ook een deel van de beschikbare ruimte onder het voetpad langs de Waalderstraat kan worden benut voor ondergrondse uitbreiding van de parkeergarage (door verruiming van het grondvlak met 5,15 m over een lengte van 50,00 m) dan kan de parkeer capaciteit worden vergroot met 19 extra parkeerplaatsen naar een totale capaciteit van 160 parkeerplaatsen (totaal benodigd grondvlak alsdan 50/55 x 75,15 m).

De eventuele supermarktbestemming (ca. 2.640 m² bvo) op niveau 0 kent een maximaal parkeergebruik op zaterdagmiddag dat naar verwachting op basis van landelijke kencijfers ca. 145 parkeerplaatsen zal omvatten, hetgeen uit een oogpunt van integrale parkeerdruk, duurzaamheid en toekomstwaarde pleit voor een maximale benutting van de beschikbare ontwerpruimte. De extra uitbreiding komt ook de efficiency van de garage ten goede immers de benodigde m² per parkeerplaats bedragen in de basisvariant van 141 parkeerplaatsen 27,3 en in de variant met optionele uitbreiding naar 160 parkeerplaatsen 25,6 m²/pp. Dit laatste komt het rendement op benodigde investeringen zeer ten gunste.

De garage is voorzien van één centrale hellingbaan met verkeer in beide richtingen. Het parkeerbeheersysteem is met het oog op voldoende bufferruimte voor opstellend verkeer inpandig onder aan de hellingbaan gesitueerd, zodat geen belemmering van de verkeersdoorstroming op de Waalderstraat als gevolg van inkomend verkeer kan plaatsvinden. Omdat de hellingbaan daardoor tevens dient als opstelruimte voor wachtend

verkeer is conform de geldende voorschriften voor de inrichting van parkeergarages de maximale helling op 10 % vastgelegd. De hellingbaan sluit door middel van een zgn. inritconstructie aan op de Waalderstraat waarbij het voetpad wordt doorgetrokken om de voorrangspositie van voetgangers en overig verkeer op de Waalderstraat te accentueren. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Voor voetgangers zijn met het oog op de vluchtveiligheid en een vlotte ontsluiting meerdere stijgpunten geprojecteerd. Het betreft een viertal trappen (1 hoofdtrap met lift, 1 vluchtrap, en 2 trappen gekoppeld aan een tapis-roulant in de vorm van een hellende rolbaan voor voetgangers met een winkelwagen).

De parkeerkelder voldoet aan alle eisen van hedendaagse parkeer kwaliteit en veiligheid volgens NEN 2443 voorschrift en de ESPA (European Standard Parking Award) checklist. Er is een beheerdersruimte van ca. 24 m² voorzien en bovendien enkele technische ruimten onder de hellingbaan/tapis-roulant. De ondergrondse ventilatie zal worden gereguleerd via voorzieningen gecombineerd met de in-uitrithellingbaan en het vluchtrappenhuis.

De garage is voorzien van een compleet parkeerbeheerssysteem voor het toegankelijkheidsbeheer: 2 betaalautomaten (te plaatsen op de parkeervloeren bij resp. het hoofdtrappenhuis met lift en de trap/tapis-roulant), voorts 2 slagboom-units, 2 kaartuitgifteautomaten (incl. kaartlezers voor de abonneementhouders/langparkeerders), 2 uitrit kaartlezers en 2 sluit-detectielussen na de slagboom. De garage verkrijgt een VOL-VRIJ-signalering bij de toerit naar de hellingbaan evenals een hoogtebegrenzer, die voertuigen met een maximale hoogte van 2,10 m toelaat.

In de beheerdersruimte vindt de monitoring plaats met CCTV-zicht en intercom op de parkeerinstallaties en de overige in- en uitgangen voor voetgangers. De garage is afsluitbaar met een rolhek (te gebruiken na sluitingstijd). De garage is voorts 24 uur per dag operationeel.

