

1 Inleiding/aanleiding

Overnachtingshaven Lobith is een deelproject van het rijksproject Toekomstvisie Waal uit het MIRT-projectenboek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De minister van I&M heeft het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland gevraagd de fase MIRT 2 (voorkeursbeslissing) en MIRT 3¹ (vastleggen van een locatie in het inpassingsplan) te behartigen, in nauwe samenwerking met de gemeente Rijnwaarden en Rijkswaterstaat. Directe aanleiding voor deze opdracht is dat de huidige overnachtingshaven in de gemeente Rijnwaarden, de locatie Tuindorp, te klein is en dat uitbreiding nodig is voor de veiligheid op het water. Aan de achtergrond van het verzoek van de Minister ligt het decentraliseren van rijkstaken aan lagere overheden ten grondslag.

Op 20 december 2012 hebben de samenwerkende partijen daarom de intentieovereenkomst "Overnachtingshaven Lobith" getekend, waarmee de gezamenlijke voorbereiding van de locatiekeuze is gestart. De partijen hebben opdracht gegeven voor een brede, objectieve studie naar de drie locaties; Beijenwaard, Oude Waal en Bijland. Later aangevuld met de alternatieven van een kleine haven op de drie locaties in combinatie met het moderniseren van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp. Aanleiding voor deze wijziging van de scope is het advies van de Commissie MER geweest. Door de uitbreiding van de scope met de haven Tuindorp, verwachtte de Commissie letterlijk ruimte te vinden voor een goede inpassing van een nieuwe haven.

Onderdeel van de studie naar de voorkeurslocatie is een milieutoets, maar evenzeer zijn de kosten, het ontwerpproces, het gebruikersperspectief en de kansen op koppeling aan lopende initiatieven in beeld gebracht. Op basis van de resultaten uit deze onderzoeken is een advies geformuleerd om te komen tot de voorlopige voorkeurslocatie (MIRT 2).

2 Bestaand beleid c.q. kader

Veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer is belangrijk. Overnachtingshavens bieden schippers een veilige mogelijkheid om op gezette tijden rust te nemen. Om aan de vaar- en rusttijden te voldoen moeten schippers om de \pm 30 km bij een overnachtingshaven terecht kunnen. Op de Waal vindt de binnenscheepvaart een veilige en rustige ligplaats in IJzendoorn (km 907), de bestaande overnachtingshaven Tuindorp bij Lobith (km 865) en in Duitsland worden havens aangelegd bij Niedermormter (km 838) en Ossenbergh (km 807). De bestaande haven bij Lobith heeft niet voldoende capaciteit. Er moet een grotere haven komen met voldoende ligplaatsen, ook toegankelijk voor grotere schepen, zoals vastgelegd in het MIRT-projectenboek.

Ligplaatsbehoefte

Het geactualiseerde ligplaatsenbehoefteonderzoek² bevestigt de behoefte aan circa 70 ligplaatsen voor de binnenscheepvaart. Daarmee is een kleine, zelfstandige haven niet probleemoplossend en valt hiermee op alle locaties af. Een kleinere haven van minimaal 50 ligplaatsen in combinatie met het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp voorziet wel in de behoefte.

Gebruikersperspectief vanuit Schuttevaer

De beroepsvereniging voor binnenscheepvaart Schuttevaer is nauw betrokken bij dit project. Zij heeft op basis van expert judgement in het najaar van 2012 vanuit haar gebruikersperspectief geen locatie direct afgewezen en heeft in volgorde de volgende voorkeur: Bijland, Beijenwaard en Oude Waal. De bereikbaarheid van de haven in extreme watersituaties (hoog en laag) is daarbij als belangrijke aandachtspunt aangehouden. Schuttevaer geeft aan dat de verplichting voor schippers om twee keer af te moeten stoppen bij een combinatie van een haven met de modernisering van de overnachtingshaven Tuindorp geen onoverkomelijk probleem is.

¹ Overnachtingshaven Lobith valt onder het oude MIRT spelregelkader, opdrachtbrief DGB, 2012

² Toekomstige Ligplaatsbehoefte Overnachtingshaven Lobith 2013, Ministerie I&M, RWS WVL, 2 oktober 2013

3 Locatieafweging

De huidige overnachtingshaven bij Lobith biedt onvoldoende capaciteit. Voor de uitbreiding naar circa 70 ligplaatsen is onderzoek gedaan naar 11 alternatieven verdeeld over de drie locaties Oude Waal, Bijland en Beijenwaard. Deze drie locaties zijn opgenomen in de opdracht van de minister van 2 juli 2012 en zijn het resultaat van de strategische afweging (Strategische afwegingsnotitie overnachtingshaven Lobith, Arcadis, 2010).

