

Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven



Fortunaweg/Mercuriusweg Schiedam



Dit terrein ligt aan de oostelijke zijde van de Schiedamse Voorhaven en was onderdeel van de Gusto-werf. De Scheepswerf en Machinefabriek Werf Gusto v/h A.F. Smulders Engineers and Shipbuilders vestigde zich hier in 1905. De loodsgebouwen en scheepshellingen lagen even ten noordoosten van dit terrein, langs de Nieuwe Maas. Gusto maakte schepen, baggerwerktuigen, kranen, bruggen en later ook boorplatforms. In 1978 werd de werf gesloopt vanwege de malaise in de scheepsbouw. Het bedrijf bestaat nog wel, onder de naam IHC-Gusto engineering BV. De verlaten wegen rondom het braakliggende gedeelte worden wel gebruikt door mensen die oefenen voor het halen van hun autorijbewijs. Het terrein is vlak en groten-deels begroeid met gras, langs de waterkant wordt gevist naar snoekbaars. Voor de herontwikkeling van het hele gebied Nieuw-Mathenesse bestaat een masterplan. Het Gusto-terrein krijgt eerst een tijdelijke functie in de sfeer van cultuur, sport of recreatie, vanaf 2012 zullen er woningen worden gebouwd. De Voorhaven wordt ontwikkeld als 'stadspoort' voor Schiedam.

This land is situated on the eastern side of the Schiedamse Voorhaven and was part of the Gusto shipyard. The Scheepswerf en Machinefabriek Werf Gusto v/h A.F. Smulders Engineers and Shipbuilders relocated here in 1905. The sheds and ship lifts were located on the northeast section of this terrain, along the Nieuwe Maas. Gusto built ships, dredging machinery, cranes, bridges and, later on, drilling rigs too. In 1978 the shipyard was torn down due to the malaise in the shipbuilding branch. The company still exists, but now under the name IHC-Gusto engineering BV. The disused roads leading to the derelict area are currently used as a training ground for learner drivers. Largely overgrown with grasses, the terrain is flat and, along the water's edge, is an ideal place for pike-perch fishing. A master plan has been drafted to redevelop the entire Nieuw-Mathenesse site. The Gusto terrain will first be temporarily used for cultural, sporting and recreational activities although work on a residential project is scheduled to begin in 2012. The Voorhaven is being developed into a 'city port' for Schiedam.

Wastelands of the Port of Rotterdam

De Rotterdamse haven wordt bij de monding van de Maas uitgebreid met 2000 hectare nieuw land. In voorbereiding op de komst van Maasvlakte 2 ondergaat het gebied een enorme transformatie: er wordt land gewonnen, infrastructuur aangelegd en er zijn plannen voor natuurcompensatie. De braakliggende terreinen die in deze publicatie zijn opgenomen zijn geen beschermde gebieden en zullen de komende jaren verdwijnen. Sommige zullen geabsorbeerd worden door de groeiende haven. Andere, zoals die in Schiedam en Vlaardingen, zijn ontstaan in voormalige industriële centra die herontwikkeld zullen worden. De verwaarloosde plekken worden groene ruimtes, of ze krijgen een woonbestemming of culturele functie. Tot die tijd zijn het grote lege gaten zonder duidelijke identiteit, niet natuurlijk en niet industrieel, park noch tuin.

Deze plekken zijn enkele van de weinige in Rotterdam die niet aan een ontwerp onderhevig zijn of voor een specifiek doel worden gebruikt. Omdat ze met rust gelaten worden kunnen er natuurlijke processen van verval en transitie worden waargenomen – processen die overal plaatsvinden maar die in de rest van de stad verborgen blijven. Het zijn tussenplekken waar bijna alles mogelijk is, waar de tijd lijkt stil te staan. Loggemaakt van het ritme van de haven bieden ze een paradijs voor begroeiing en voor andere onbevreesde bezoekers, hoewel misschien niet meer voor lang.