Ervan uitgaande dat een waterdichte betonkelderconstructie moet worden toegepast (grondwater minder dan 4,50 m onder maaiveld) dan bedragen indicatief de bouwkosten voor de basisvariant van 141 parkeerplaatsen euro (excl. BTW, grondkosten, bouwrijpkosten en eventuele grondsaneringskosten, prijspeil heden), waarbij de bovenkant van de vloer 3,60 m onder maaiveld is gelegen. De uitgebreide variant met 160 parkeerplaatsen kost onder dezelfde condities als de basisvariant indicatief ca. euro. De vrije hoogte in de parkeergarage bedraagt 2,40 m (incidenteel onder leidingen en armaturen minimaal 2,30 m).

Op alle parkeerwegen is eenrichtingsverkeer toegestaan. De parkeervakken zijn 5,15 x 2,50 m. De parkeerweg is 5,20 m breed, waardoor voor voetgangers een eenzijdige loopstrook kan worden gemarkeerd met een breedte van 1,00 m.

Voor de plantechische, planologische en bedrijfseconomische haalbaarheid is nader onderzoek vereist. Uiteraard moet de gemeente het omgevingsparkeerbeleid aanpassen, zodanig, dat de garage exploitabel is. Alhoewel de vooruitzichten op een goede exploitatie niet ongunstig lijken is een voorwaarde dat adequaat parkeerbeleid op de omliggende straten aanwezig is. Het bestaande parkeerterrein met vrij parkeren aan de Waalderstraat moet worden afgesloten, zodanig dat vulling pas plaatsvindt nadat de VOL-signalering van de parkeergarage dit vrij geeft. Evenzeer moet voldoende parkeerhandhaving aanwezig zijn. Indien in de avonden voldoende parkeerdruk aanwezig is om gereguleerd parkeren door te voeren moet tenminste 60% van de parkeerders om 22.00 uur zich binnen een straal van 300 m rondom de parkeergarage gecontroleerd

weten. Het spreekt dus voor zich, dat het parkeerbeleid voor het straatparkeren op de te realiseren parkeergarage moet worden afgestemd.

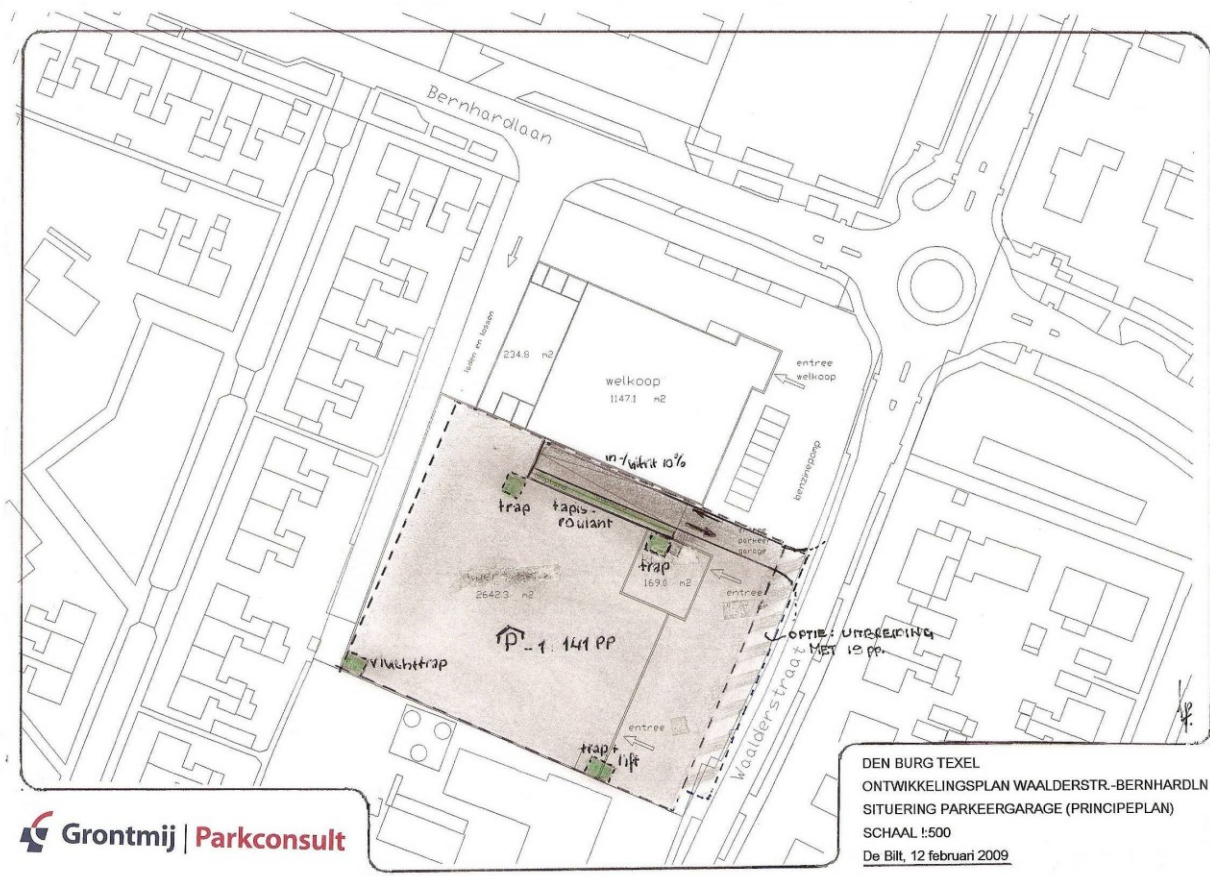
Op bijgaande schetsen is het principeplan voor de maaiveldinpassing en de lay-out van de parkeerkelder aangegeven.

