

Eiland Van Brienoord Historie

Maar enkelen van de vele automobilisten die dagelijks via de Van Brienoordbrug bij Rotterdam de Maas oversteken, zullen beseffen dat ze een eiland passeren. Dit is het eiland waaraan de brug zijn naam heeft te danken. Het is moeilijk te vinden, niet alleen vanaf de brug, maar ook vanaf het vasteland. Komend uit Rotterdam en rijdend langs de Kuip, kun je nog net tussen de flats aan de Veranda een glimp van een bos opvangen. Zonder aanwijzingen die je door het bedrijventerrein aan de Stadionweg leiden, zul je echter de weg naar het ophaalbruggetje, dat de enige toegang tot het eiland vormt, makkelijk missen. Deze relatieve geïsoleerdheid heeft het eiland gemaakt tot wat het nu is. Een oase van rust. Een mooi en heel bijzonder stuk natuur in een wereldstad.



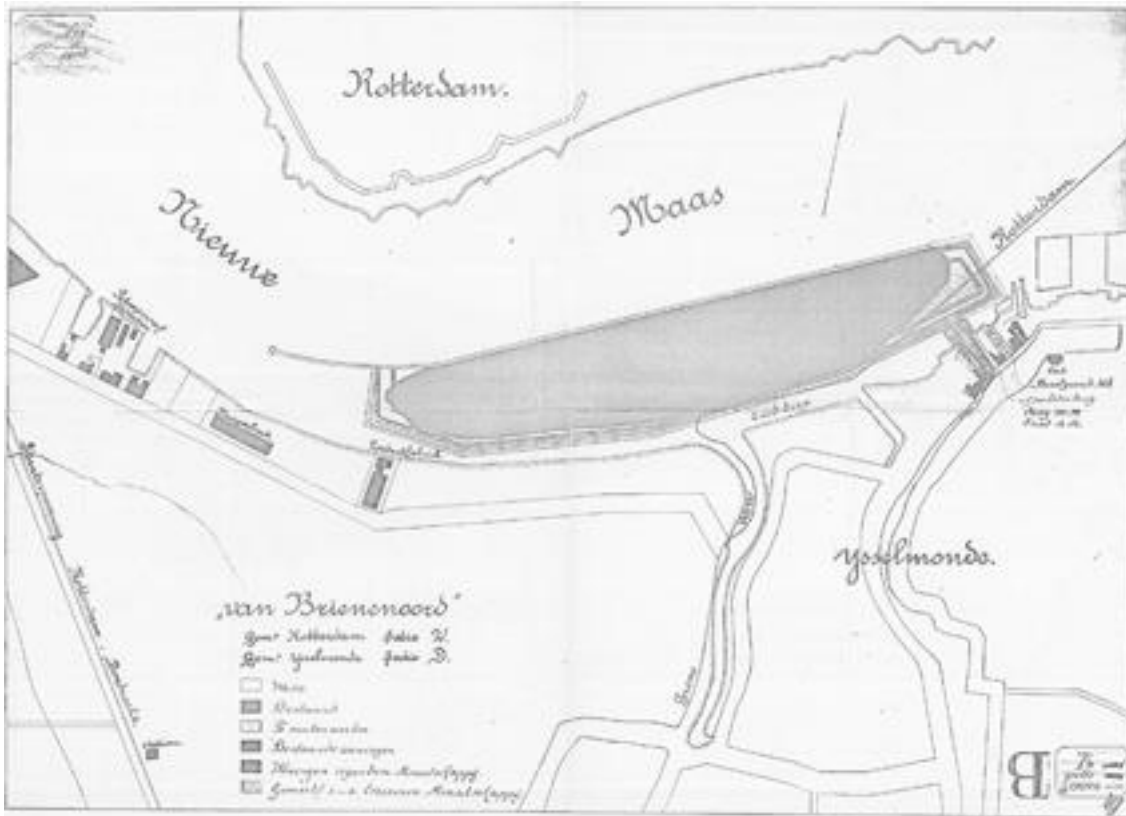
Ondanks de relatieve onbekendheid is het eiland toch ook voor veel mensen een speciale plek. Vooral onder Rotterdammers uit oude wijken leeft de herinnering aan het eiland als één van de weinige plekken waar ze als kind avonturen konden beleven. Natuurliefhebbers konden op de ongerepte delen van het eiland hun hart ophalen. Groepen studenten in hun ontgroeningstijd hebben er wel eens gelogeed. Bewoners uit het nabij gelegen IJsselmonde maken er een wandelingetje.