The Port of Rotterdam is being further enlarged with the creation of 2000 hectares of new land built into the sea near the mouth of the river Maas. The port area is going through a period of dramatic transformation during preparation for this Maasvlakte 2 project which not only involves gaining land, but also the expansion of transportation, infrastructure and the initiation of environmental compensation schemes. Several of the places that appear in this publication are unprotected and will disappear over the coming years as they are absorbed by the growing port. Other areas near Rotterdam, Schiedam and Vlaardingen were once centers of industry; for the moment they are home to largely neglected wastelands which persist alongside canals, docks, roads and railway tracks. Some of these wastelands will become green spaces, resi-

dential developments or even cultural areas – part of the regeneration process taking place throughout the port and city districts. Until then they are great empty gaps: neither natural areas nor industrial spaces, neither parks nor gardens. These sites are some of the few in the Rotterdam area that have not yet been subjected to any design, or used for any particular purpose. Because they have been left alone, natural processes of decay, transition and entropy can be observed. Such processes are taking place everywhere yet are often hidden by the fabric of the city. These are in-between places where almost anything is possible, where time seems to have slowed down. Independent of the rhythm of the port, they offer a paradise for unplanned vegetation and for other intrepid visitors – though perhaps not for much longer.

Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven

Nieuwe Waterwegstraat, Schiedam



Het oppervlak van dit terrein bestaat uit een kale zandvlakte die voor een deel in beslag wordt genomen door een plas water. Het stuk grond bevindt zich naast het slibdepot van de Wiltonhaven en maakte vroeger deel uit van de NV Dok en Werf Maatschappij Wilton-Feijenoord. Hier werden tussen 1929 en 1999 op een aantal droogdokken en scheepshellingen schepen gemaakt en gerepareerd. In de jaren tachtig van de vorige eeuw kwam het bedrijf in moeilijkheden, de gemeente Schiedam kocht toen de grond om die aan Wilton-Feijenoord in erfpacht te geven. De werf werd in 2003 overgenomen door Damen Shiprepair Rotterdam BV. Voor het grotere gebied Wilhelminahaven bestaat een gebiedsvisie waarin sprake is van de ontwikkeling van een bedrijfshaven, een stadshaven en gebieden voor culturele en groene recreatie. Het braakliggende terrein ligt in het beoogde bedrijvenpark Wilton-Wilhelmina, dat dienst moet doen als maritiem servicestation – waarmee de geschiedenis van scheepsreparatie wordt voortgezet.

This terrain consists of a bare area of sand flats partly occupied by a body of water. The land is adjacent to the Wiltonhaven slurry depot and was once part of the NV Dok en Werf Maatschappij Wilton-Feijenoord. From 1929 to 1999, ships were built and repaired here in dry docks and shiplifts. In the 1980s the firm began to founder and the municipal authority of Schiedam bought the land to give the ground lease to Wilton-Feijenoord. The shipyard was taken over in 2003 by Damen Shiprepair Rotterdam BV. A development plan for the larger Wilhelminahaven area envisions the creation of an industrial port, a city port and areas for cultural and green recreation. The wasteland is located in what is destined to become the Wilton-Wilhelmina industrial park that will serve as a maritime service station – the history of ship repairing is set to continue.

Deltaweg/Kreekweg, Vlaardingen



Tussen de Deltaweg en de Nieuwe Maas ligt dit langgerekte stuk grond, dat deel uitmaakt van een terrein van veertig hectare met zware chemische industrie bij de Zevenmanshaven. In 1921 werd hier door de Eerste Nederlandse Coöperatieve Kunststofabriek (ENCK) begonnen met de productie van superfosfaat. Na een aantal keer van eigenaar te zijn gewisseld hield het bedrijf in 1970 op te bestaan als coöperatief. Het werd overgenomen door Noorse kunststofproducent Norsk Hydro en ging vervolgens verder onder de naam Hydro Agri Rotterdam BV. In 1999 moesten de fosforzuurfabrieken in verband met milieueisen worden gesloten. Het gehele terrein rondom de Zevenmanshaven is in particulier eigendom. Een deel van de gronden is nu in gebruik door de chemische bedrijven Tessenderloo Chemie en NU3. Het terrein zal in de toekomst ontwikkeld gaan worden, waarbij het de industriële functie zal behouden. Met het ontwikkelen van dit braakliggende perceel wordt in 2010 begonnen.