Ik hoor graag van je of het ontwerp van de inpassing voldoet voor verder overleg en verkenning van de realisatiemogelijkheden.

Met vriendelijke groet,
Grontmij Nederland B.V.
(Grontmij Parkconsult)



Ing. Lammert J.J. Prikken
Commercieel directeur Infrastructuur & Milieu
(Urban Development)



Naast deze zeer belangrijke reden van parkeergebruik zullen ook de andere commerciële huurders met door hun gehuurde (dure) m2 zich van een beter rendement kunnen voorzien.

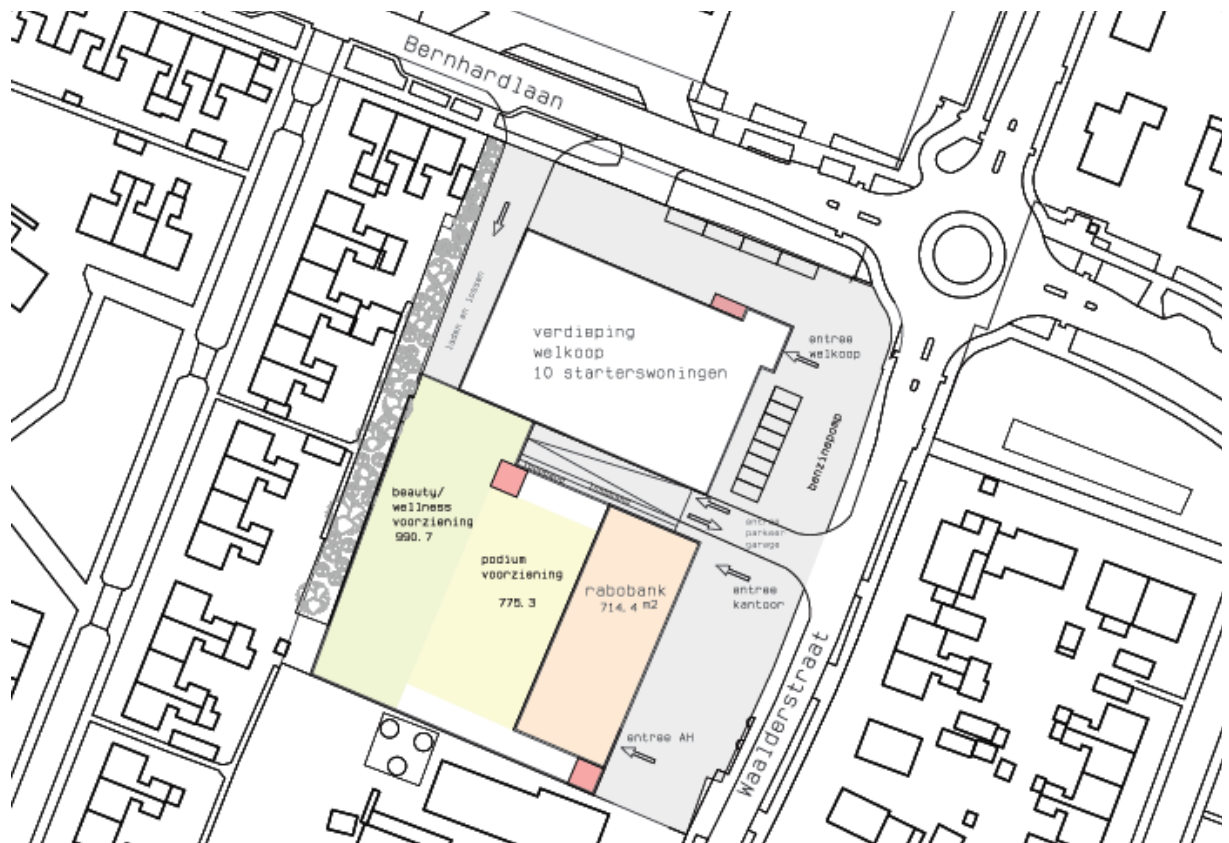
Voor een ruimtelijk goed inpasbare 1-laags parkeerkelder (160 auto's) is een investering van enkele miljoenen euro nodig !! Deze kosten lijken verantwoord indien de 10 starterswoningen worden vervangen door commercieel geëxploiteerde ruimtes. De vraag blijft echter hoe die kosten van deze parkeerkelder zich gaan verhouden tot het benodigde minimum aanvangsrendement van het totaal project? Dus extra opbrengsten door het dubbelgebruik van de beschikbare ruimte. Vanuit kosten-baten overwegingen is het daarom noodzakelijk dat ook beide bovenliggende verdiepingen (1^e en 2^e etage) commercieel geëxploiteerd worden.