Het eiland spreekt erg tot de verbeelding. Er gaan allerlei verhalen over wat er in het verleden allemaal op het eiland is en zou zijn gebeurd. Het eiland heeft diverse eigenaars en vele gebruikers gehad. De informatie voor dit verhaal is dan ook afkomstig uit veel verschillende bronnen, als archieven, literatuur, krantenknipsels en vooral ook verhalen van mensen die het eiland goed kennen. Het eiland Van Brienoord in de vorm zoals we die nu kennen, is het resultaat van de ontwikkeling van de natuur en van menselijk ingrijpen.

Als gevolg van zijn ligging is de geschiedenis van het eiland sterk bepaald door de ontwikkeling van de stad Rotterdam. Aanvankelijk lag die stad stroomafwaarts, maar geleidelijk spreidde zij zich verder uit langs de oevers van de Maas. Zo werd het eiland in de 19e en begin 20e eeuw deel van de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Na de Tweede Wereldoorlog leverde het eiland zijn bijdrage aan de ontwikkeling van de infrastructuur in en rond Rotterdam.

De geschiedenis van het eiland is echter niet alleen bepaald door de economische ontwikkeling van Rotterdam. Heel veel Rotterdammers hebben zich er kunnen ontspannen. Recreatie was dan ook vanaf het einde van de Tweede Wereldoorlog de officiële bestemming die de Gemeente Rotterdam aan het eiland gaf. Maar het echt vorm geven aan die bestemming heeft tot het einde van de twintigste eeuw geduurd. Economische belangen en gebrek aan daadkracht vormden tot die tijd een obstakel voor de ontwikkeling van het eiland. Aan het einde van de twintigste eeuw is uiteindelijk een plan ontwikkeld dat de voorheen conflicterende belangen zal verenigen. Een invulling met een toeristisch en recreatief karakter wordt gekoppeld aan behoud van de natuur op het eiland.

Het ontstaan van het Eiland Van Brienoord



Het eiland Van Brienoord ligt in het mondingsgebied van Maas en Rijn, waar rivier- en zeewater mengen en het getij samen met de mens het landschap heeft gevormd en nog vormt. Dit gebied omvat water en land tussen Grevelingenmeer, Biesbosch en Nieuwe Waterweg. Door de vele verbindingen tussen waterwegen doen veranderingen, door natuur of menselijk ingrijpen, in één deel zich voelen in de rest van het gebied. Zo had bijvoorbeeld het ontstaan van de Biesbosch tot gevolg dat er steeds minder water door de Nieuwe Maas stroomde. Dit werd nog minder toen in de 19e eeuw de Nieuwe Merwede werd gegraven.



De afname van de waterstroom door de Nieuwe Maas had tot gevolg dat midden in deze rivier, iets ten westen van het oude dorp IJsselmonde en benoorden de polder Zomerland, de Groene Plaat en de Slijkplaat werden gevormd. In de loop van de eeuw raakten deze platen begroeid met riet, biez en griendgewas.

De naam 'Groene Plaat' wijst er mogelijk op dat deze noordelijkst gelegen plaat meer was opgeslibd dan de zuidelijke Slijkplaat en was begroeid met (wilgen)bos. Eind negentiende eeuw waren de platen groter geworden en met elkaar verbonden. De mens had zijn eerste ingreep gedaan en langs de rivier een viskade voor de zalmvisserij aangelegd.