This long, narrow piece of land between the Deltaweg and the Nieuwe Maas, is part of a forty-hectare terrain that is home to the heavy chemical industry of the Zevenmanshaven. In 1921 the Eerste Nederlandse Coöperatieve Kunststofabriek (ENCK) began production of Superphosphate, a fertilizer. After changing ownership several times, the company ceased to be a cooperative in 1970. It was taken over by the Norwegian fertilizer manufacturer Norsk Hydro and changed its name to Hydro Agri Rotterdam BV. In 1999 the phosphoric acid factories were closed down in compliance with environmental requirements. The entire site surrounding the Zevenmanshaven is privately owned. Part of the grounds is currently being used by the chemical companies Tessenderloo Chemie and NU3. The site will be developed in the near future, retaining its industrial function. Work on developing this disused plot of land will begin in 2010.

Courzandseweg/Heysehaven Heijplaat, Rotterdam



De Heysehaven, waar dit terrein aan ligt, was vroeger in gebruik door de scheepswerf RDM (Rotterdamse Droogdok Maatschappij). De wijk Heijplaat is speciaal gebouwd voor werknemers van dit bedrijf, in de jaren twintig van de vorige eeuw. Het werd opgezet als een tuindorp en vanwege de grote afstand tot Rotterdam had het allerlei eigen voorzieningen, zoals scholen, winkels

en kerken. De RDM moest in de jaren tachtig en negentig steeds verder afslanken, tot in 2004 het laatste onderdeel failliet ging. De laatste tien jaar heeft dit terrein leeg gestaan. Het wordt onder andere gebruikt voor de opslag van lege containers en oude auto's. Verder is het de plek waar momenteel een aantal plantensoorten groeien die nieuw zijn voor Nederland. Het gehele RDM-terrein wordt de komende jaren opnieuw ontwikkeld. Er wordt een campus gevestigd, er zijn al scholen aanwezig en enkele relatief kleine, jonge technologie- en ontwerpbedrijven.

The Heysehaven, which is adjacent to this site, was formerly used by the shipbuilding company RDM (Rotterdamse Droogdok Maatschappij). The Heijplaat district was built spe-

cifically for the company's employees in the 1920s, designed as a garden city. Situated at a considerable distance from Rotterdam, Heijplaat was provided with a wide range of amenities including schools, shops and churches. The RDM was forced into a series of retrenchments in the 1980s and 90s; the last surviving part of the company went bankrupt in 2004.

This site has been empty for the last decade and has been used to store empty containers and old cars. It is also a site where a number of plant species, new to the Netherlands, are currently flourishing. The entire RDM site will be redeveloped in the coming years. A campus is under construction and the location is already home to a number of schools and several small, emerging technology and design companies

Van Meelstraat, Rotterdam



Dit terrein met ruige begroeiing bevindt zich aan de zuidkant van de Waalhaven, die met zijn oppervlakte van 310 hectare het grootste gegraven waterbassin ter wereld is. De Waalhaven stamt uit het begin van de twintigste eeuw. In 1978 opende het bedrijf Eurofrigo hier een koel- en vrieshuis, tot 2003 stonden op het terrein aan de Van Meelstraat twee van hun koelloosden. Ze waren verouderd en zijn vervolgens gesloopt, sindsdien ligt het terrein braak. Eurofrigo is inmiddels ook in andere delen van de haven actief, waaronder de Eemhaven en de Maasvlakte. Het is nog niet duidelijk welk bedrijf zich hier in de toekomst zal vestigen. De kans is groot dat het terrein in twee delen zal worden uitgegeven.

This overgrown terrain lies on the south side of the Waalhaven which, measuring 310 hectares, it is the largest dug water basin in the world. The Waalhaven was laid at the beginning of the twentieth century. In 1978 the company Eurofrigo opened a refrigeration and freezing plant here and two of their refrigerated warehouses occupied the Van Meelstraat site until 2003. However, they had become out-of-date and were demolished, since when the area has been a wasteland. In the meantime, Eurofrigo is also active in other parts of the port, including the Eemhaven and the Maasvlakte. As yet, it's unclear which company will occupy the area in future. It is highly likely that the site will be allocated as two plots.