Bestemming en gebruik van dit onderliggende gebouw.



Op de **begane grond** een nieuwe supermarkt van Albert Heijn en een uitplaatsing van de representatieve ruimte van de Rabobank. Een voorliggend plein voor plaatsing van circa 150 fietsen of bromscooters en min.10 autoplaatsen voor gehandicapten en diverse Pin-stations aangevuld met een paar gelegheids kiosken.

Verdieping (1^e etage) totaal 3000 m2. Deze oppervlakte wordt opgedeeld in:



- a. aanvullende kantoorruimtes voor deze zelfde Rabobank.
- b. een Wellness- en Beautycentrum, helaas geen zwembad, maar wel met sauna's en mega jacuzzi en whirlpools in de openlucht op het dak van het complex. Deze activiteiten worden gekoppeld aan een moderne sportschool met sport- en trainingaccommodatie waaronder judoclubs e.d. Ook voor oudere leeftijdsgroepen zal dit centrum makkelijk toegankelijk zijn.
- c. een multifunctionele podiumvoorziening, die niet alleen voor theater, musical en diverse optredens, maar ook voor grotere vergaderingen, conferenties en tentoonstellingen, cursussen, seminars, speltoernooien (kaarten- schaken- dammen- pokeren) en andere culturele bijeenkomsten gebruikt kan worden.

Het overgrote deel van deze activiteiten en voorzieningen wordt gebruikt in de avonden. Een parkeergarage zal in de avond niet of nauwelijks bezet zijn, maar heeft door de beoogde koppeling van functies overdag een optimaal dubbelgebruik van de parkeerplaatsen tot gevolg waardoor de gemiddelde bezettingsgraad en dus het exploitatieresultaat positief wordt beïnvloed.

De entree tot de bovenste verdieping zal door meerdere liften vanuit de parkeer kelder geoptimaliseerd worden. **Een gebouw in deze vorm en combinatie is uiterst geschikt om het predicaat duurzaam te verwerven door een groot zonnedak en gebruik van warmtepompen. Een 0-meting zal in ieder geval haalbaar zijn. Een opzet als deze is gezien de energie doelstellingen voor 2020 ook "het beste voor Texel".**

Sterker nog, ik weet zeker dat bij reeds ingewonnen informatie is gebleken dat een Klimaatneutrale Albert Heijn gemaakt kan worden en zelfs energie terug te kunnen leveren aan het net of beter nog via een gratis oplaadstation voor **scooters en vooral elektra fietsen** in de vorm drie grote fietscarrousel op het voorplein.