In het onderzoek zijn de drie locaties Oude Waal, Bijland en Beijenwaard gewogen op een groot aantal aspecten in de vorm van een milieutoets, de kosten (aanleg en beheer & onderhoud), het ontwerpproces, het gebruikersperspectief en de kansen en bedreigingen van andere ontwikkelingen in de nabijheid van de drie locaties. Over het wegen van de beschreven en gemeten effecten heeft de Commissie MER in haar advies over de Reikwijdte en Detailniveau een belangrijke aanbeveling gedaan waar rekening mee is gehouden in dit advies:

“De effecten van het voornemen zijn zeer divers en ongelijksoortig zowel voor de drie beoogde locaties (bijvoorbeeld wonen en externe risico’s versus natuur) als voor de milieuthema’s (bijvoorbeeld natuur: verstoring van foeragerende vogels versus vernietiging van habitats met unieke botanische waarden, verstoring van overnachtende versus foeragerende wintergasten of vernietiging van ecosystemen met een korte of lange ontwikkeltijd). Deze ongelijksoortigheid van effecten vraagt om een evenwichtiger beoordelingskader dan alleen een vergelijking van plus en min scores.”

3.1 Van elf naar drie kansrijke alternatieven

Uit het omvangrijke onderzoek naar de geschiktheid van de locaties zijn afwegingen per locatie op de onderscheidende thema’s gemaakt. Deze afwegingen hebben ertoe geleid, dat drie alternatieven als kansrijk kunnen worden aangemerkt.

Effecten Oude Waal

De Oude Waal scoort slecht op scheepvaartveiligheid door het complexe verkeersbeeld op korte afstand van de druk bevaren Pannerdensch Kop en het bunkerstation bij Millingen aan de Rijn. Om de scheepvaartveiligheid te waarborgen zal permanente verkeersbegeleiding nodig zijn. Dit leidt tot een verhoging in levensduurkosten van 50 tot 70% ten opzichte van de andere locaties. Daarnaast wordt een probleem voorzien met dwarsstroming dat naar verwachting niet is op te lossen.

Op het gebied van externe veiligheid scoort dit alternatief slecht door de nabije ligging bij Millingen aan de Rijn en ten aanzien van bereikbaarheid voor hulpdiensten. Het grote alternatief is fysiek niet te combineren met het project Oevergeul³. Ook de combinatie van een kleine haven met de Oevergeul is onzeker. Dat betekent dat met de locatiekeuze Oude Waal de investering in de Oevergeul, waarover op 6 december 2013 een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten, teniet wordt gedaan.

Op basis van de bovengenoemde argumenten wordt de locatie Oude Waal niet als kansrijk aangemerkt.

Effecten De Bijland

Kiezen voor de locatie De Bijland betekent onderscheid maken tussen alternatieven op land, parallel aan de rivier en in de plas.

De kleine haven in de plas (te combineren met moderniseren van Tuindorp) kent negatieve effecten op het gebied van landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke inpassing. Bovendien vormen de twee havenmonden en de recreatie invaart op deze korte afstand een probleem voor de scheepvaartveiligheid. De relatie tussen de jachthaven en de recreatieve toegang tot de Bijlandse plas wordt sterk gehinderd door de haven die ver en in het midden van de plas komt te liggen. De recreatieve aantrekkelijkheid van het zandstrand nabij de camping zal afnemen en er ontstaat een risico op verslechtering van de waterkwaliteit in de plas.

³ Rijkswaterstaat heeft de aanleg van een oevergeul gepland in de locatie Oude Waal. De aan te leggen oevergeul (realisatie gepland 2015) moet bijdragen aan de waterstandsverlaging bij Lobith (-11 cm).

De locatie Bijland op land, die de waterrecreatie zou moeten sparen, is niet realistisch gebleken vanwege de aantasting van cultuurhistorische waarden en aantasting van prioritaire Europese- en provinciaal beschermde natuurwaarden.