Petroleumweg, Rotterdam



Onder dit kale stuk grond van ongeveer vijftien hectare bevinden zich nog een aantal pijpleidingen en circa vijfduizend heipalen. Het was onderdeel van de raffinaderij van Texaco, die in de jaren veertig van de vorige eeuw werd gebouwd. Het hele terrein meet ongeveer negentig hectare, er werd acht miljoen ton olie per jaar verwerkt. In 1989 raakte de raffinaderij buiten bedrijf, maar ze werd uiteindelijk pas in 2004 gesloopt. Hierbij werd 30.000 ton staal verwijderd, samen met gevaarlijk afval zoals asbest en ook radioactieve stoffen. Deze werden in de jaren vijftig bijvoorbeeld verwerkt in het materiaal slakkenwol, dat voor de isolatie van pijpen werd gebruikt. Delen van het omliggende terrein worden gebruikt door onder meer het oliebedrijf Argos, zoals de opslagtanks. Het stuk grond zelf wordt momenteel gepacht door BP, maar zal ook aan Argos worden verpacht. Dit bedrijf heeft plannen om er een biodieselabriek op te bouwen.

Beneath this unused stretch of land of some fifteen hectares, is a network of pipes and around five thousand piles. It was part of the Texaco refinery built in the 1940s. The entire terrain covers approximately ninety hectares, and is used to process about eight million tons of oil a year. In 1989 the refinery went out of business, but was not demolished until 2004. When the plant was dismantled, 30,000 tons of steel were removed, along with dangerous waste including asbestos and radioactive materials which, in the 1950s, was used in the production of slag-wool to insulate pipes, among other things.

Parts of the surrounding area (such as the storage tanks) are in use by the oil company Argos, among others. The site itself is presently leased by BP but will also be leased to Argos. This company has plans to construct a bio-diesel plant here.

Propaanweg, Rotterdam



Even ten westen van Pernis op een centrale plek in de Tweede Petroleumhaven ligt dit groen begroeide lege terrein. Het is vroeger wel gebruikt, maar ligt al zeker tien jaar braak. De haven werd gegraven tussen 1938 en 1941 voor de overslag van ruwe olie voor de raffinaderij van Koninklijke Olie (Shell). Net als de oudere Eerste Petroleumhaven wordt hier tegenwoordig geen ruwe olie meer aangevoerd, dat gebeurt in de Europoort en op de Maasvlakte. Het gebied is nog in gebruik voor scheepvaarttransport van olieproducten en chemicaliën op kleinere schaal. Onderzocht is of het

geschikt is voor de opslag van nat massagoed, maar het gebied is te klein om dat winstgevend te kunnen doen. Het lege terrein is nog in bezit van Shell.

Just to the west of Pernis on a central site in the Tweede Petroleumhaven lies this overgrown, empty parcel of land. Although it was used in the past, it has been left undeveloped for at least a decade. The port was dug between 1938 and 1941 for the transshipment of crude oil for the Koninklijke Olie (Shell) refinery. As is the case with the older Eerste Petroleumhaven, crude oil is no longer transported here; this is done in the Europoort and on the Maasvlakte. The site is still being used for the smaller scale transportation by ship of oil products and chemicals. The suitability of the area for the storage of wet bulk goods was investigated, but it is too small a location for this to be profitable. The empty terrain is still in the hands of Shell.

Wastelands of the Port of Rotterdam

Oude Maasweg / Oude Maaspad, Venkelweg / Vondelingenweg, Rotterdam



Aan weerszijden van de Oude Maas ten noorden van de Botlekbrug liggen twee terreinen, het oostelijke is langgerekt en bevat nog resten van twee kleine havens. De bomen die er groeiden zijn recentelijk verwijderd. Het westelijke terrein is meer vierkant en heeft weinig begroeiing, aan de noordkant wordt het soms gebruikt voor de opslag van zand. Beide terreinen worden leeg gelaten in verband met de toegankelijkheid van de pijpleidingen en kabels die er onder lopen en de beide havengebieden aan elkaar verbinden, parallel aan de Botlekbrug. Ook de Botlekspoortunnel, die deel uitmaakt van de Betuweroute en in 2006 werd geopend, ligt hier onder de Oude Maas. De leidingentunnel is aangelegd door het Havenbedrijf, dat de ruimte weer doorverhuurt aan andere bedrijven.