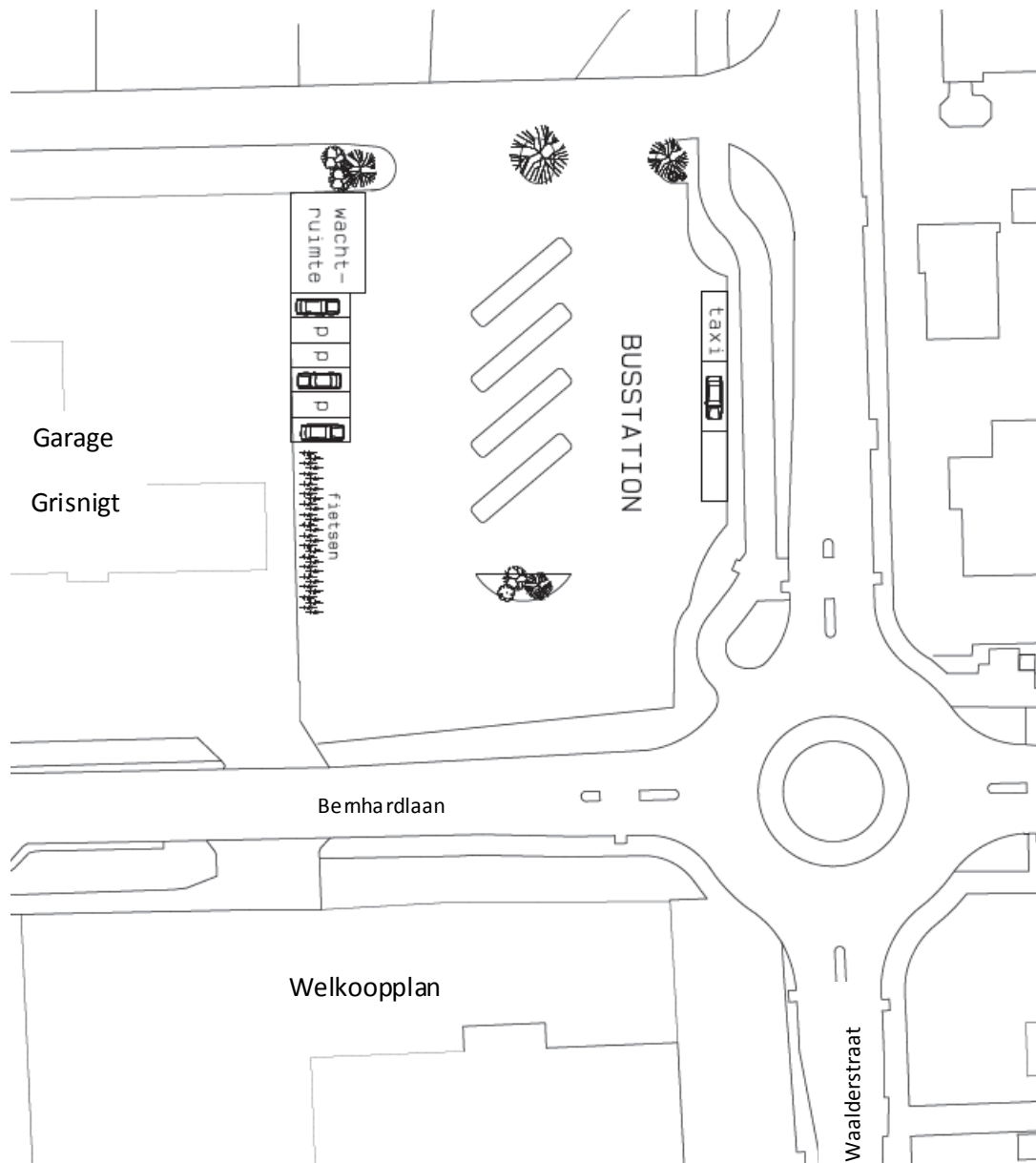
Al met al volgens het motto: “Als je nu nóg niet gelooft in duurzaam en innovatief ondernemen en ernaar gaat handelen, dan betekent dat straks gewoon het einde van je onderneming”.