Bij het alternatief Bijland groot in plas wordt een doorsteek door de huidige haven naar de Bijlandse plas gemaakt. Dit alternatief is op veel aspecten positief of neutraal beoordeeld. Kenmerkende problemen zijn de aantasting van de recreatie in de Bijlandse plas en het alternatief geeft negatieve geluidseffecten op de wijk Vierkenshof en het slaapgebied voor watervogels. Ook als de haven zoveel mogelijk aansluit bij de contour van de plas aan de oostzijde en zoveel mogelijk zuidelijk wordt gepositioneerd, moet een aantal functies in de recreatieplas wijken of verplaatst worden. De plas wordt kleiner, maar de ruimtelijke structuur van de plas blijft wel intact. Er kunnen mogelijkheden ontstaan voor versterking van de recreatieve sector, bijvoorbeeld wanneer nieuwe stranden worden aangelegd langs de weg om de nieuwe haven. Alle alternatieven in de Bijland scoren relatief slecht op het gebied van externe veiligheid en bereikbaarheid door de nabijheid van de wijk Tuindorp en de eenzijdige ontsluiting van deze wijk.

Op basis van bovengenoemde argumenten wordt alleen het alternatief 'groot in plas' aangemerkt als kansrijk.

Effecten Beijenwaard

Kiezen voor de locatie Beijenwaard betekent eerst een onderscheid maken tussen binnendijkse of buitendijkse alternatieven. De binnendijkse alternatieven betekenen een zeer grote ingreep op de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied. Bovendien moeten in een alternatief waarin de buitendijkse natuurwaarden zoveel mogelijk worden ontzien, de woningen aan de Ameidsedam worden geamoveerd. Daarmee vallen de binnendijkse alternatieven af. De buitendijkse alternatieven zijn minder negatief beoordeeld maar het verlies van de buitendijkse voorzetting van de zomerdam (Ameidsedam) is niet te voorkomen door de gewenste omvang van de haven.

De buitendijkse alternatieven zijn op veel aspecten positief of neutraal beoordeeld, ook op externe veiligheid. Het grote buitendijkse alternatief scoort positief op scheepvaartveiligheid. Het kleine buitendijkse alternatief scoort op dat aspect minder positief. Dit kan worden verholpen door de vorm van de haven(mond) van de grote haven aan te houden. De grote haven buitendijks scoort negatief op geluid.

De buitendijkse alternatieven (groot en klein) op de locatie Beijenwaard worden als kansrijk aangemerkt.

Modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp

De modernisering van bestaande overnachtingshaven Tuindorp is een kosteneffectieve investering die weinig tot geen nieuwe milieueffecten kent. De levensduurkosten van de gemoderniseerde haven in Tuindorp zijn per ligplaats kleiner of gelijk aan de levensduurkosten van de ligplaatsen op de andere locaties. Het verplaatsen van de kegelligplaats naar de nieuwe locatie is een vooruitgang op het gebied van externe veiligheid. Het bij elkaar brengen van de ligplaatsen voor schepen met brandbare en/of gevaarlijke stoffen (kegelschepen) in de nieuwe haven is verstandig.

De modernisering van de overnachtingshaven Tuindorp is kansrijk - in combinatie met een kleinere haven buitendijks in de Beijenwaard.

Natuurbescherming

Op alle locaties zijn significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden niet uit te sluiten. Daarom zijn voor het aanleggen van de overnachtingshaven de Alternatieven, de Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen op grond van de Natuurbeschermingswet inzichtelijk gemaakt.⁴ Uit het natuuronderzoek blijkt dat het alternatief Beijenwaard binnendijks de minste effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Gelderse Poort. Het alternatief Beijenwards buitendijks volgt als tweede. Het alternatief Beijenwaard binnendijks wordt echter op grond van bovenstaande afwegingen niet beschouwd als alternatieve oplossing in de zin van artikel 19g van de Natuurbeschermingswet 1998.

⁴ 2014Notitie locatiekeuze; nadere onderbouwing van de A in de ADC-toets.

Het moderniseren van Tuindorp veroorzaakt geen significant negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden.

3.2 Drie kansrijke alternatieven

Drie alternatieven, verdeeld over twee locaties, blijken in principe kansrijk. Dit zijn:

- een nieuwe haven in de Bijlandse plas,
- een nieuwe haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied,
- en de combinatie van het behoud van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp met een nieuwe haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied.

Over deze drie kansrijke alternatieven zijn de volgende afwegingen te maken.