On either side of the Oude Maas to the north of the Botlekbrug lie two areas. The long, narrow section to the east still contains the vestiges of two small harbours. The trees that grew there were recently removed. The western area is squarer and has little vegetation; the northern side is sometimes used to store sand. Both sites are left open to provide access to an underground network of pipelines and cables linking the two port areas, parallel to the Botlekbrug. The Botlekspoortunnel, that is part of the Betuweroute and which opened in 2006, is here, under the Oude Maas. The cable tunnel was laid by the Port of Rotterdam Authority, which leases it out to other companies.

Botlekweg/Botlekstraat, Botlek, Rotterdam



Dit moerassige stuk grond is een van de laatste braakliggende terreinen van deze omvang in de Botlek. De Botlek werd aangelegd in de jaren vijftig van de vorige eeuw en wordt voornamelijk gebruikt voor petrochemische industrie, tankopslagbedrijven en de opslag van droge bulkgoederen. Dit specifieke terrein heeft altijd braak gelegen, hoewel het af en toe is gebruikt voor massagoedopslag van onder andere kolen. Ook heeft het ruimte geboden aan een tijdelijk ke-tenpark voor bouwwerkzaamheden in de omgeving. Enkele jaren geleden had het bedrijf BER plannen om op deze plek een bio-ethanol fabriek te bouwen, maar de optie op het terrein verliep voordat men de plannen rond had. Op dit moment heeft overslagbedrijf EBS een optie, deze loopt eind 2009 af. Omdat dit het laatste vrije terrein is in de Botlek, is de verwachting dat het binnen korte tijd zal worden uitgegeven.

This marshy piece of land is one of the last sections of wasteland of this size in the Botlek. Constructed in the 1950s, the Botlek was used primarily for the petrochemical industry, tank storage companies and for storing dry bulk goods. This specific area has always been wasteland, although it is used now and then for the mass storage of goods such as coal. It also functioned as a temporary construction cabin park during recent construction work taking place nearby. Some years ago, the company BER was planning to build a bio-ethanol factory on the site, but the option on the land ran out before they had a chance to complete the plans. At the moment, terminal operator EBS has an option that expires at the end of 2009. Because this is the last free site in the Botlek, it is expected to be developed in the near future.

Merwedeweg/Moezelweg, Europoort, Rotterdam

Dit terrein van ongeveer veertien hectare is op sommige plaatsen lastig te betreden vanwege het dichte riet en de hoge vegetatie. Het ligt in het Europoortgebied, dat in de jaren zestig van de vorige eeuw tot stand is gekomen. In het midden van de jaren zestig werd hier een groot stuk grond gepacht door Esso Chemie met de bedoeling er een aantal kunstmestfabrieken op te zetten. Alleen de eerste fabriek werd gebouwd, waardoor de rest van het terrein open bleef. In het midden van de jaren negentig vertrok Esso. In 2008 werd de grond weer verpacht aan het Spaanse bedrijf Abengoa, samen met het terrein ten noordwesten hiervan, aan de andere kant van de weg. Abengoa gaat op deze grond een zogenaamde tweede generatie bio-ethanol fabriek plaatsen. Dit houdt in dat er geen eetbare grondstoffen worden gebruikt, maar biomassa van bijvoorbeeld stro en hout. Het moment waarop gebouwd gaat worden is nog afhankelijk van ontwikkelingen in de markt.



This piece of land, measuring about fourteen hectares, is barely accessible in places because of the dense reeds and tall vegetation. It is part of the Europort area which was created in the 1960s. In the mid 1960s, a large piece of ground here was leased by Esso Chemie with the intention of building a number of fertiliser factories. Only one was built, leaving the rest of the terrain open. Esso left in the mid 1990s. In 2008 the land was leased out again, this

time to Spanish company Abengoa, together with the area to the north of here, on the other side of the road. Abengoa intends to build what is known as a second generation bio-ethanol factory here. What this means is that no edible raw materials will be used; the biomass produced will be straw and wood-based. Precisely when construction begins is still dependent on developments in the market.