Deze mogelijkheid sluit ook goed aan bij de plannen van TEMO (Texels Eigen Mobiliteits Organisatie), voortgezet in een helaas min of meer slapende werkgroep “Mobiliteit” van Duurzaam Texel. (Zie bijlage op pagina 17.)

Ik zou me overigens voor de **financiering** van investeringen en beheer en onderhoud van deze of andere parkeergarage ook nog parkeerfondsvorming kunnen voorstellen vanuit de verplichting van ontwikkelaars om bij nieuwbouwprojecten waarbij de parkeervraag niet op het eigen perceel kan worden ingevuld een nader vast te stellen bedrag (bijvoorbeeld € 15.000 per niet gerealiseerde parkeerplaats) in het fonds te stoppen. Zo'n parkeerfonds, dat in vele gemeenten al bestaat, verplicht de gemeente als tegenprestatie om bijvoorbeeld binnen 5 of 10 jaar na gereedkomen van zo'n ontwikkelingsplan binnen een straal van 500 meter een alternatieve parkeergelegenheid te realiseren. De gemeente kan zo'n fonds als investeringsbron voor mobiliteitsverbeterende maatregelen zoals kwaliteitsverbetering van de parkeergarage of verbetering van de fietsvoorzieningen.

In mijn visie zou dit parkeerterrein gelegen aan de Bernhardlaan (Grisnigt), naast compensatie van de minimaal 10 woningen, ook eventueel gebruikt kunnen worden als openbaar vervoer hub en als “het” centrale busstation van Den Burg. Dit aanrij- en vertrekpunt is objectief en verkeerstechnisch gezien erg gunstig gesitueerd t.o.v. de routes naar de andere noordelijk gelegen dorpen en de boot. Als men bovendien een grote ring om deze locatie zet, zullen de meeste bewoners van Den Burg op meer gelijkwaardiger afstand van dit centrale punt woonachtig zijn. De routes dienen dan ook wel zo geleid te worden dat de jeugd bij een speciale “schoolhalte” kan in- en uitstappen. Mede doordat vele zorg- en welzijns-voorzieningen vanwege de schaalgrootte centraal in Den Burg worden georganiseerd, vereist een en ander wel goed openbaar vervoer naar alle dorpen. Daar is dit punt geschikt voor. Voor de mensen die in Den Burg werken en van buitenaf komen is de locatie qua loopafstand ook centraal te noemen.

Busstation Plattegrond:



Conclusies:

Ondanks dat de door mij voorliggende totaalvisie (2020) een zeer goede garantie biedt voor een planologische en financiële haalbaarheid, geven **zeer recentelijk inzichten** aan dat de Gemeente in mogelijke problemen komt met uitplaatsen van de huidige supermarkten naar de rand van de buitenring. Mij bekende signalen van diverse belanghebbenden (en het actuele DPO) geven aan dat deze problemen acceptabel opgelost kunnen worden door een carrousel te bewerkstelligen van de aanwezige vraag naar supermarkt ruimtes geconcentreerd in een cluster op de meest perfecte locatie in deze hoek van Den Burg met voldoende parkeermogelijkheden. Het volgende scenario is bij wijze van spreken op korte termijn uitvoerbaar.

- A. Super de Boer 1000 m2 in Welkoop
- B. Aldi met 1000 m2 ook in Welkoop (heeft t.o.v. andere super dubbele parkeerbehoefte)
- C. Albert Heijn eventueel uitbreiden op huidige locatie naar 1500 m2
- D. Lidl wil en gaat verhuizen vanuit de Koog naar de oude vestiging van Aldi

Als er een andere, succesvolle en gewenste, carrousel gevormd zou moeten worden dan zou er allereerst een inventarisatie moeten plaatsvinden bij alle supermarkten, zo ook zeker bij de eigenaren van het onroerend goed. Helaas verzuimt de Gemeente dit meestal bij een nieuwe planontwikkeling te doen.

Voor een beoogde nieuwe vestiging van een full service Deen's Super is echter niet alleen geen plaats meer, maar zeer zeker ook de plaatselijke koopkracht rechtvaardigt geen uitbreiding van nieuwe supermarkt formules en m2.