Benutting van de Bijlandse plas kent grote gevolgen voor de (recreatieve) ontwikkelingsmogelijkheden in en rond de Bijland. De samenwerkende partijen kiezen er voor om de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor de Bijlandse plas niet te frustreren met de aanleg van een overnachtingshaven.

Het aanleggen van een nieuwe haven in de Beijenwaard buitendijks voor circa 70 ligplaatsen, vraagt een investering in ingrijpende en kostbare damwandconstructies. De begrippen sober en doelmatig, uit onze opdracht, komen hiermee in het geding. Door zijn omvang laat een haven van circa 70 ligplaatsen geen ruimte voor een goede ruimtelijke inpassing in zijn omgeving. Dit alternatief heeft dan ook niet onze voorkeur.

Voorlopige voorkeur

De voorlopige voorkeur voor de locatie Beijenwaard buitendijks in combinatie met het moderniseren van de bestaande haven bij Tuindorp is ingegeven door de afweging dat deze combinatie wel mogelijkheden biedt voor een goede ruimtelijke inpassing. Het hebben van twee overnachtingshavens blijkt geen hogere levensduurkosten met zich mee te brengen. En het behouden van Tuindorp als overnachtingshaven past in het overheidsstreven naar duurzaam en zuinig ruimtegebruik (SER-ladder). Het verplaatsen van de kegelligplaats uit Tuindorp naar de nieuwe haven is een vooruitgang

Verder is geconstateerd dat in de onderlinge vergelijking van de drie kansrijke alternatieven, de voorlopige voorkeurslocatie Beijenwaard buitendijks in combinatie met Tuindorp, de mogelijkheden voor mitigatie naar verwachting goed zijn in te passen en de compensatieverplichtingen het eenvoudigst zijn te realiseren.

Daarmee is de vergunbaarheid van deze voorlopige voorkeurslocatie in het kader van de Natuurbeschermingswet positief ingeschat.

De exacte verdeling van de ligplaatsen over de twee havens, het ontwerp en de inpassing van een nieuwe haven in de Beijenwaard wordt in de volgende fase (MIRT 3) nader onderzocht en uitgewerkt.

Om te illustreren wat de breedte van het milieuonderzoek is geweest, is in bijlage I de effectenbeoordeling van de drie kansrijke alternatieven opgenomen. Voor inzage in de kosten (aanleg- en beheer & onderhoudskosten) wordt verwezen naar bijlage II.

4 Vervolproces

Samenwerking

De locatiekeuze staat niet open voor bezwaar en beroep. Door het organiseren van een informatiebijeenkomst op 21 januari 2014 zijn de eigen besturen, mede-overheden, burgers en bedrijven geïnformeerd over de voorlopige locatiekeuze en zijn de gevolgen hiervan met deze belanghebbenden besproken. Met het besluit over de voorkeurslocatie blijft de status van de locaties Beijenwaard groot buitendijks en Bijland in plas op basis van het onderzoek in principe kansrijk.

De samenwerkende partijen leggen hun voorkeurslocatie vast in een samenwerkingsovereenkomst (SOK). De SOK vormt voor de minister van IenM tevens de MIRT2 beslissing. De SOK bevat afspraken over de planuitwerking voor deze locatie in de MIRT3 fase. In deze fase wordt een provinciaal inpassingsplan met bijbehorende projectMER opgesteld, waarbij mogelijk de coördinatieprocedure wordt toegepast om ook de plandragende vergunningenprocedures te doorlopen. Ook de grondverwerving wordt in deze fase gestart. De

SOK bevat tevens een actualisatie van de planning, de inzet van mensen en middelen en de mijlpalen. Besluitvorming over de SOK is volgens planning voorzien medio juli 2014. De SOK zal via de voorhangprocedure aan de Staten worden voorgelegd. In de gemeente Rijnwaarden zal een vergelijkbare procedure worden gevolgd tot vaststelling van de SOK.

5 Risico's

Bezwaar en beroep

De locatiekeuze die nu wordt gemaakt staat niet open voor bezwaar en beroep. Op het moment dat het ontwerp inpassingsplan, de gecombineerde plan- en projectMER en de ontwerp vergunningen ter inzage worden gelegd, zijn er zienswijzen mogelijk tegen deze stukken waarbij éénieder kan teruggrijpen op de keuze van de voorkeurslocatie.