Rijnweg, Europoort, Rotterdam



Bij de aanleg van de Europoort zo'n vijftig jaar geleden werd dit stuk grond gereserveerd voor een eventuele weg- en tunnelverbinding over de Nieuwe Waterweg. Deze is er nooit gekomen, maar inmiddels zijn er wel plannen voor een tunnelverbinding – hier of bij de wat verderop

gelegene plaats Rozenburg. Mocht de tunnel hier worden aangelegd dan zal die tot onder het Calandkanaal worden doorgetrokken. De populieren die hier staan zijn aangeplant. Op het terrein staat een aantal gebouwtjes van verschillende hondencubs die hier komen om hondencursussen te geven. Botanisten bezoeken het terrein jaarlijks om vogels te bestuderen en orchideeën te tellen. Deze bloemen worden bedreigd door de oprukkende berenklaauw.

When the Europoort was built about fifty years ago, this piece of land was reserved for the construction of a possible road or tunnel connection

over the Nieuwe Waterweg. However, it was never built and since then, plans for a tunnel connection have been developed – here or at Rozenburg a little further away. If the tunnel is built here, it will be extended as far as beneath the Calandkanaal. The poplar trees here were planted. The land holds a number of buildings used by the various dog training clubs that provide dog obedience courses here. Each year botanists come here to study birds and to count the number of orchids growing here. These flowers are being gradually forced out by the advancing cow parsley.

D'Arcyweg, Europoort, Rotterdam



William D'Arcy, naar wie de weg langs dit terrein is vernoemd, was de oprichter van BP. De plek langs het Hartelkanaal staat al geruime tijd leeg en werd alleen gebruikt voor de tijdelijke opslag van zand. Twee hondenscholen gebruiken het terrein voor cursussen. Het hoort bij de grote BP-raffinaderij die ten westen ligt. BP is van plan om hier het kantoor te huisvesten voor ongeveer zevenhonderd medewerkers die nu nog op de raffinaderij werken. Enkele jaren geleden heeft er bij een vestiging in Texas een groot incident plaatsgevonden, sindsdien worden alle kantoren op enige afstand van de raffinaderijen ge-

bouwd. Naast het nieuwe kantoorgebouw van vier verdiepingen komt aan de westzijde een duinpartij die tegen een eventuele explosie bescherming moet bieden. De façade komt aan de oostzijde. Het terrein waarop deze kant uitkijkt was bestemd voor een servicestation voor vrachtwagens, vanwege nieuwe regels omtrent het bouwen in de buurt van raffinaderijen is hiervoor een andere plek gezocht. De bouw van het kantoorgebouw start in januari 2010, daarvoor zal er al begonnen worden met het ontruimen en egaliseren van het terrein.

William D'Arcy, after whom the road past this land is named, was the founder of BP. The site along the Hartelkanaal has stood empty for some time and is only used for temporary sand storage. Two dog training schools use the terrain for their courses. It is part of the large BP oil refinery situated to the west. BP has plans for building an office here for around seven hundred staff currently working at the refinery. Several years ago, a major incident occurred at a Texas branch, since when BP has built its offices at a safe distance from the refineries. The office building will consist of a new, four-storey structure with dunes on the western elevation to offer protection in the event of an explosion. The building's face will be east-facing. The grounds overlooked on this side were intended for a service station for lorries; consistent with new regulations concerning buildings in the vicinity of refineries, another location is being sought. Work on the office building commences in January 2010, but first the land will need to be cleared and levelled.

Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven Wastelands of the Port of Rotterdam

Markweg, Europoort, Rotterdam



Ingeklemd tussen de terreinen van Nerefco en Indorama ligt dit langgestrekte stuk grond, dat al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw braak ligt. Het wordt wel het stenenterrein genoemd en was tot die tijd deel van natuurgebied De Beer dat voornamelijk uit duinen bestond. Tijdens recente werkzaamheden werden in deze omgeving overblijfselen van Duitse bunkers uit de Tweede Wereldoorlog gevonden, die waarschijnlijk bij de Atlantikwall horen. Duizenden zeemeewuven gebruiken het stenenterrein om te broeden. Het stuk grond wordt samen met

een noordelijker gelegen terrein gepacht door het bedrijf LionGas, dat hier een terminal voor LNG wil ontwikkelen. *Liquefied Natural Gas* wordt vloeibaar vervoerd op lage temperatuur en later weer opgewarmd tot gas en gedistribueerd. Op het noordelijke deel komen drie grote gas-tanks te staan, op het stenenterrein worden nog eens drie gastanks en een vaporisator gebouwd. Het koelwater van de energiecentrale die in dit gebied ook gebouwd wordt zal gebruikt worden om het vloeibare gas te verwarmen.