De Stichting "Woontij" in de eerste instantie en de Gemeente in de tweede plaats, zullen niet alleen de afweging moeten maken maar zeker een heroverweging, om slechts het "niet bouwen" van de geplande 10 bovenwoningen af te zetten tegen het grote maatschappelijke belang van de door mij genoemde ontwikkelingen. Ontwikkelingen, die juist daar op hun plaats zijn, met een meerwaarde die vanuit ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en toekomstvisie het centrum van Den Burg maximaal tot haar recht kunnen laten komen.

Frits Langeveld

"Beeresteyn"

Email : frits@texel.com

<http://fritslangeveld.texel.com>

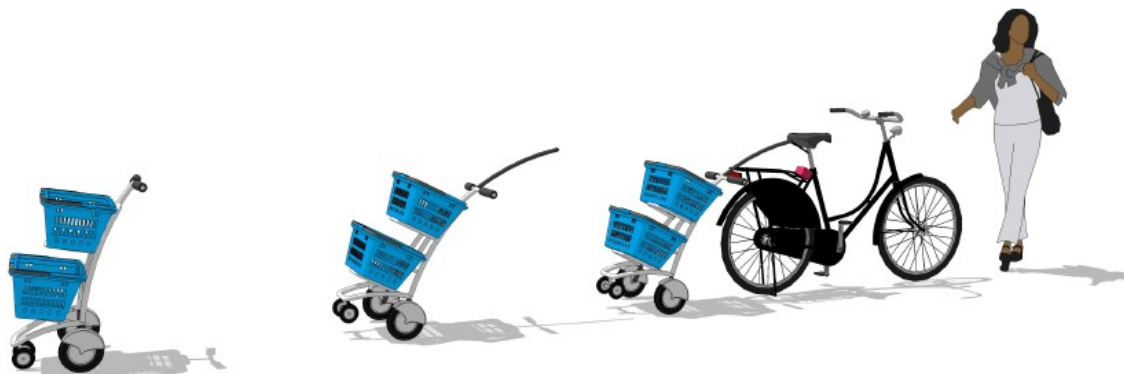
0222 ~ 315531 of 06~53548888

15 Maart 2009

Bijlage 'Test op Texel':

Deze werkgroep zal, met een impuls van het door mij aangewakkerde en oorspronkelijke idee van ontwerpburo Claessens/Erdmans, in een besloten gebied als Texel, met dit idee, een nieuwe vervoersvorm kunnen introduceren. Een nieuw type winkelkarretje op luchtbandjes met een dubbelfunctie !

Test op Texel



claessenserdmann

test op texel 12 maart 2009

Op de eerste plaats een boodschappenkar en ten tweede een bagagekar achter de fiets of elektrafiets. Deze karretjes hebben bijvoorbeeld een statiegeld van € 50 en hebben minimaal 50 kg draagkracht. Deze kunnen door toerist gedurende hun vakantie en door inwoner als permanent vervoersmiddel / bagagekar op een wel zeer veilige wijze gebruikt worden. Albert Heijn zou deze ontwikkeling in een exclusief gebied als ons eiland en als allereerste groene supermarkt in Nederland bij een hernieuwde vestiging op Texel kunnen en willen introduceren.

Ook wordt onderzocht dat de grote blauwe Albert Heijn winkelmanden, waarvan er twee in deze kar passen, de ingekochte boodschappen niet eens meer op de lopende band gezet behoeven te worden en vervolgens na de caissière weer ingeladen moet worden. Voorwaarde is dan wel dat door de klant alle gekochte boodschappen vanuit de vakken direct inscand met een handscanner . Deze kan met een koordje om de hals gedragen worden. Deze handscanner registreert niet alleen het artikel en de prijs, maar ook op de gram nauwkeurig het gewicht. De mand wordt voor vertrek op een weegtoestel bij een van de betaalterminals gezet. De lopende band vervalft. Klopt ongeveer het totaalgewicht, aangegeven door de ingeleverde handscanner, kan er daarna zonder verdere controle de betaling snel plaats vinden en de klanten zo direct hun boodschappen snel, eenvoudig maar daarna vooral veilig achter fiets mee naar huis kunnen nemen. Het is eigenlijk zo simpel dat het systeem eigenlijk al had moeten bestaan.