Vergunbaarheidstoets

De reactie van de staatssecretaris van Economische Zaken en de reactie van het Duitse bevoegd gezag op de vergunbaarheidstoets is een (ambtelijk) oordeel over de kwaliteit van de onderbouwing en daarmee een inschatting van de vergunbaarheid. Het heeft dus niet de status van een vergunning. De ontwerp-vergunning wordt gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd.

Het Duitse bevoegd gezag voor Natura 2000 heeft de conclusies uit het nader onderzoek naar stikstofdepositie aan ons bevestigd. Deze bevestiging is straks relevant voor de beslissing van de staatssecretaris, die de effecten op Duits grondgebied in haar besluit rechtstreeks moet toetsen aan de Europese Habitatrictlijn.

Bijlagen I en II

Bijlage I Samenvatting effectbeoordeling kansrijke alternatieven

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de beoordeling van de kansrijke alternatieven voor alle thema's.

THEMA	ASPECT	CRITERIUM				
			Alt. 1 Groot, buiten dijks	Alt. 3 Klein, buiten dijks	Alt. 5 Groot in de plas	Alt. 11 Tuindorp
Scheepvaart	Scheepvaartveiligheid	Manoeuvrerruimte in de haven	++	+	+	0
		Afmeersituatie	+	-	+	+
		Veiligheid bij in- en uitvaren van de haven	++	0	0	0
Leefmilieu	Geluid	Geluidsbelasting dichtstbijzijnde geluidsgevoelige objecten/ en recreatiewoningen discrete punten geluidsbelastingen	-	-	-	0
		Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide	0	0	0
		Fijn stof	0	0	0	0
	Gezondheid	Ernstige geluidhinder en aantal slaapverstoorden	-	-	-	0
		Bevolkingsdichtheid en gevoelige bestemmingen binnen 100 meter van de rand van de haven	+	+	0	0
	Externe veiligheid	Effectgebied in relatie tot (bebouwde) omgeving	+	+	-	0
Bereikbaarheid hulpdiensten (opkomsttijden)		0	0	0	0	
Natuur	Natuurbeschermingswet 1998	Aangewezen habitattypen	--	--	--	0
		Aangewezen soorten	--	--	--	-
		Verzuring en vermesting (stikstof)	-	--	--	0
		Aantal ha geluidbelasting binnen Natura 2000-gebied	-	-	-	0
	EHS	Wezenlijke kenmerken en waarden EHS	-	-	-	0
	FF-wet	Flora- en faunasoorten	-	-	-	0
Bodem en water	Rivierkunde	Hoogwaterveiligheid	0	0	-	0
		Afvoerverdeling	0	0	0	0
		Dwarsstroming	-	-	0	0
		Morfologie van het zomerbed	-	-	0	0
	Dijkstabiliteit	Dijkstabiliteit (incl piping)	0	0	0	0
		Binnendijkse kwel	0	0	0	0
	(Water)bodemkwaliteit en grondverzet	Bodemkwaliteit	+	+	+	0
		Grondbalans (duurzaamheid)	-	-	-	0
	Waterkwaliteit	Chemische toestand	0	0	0	0
		Ecologische toestand	-	-	-	0
		Zwemwaterkwaliteit	0	0	0	0
		Drinkwaterkwaliteit	0	0	0	0
	Grondwater	Woningen met GHG ondieper dan 70 cm	0	0	0	0
Zettingsrisico		0	0	0	0	

THEMA	ASPECT	CRITERIUM				
			Alt. 1 Groot, buiten dijks	Alt. 3 Klein, buiten dijks	Alt. 5 Groot in de plas	Alt. 11 Tuindor p
		Droogteschade landbouw	-	-	0	0
		Natschade landbouw	0	0	0	0
		Kwelbezwaar	+	+	0	0
Landschap, cultuur- historie, archeologie	Landschap	Aantasting of verlies van waardevolle landschappelijke elementen, lijnen of gebieden	-	-	0	0
		Aantasting of verlies van aardkundige waarden	0	0	0	0
	Cultuurhistorie	Aantasting of verlies van waardevolle cultuurhistorische elementen, lijnen of gebieden	-	-	0	0
	Archeologie	Aantasting bekende vindplaatsen	-	-	0	0
		Aantasting van gebieden met bekende archeologische waarden of een archeologische verwachtingswaarden	-	-	-	0
Ruimtelijke aspecten	Infrastructuur	Lokale ontsluitingswegen (bereikbaarheid van omliggende dorpen en verkeersveiligheid)	0	0	+	0
		Lokale fiets- en wandelpaden/-routes	0	0	-	0
	Sociale veiligheid	Inpassing van de haven in de omgeving	-	0	0	0
	Ruimte gebruik	Oppervlakte huidige en toekomstige gebruiksfuncties	0	0	-	0
		Verdwijnen woonfuncties	-	-	-	0
	Ruimtelijk landschappelijke beleving	Ruimtelijk landschappelijke beleving	-	0	-	0