This narrow strip of line sandwiched between the Nerefco and Indorama terrains, has been a wasteland since the 1960s. It is referred to as the 'Stenenterrein' and, until then, was part of the De Beer nature reserve that consisted mainly of dunes. During recent activities, the remains of German bunkers from the Second World War were discovered; they were probably part of the Atlantic Wall. Thousands of gulls nest on the Stenenterrein.

Along with a site to the north, the plot was leased by the company LionGas that has plans to develop a Liquefied Natural Gas terminal here. LNG is transported in liquid form at a low temperature, and later turned back into gas when the temperature is increased, and distributed. Three large gas tanks will be built on the northern section and another three gas tanks and a vaporiser will be built on the Stenenterrein. The cooling water of the electricity plant also scheduled for construction in this area will be used to heat the liquid gas.

Europaweg, Maasvlakte, Rotterdam



Aan de noordkant van een in 2008 gebouwde containerterminal ligt een klein stuk grond dat al sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw niet in gebruik is. Het ligt ingeklemd tussen de weg en de dijk en heeft geen toegang vanaf het water, het oppervlak is droog en zanderig. Er zijn geen plannen om iets met dit terrein te doen. Met de komst van Maasvlakte 2 zal het moeilijker te bereiken zijn, de weg wordt omgelegd langs een nieuwe dijk die als zeewering zal functioneren. De kans is groot dat het nog lange tijd braak zal liggen.

A small plot of land that has not been used since the 1970s is situated on the northern side of a container terminal built in 2008. It is wedged in between the road and the dike and is not accessible from the water; the soil is dry and sandy. As yet, there are no plans for developing this site. It will be more difficult to reach once the Maasvlakte 2 expansion project has been completed: the road will be re-routed along a new dike that will serve as a seawall. The land is likely to remain a wasteland for years to come.

Braakliggende terreinen in de Rotterdamse haven is onderdeel van PORTSCAPES, een serie kunstprojecten rond de aanleg van Maasvlakte 2. PORTSCAPES is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. met advies en ondersteuning van SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte) en samengesteld door Latitudes (Barcelona).

Wastelands of the Port of Rotterdam is part of PORTSCAPES, a series of art projects organised in the context of the construction of Maasvlakte 2. PORTSCAPES is commissioned by the Port of Rotterdam Authority with advice from SKOR (Foundation for Art and Public Space, Amsterdam) and is curated by Latitudes, Barcelona.

www.portscapes.nl

Project door / Project by Lara Almarcegui
Tekst / Texts Winken en Van Kampen
Vertaling / Translation Holden Translation and Texts
Ontwerp / Design Floor Koomen
November 2009

Malakkastraat, Maasvlakte, Rotterdam



Het gebied vanaf de bocht in de autoweg tot aan de zee is altijd vrij gehouden om de verbinding te maken met Maasvlakte 2, de uitbreiding van het havengebied die nu gebouwd wordt. In dit stuk van enkele honderden meters breed zal de bestaande infrastructuur aan die van het nieuwe havengebied gekoppeld worden. In de tijd waarin het gebied niet in gebruik was, kon de natuur er zijn gang gaan. Aan de oostelijke kant staat een bord met 'vogelvallei', om aan te geven dat er een tijdelijk natuurgebied is. Binnenkort zal halverwege aan de noordkant van het gebied een hotel gebouwd worden voor de ongeveer vierhonderd mensen die op verschillende bouwputten in de omgeving gaan werken, zoals twee nieuwe energiecentrales en een LNG (Liquefied Natural Gas) terminal. Het hotel kan blijven tot in 2013 het treinspoor wordt aangelegd.