Als gevolg van nieuwe menselijke ingrepen begon er in deze periode weer meer water door de Nieuwe Maas te stromen. Enerzijds zorgde de Nieuwe Waterweg hiervoor. Anderzijds had het rijk dammen langs de oevers van de Nieuwe Maas aangelegd waardoor de loop van de rivier vast kwam te liggen. Doordat de stroming werd bevorderd bleef de rivier op diepte. Deze ingreep stelde de positie van Rotterdam als doorvoer- en overslaghaven veilig.

Omdat de midden in de rivier gelegen Groene en Slikplaat de doorstroming belemmerden werd het grootste deel van de Groene Plaat (inclusief viskade) in 1895 afgegraven. De vrijkomende grond werd op de Slikplaat gestort. Deze laaggelegen, regelmatig onder-lopemde plaat werd zo hoger en door het nieuwe laagje grond meer vruchtbaar. De natuur ging hiermee aan de slag. Langs de steile noordelijke oever werden basaltblokken gelegd, die dat deel van het eiland een strakke belijning gaven welke ook nu nog herkenbaar is.

Het nieuwe eiland in de Nieuwe Maas kreeg bij besluit van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam van 21 mei 1895 de naam 'Brienoord'. Deze naam werd op 1 juni 1962 veranderd in de huidige naam 'Van Brienoord', als een meer correcte verwijzing naar een vorige eigenaar, de familie van Brienen.

Het Eiland van Brienoord als deel van de Linker Maasoever in de negentiende eeuw

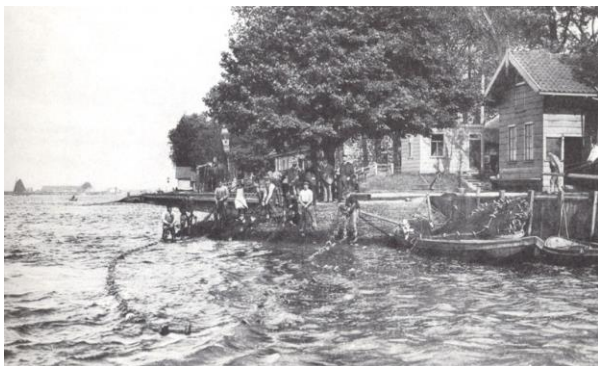
De directe omgeving van het eiland Van Brienoord, de Linker Maasoever tussen het huidige Rotterdamse centrum en het oude dorp IJsselmonde, is in de loop van de negentiende eeuw sterk van karakter veranderd. De bedrijvigheid hier heeft de geschiedenis van het eiland beïnvloed.

Tot halverwege de eeuw was Rotterdam een handelsstad. De stedelijke economie dreef bijna letterlijk op de aanwezigheid van de Maas en de stad had dan ook zijn visitekaartje aan het rivierfront gebouwd. Van de monumentale panden langs de Boompjes raakte menig reiziger onder de indruk. Het gebied ten zuiden van de Maas was polder met dorpen als Katendrecht, Charlois en IJsselmonde.



In de stad Rotterdam en langs de oevers van de Nieuwe Maas, in de richting van IJsselmonde en verder, bevonden zich kleine scheepswerven.

De gemeente IJsselmonde had aan het eind van de achttiende eeuw negen werven waar zeilschepen voor de binnenvaart werden gebouwd en gerepareerd. Een andere en al oude economische activiteit was de visserij.



Vanwege de ligging aan de rivier was de visserij voor een dorp als IJsselmonde tot ongeveer 1900 een belangrijk middel van bestaan. Vooral zalm was in de Nieuwe Maas bij IJsselmonde, waar zout en zoet water elkaar ontmoetten, overvloedig aanwezig. Het vissen op zalm werd bij IJsselmonde vooral met een zegen, een groot net, gedaan. Aan de oever van de rivier werd een zijde van het net vastgezet. Een roeiboot voer met de andere kant van het net de rivier op zodat het als een gordijn in het water kwam te hangen, van het wateroppervlak tot de bodem.