Bijlage II Investerings- en levensduurkosten alternatieven

Het taakstellend budget voor de investering in de nieuwe ligplaatsen is M€ 119,4 inclusief btw. Wat opvalt is dat de meeste varianten zich niet echt onderscheiden op de kosten. Dit geldt zowel voor de investeringskosten, waarbij alle varianten rond, dus soms ook boven het taakstellend budget liggen, als voor de levensduurkosten. De twee uitzonderingen hierop zijn de locaties Oude Waal en Tuindorp. Voor de Oude Waal zijn hoge levensduurkosten geraamd, die worden veroorzaakt door het verkeersbegeleidingssysteem. Het moderniseren van de overnachtingshaven Tuindorp vergt logischerwijs weinig investeringskosten omdat de haven al is aangelegd en de levensduurkosten zijn opvallend genoeg óók in combinatie met een kleine haven niet hoger dan de varianten met één nieuwe grote haven. In afwijking van de milieutoets, is in de kostenraming elke kleine haven doorgerekend op 50 ligplaatsen.

Een ligplaats kost in netto contante waarde (NCW) investerings- en levensduurkosten tussen de M€ 4,1 en 4,5 miljoen, Oude Waal niet meegerekend. De raming voldoet voor alle locaties aan de eisen van de SSK methodiek met een variatiecoëfficiënt van maximaal 25% (investering) en 35% (levensduur). Het is een uitdaging om in de MIRT 3 fase binnen het taakstellend budget voor de investering te blijven. Daarin kan naar verwachting de opbrengst uit de vermarktbaar grondstoffen (zand, grind en soms klei) geen onderscheidende rol spelen. De geraamde opbrengstwaarden bewegen zich tussen de 0,25 en 5,3 % van de investering, en het blijft een risico dat bij het vermarkten van de grondstoffen, de opbrengst sterk kan variëren in casu tegenvallen.

Kostentabel op basis van SSK

	Investerings- Kosten in netto contante waarde (NCW)	Levensduur kosten Looptijd 100 jaar in NCW	Investerings- en levensduur kosten Looptijd 100 jaar per ligplaats in NCW. Kleine havens doorgerekend op 50 ligplaatsen, Tuindorp op 20 ligplaatsen.
Beijenwaard			
1. Grote haven buitendijks	M€ 127 ⁽¹⁾	M€ 189 ⁽¹⁾	M€ 4.514.285 ⁽¹⁾
2. Grote haven binnendijks	M€ 121 ⁽¹⁾	M€ 169 ⁽¹⁾	M€ 4.142.857 ⁽¹⁾
3. Kleine haven buitendijks	M€ 98	M€ 141	M€ 4.242.857
4. Kleine haven binnendijks	M€ 100	M€ 142	M€ 4.285.714
Bijland			
5. Grote haven in plas	M€ 124	M€ 183	M€ 4.385.714
6. Grote haven op land	M€ 121	M€ 188	M€ 4.414.285
7. Kleine haven in plas	M€ 107	M€ 152	M€ 4.528.571
8. Kleine haven op land	M€ 101	M€ 152	M€ ---
Oude Waal			
9. Grote haven	M€ 124 ⁽¹⁾	M€ 238 ⁽¹⁾	M€ 5.171.428 ⁽¹⁾
10 Kleine haven	M€ 113	M€ 219	M€ 5.571.428
11. Moderniseren overnachtingshaven Tuindorp	M€ 20	M€ 38	M€ 2,9

⁽¹⁾ Exclusief de kosten voor het wegbestemmen van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp investeringskosten €200.000,-; Beheer en onderhoud € 157.000,- per jaar (baggeren en onderhoud taluds), bron: Vervallen bestemming overnachtingshaven Tuindorp, provincie Gelderland.