The area from the bend in the highway to the sea has always been kept free to construct a connection with Maasvlakte 2, the expansion of the port area that is currently underway. In this site, several hundred metres wide, the existing infrastructure will be linked up to that of the new port area. Currently a wasteland, flora and fauna flourish here. On the eastern side, there is a notice board saying 'bird valley' to indicate that this is a temporary nature reserve. In the near future, a hotel will be built roughly halfway along the north side of the area to house the some four hundred people who will be working on the various building sites such as the two new power plants and a Liquefied Natural Gas terminal. The hotel will remain until 2013, which is when the railway line will be laid.

Europaweg/Loswalweg, Maasvlakte, Rotterdam



Deze lange strip grond heet de Hartelstrook, vernoemd naar het Hartelkanaal dat er langs loopt. Dit kanaal verbindt de Oude Maas met de Hartelhaven op de Maasvlakte en werd met name voor de binnenvaart gebruikt, totdat zo'n vijftien jaar geleden de Beerdam werd geopend. Dit uiteinde van het kanaal wordt nu gebruikt voor het 'parkeren' van schepen. De Hartelstrook is opgespoten met zand afkomstig uit de ten noorden gelegen Yangtzehaven, die de toegang zal worden naar Maasvlakte 2. Het terrein is in totaal 48 hectare groot. Het westelijke deel wordt gepacht door het bedrijf Steinweg, dat er een overslagterminal voor brammen op gaat plaatsen. Het deel eraan toe is in handen van transportbedrijf Van Uden, het meest oostelijke deel van de Hartelstrook is nog niet vergeven. De kale vlakte is een biotoop voor kustvogels en amfibieën geworden, waaronder de rugstreep-pad. Op een deel van het terrein worden de nesten van meeuwen geweerd door de grond regelmatig te bewerken.

Named after the Hartelkanaal that runs alongside, this long strip of ground is known as the Hartelstrook. The channel connects the Oude Maas River with the Hartelhaven on the Maasvlakte and was primarily used by inland shipping until the opening of the Beerdam around fifteen years ago. This end of the channel is now used for 'parking' ships. The Hartelstrook is created out of sprayed sand from the Yangtze-haven situated to the north, which will provide access to Maasvlakte 2. The area measures a total of 48 hectares. The western section is leased by the Steinweg company, which intends to build a transfer terminal for 'brammen', steel sheets from the first iron ore processing phase, used as raw materials for various types of steel. The adjacent section is in the hands of transport company Van Uden; the most easterly part of the Hartelstrook has still not been allocated. The bare strip has become a biotope for coastal birds and amphibians, including the Natterjack toad. On part of the site, the soil is worked regularly which discourages gulls from building nests.

Dardanellestraat, Maasvlakte, Rotterdam



In het Distripark op de Maasvlakte liggen enkele kleinere lege terreinen. Dit gebied is nog in ontwikkeling en wordt gebruikt voor distributieactiviteiten: er staan met name opslagloodsen. Bedrijven gebruiken de gebouwen om hun containers te laden en te lossen die in de nabijgelegen haven arriveren. De vestiging van de douane die hier staat heeft een speciale containerscanner waarmee de inhoud van hele containers in een keer kan worden gescand. Het uitgeven van de stukken grond in dit gebied gaat minder snel dan bijvoorbeeld bij de terreinen voor containerterminals, vandaar dat het nog een aantal jaren zal duren voordat alle grond verpacht is en de braakliggende stukken gebruikt zullen worden. Naast het Distripark ligt de Slufter, een grootschalig depot voor verontreinigde bagger dat nu nog grenst aan de Noordzee. Langs deze huidige kust wordt Maasvlakte 2 aangelegd.

The Distripark on the Maasvlakte covers a number of smaller, empty plots. This area is still under development and is currently used for distribution activities and mainly holds warehouses. Companies use the buildings to load and unload their containers arriving in the nearby port. The Customs office here is equipped with special container scanning equipment which scans the contents of fully-loaded containers in one go. In this area, issuing the parcels of land is slower than is the case for the container terminal areas, so it will take another few years before all the land has been leased and the sections of wasteland will be put to use. The Slufter, a large depository of contaminated dredged material, that now borders the North Sea, is adjacent to the Distripark. Maasvlakte 2 is being constructed along this present coastal strip.