Vervolgens werd het net in een wijde lus weer terug geroeid naar de kade waar het werd binnengehaald, met man-, paarde- of stoomkracht. De drukte die de Rotterdamse haven op de Maas teweeg moet hebben gebracht, ging kennelijk toch goed samen met een dergelijke manier van vissen.

Het recht in een bepaald deel van de rivier bij IJsselmonde te vissen, het visrecht, veranderde in de loop der eeuwen vele malen van eigenaar. Lange tijd waren de ambachtsheren van IJsselmonde, Ridderkerk en de Groote Lindt (de ambachtsheerlijkheid bij Zwijn-drecht), respectievelijk de families Bichon van IJsselmonde, Groeninx van Zoelen en Van Brienen gedeeld eigenaar.

In 1847 kocht de toenmalige baron Arnold Willem van Brienen van de Groote Lindt voor fl. 145.000,= het gehele visrecht op de Nieuwe Maas, voor het gedeelte van Bolnes tot de Leuvehaven. Doordat het recht nu in één hand was, kon het visserijbedrijf efficiënter worden aangepakt. Van Brienen liet op de Groene Plaat een zalmvisserij aanleggen.

Het verhaal gaat dat de familie ook nog een buitenhuis op het toenmalige eiland liet bouwen. De klimop die in de omgeving van het clubhuis De Arend is te vinden, zou afkomstig zijn van de tuin. Klimop is een parkplant die het eiland van nature vreemd is en ook maar op één plek voorkomt. Bewijs voor de aanwezigheid van een dergelijk huis hebben we echter niet gevonden.

Baron Van Brienen verkocht het visrecht weer rond 1856 aan de burgerlijke maatschap De Merode. Twee decennia lang viste De Merode op de Groene Plaat. Op kaarten is te zien dat er dijken zijn aangelegd op zowel de Groene als de Slikplaat. Waarschijnlijk werden daar de paarden voor de zegenvisserij geweid. In 1876 stopte de maatschap de activiteiten op de Groene Plaat en verplaatste ze naar de al langer bestaande visserij De Goede Verwachting.⁵ Deze was gevestigd op de buitengorzen ten oosten van het dorp IJsselmonde, waar nu Verolme's Machine-fabriek ligt. De zalmvisserij was daar nog een tijd succesvol. Tegen het einde van de eeuw, echter, eiste de toenemende vervuiling van de Maas en overbevissing zijn tol en liep de vangst van zalm gestaag terug. In 1920 werd De Goede Verwachting buiten bedrijf gesteld en bestond de zalmvisserij bij IJsselmonde niet meer.



Naast de visserij kwam ook de traditionele metaal- en scheepsbouwnijverheid in de negentiende eeuw onder druk te staan. Dit was het gevolg van de internationale concurrentie die in deze bedrijfstak halverwege de eeuw toenam. De productie van moderne stoomschepen had de toekomst. Vele traditionele werven in en om Rotterdam en IJsselmonde konden zich niet handhaven en hielden op te bestaan. Anderen verhuisden naar een grotere locatie elders om daar een toekomst als modern bedrijf te starten. De zuidoever van de Maas tussen Rotterdam en IJsselmonde bleek hiervoor geschikt.

Daar vestigde zich dus een latere eigenaar van een deel van het eiland Van Brienenoord, de firma Burgerhout. Die verhuisde in 1865 van de Zalmhaven in Rotterdam naar de Varkenoodschedijk bij IJsselmonde (rond 1920 vervangen door de Kreekweg, nu Stadionweg).

De ontwikkeling van de moderne scheepsbouw kwam in de tweede helft van de 19e eeuw eerst nog maar langzaam op gang. Om het hoofd boven water te houden breidden veel scheepsbouwers hun activiteiten uit naar scheepsreparatie en bouw van machine-installaties. Deze diversiteit aan activiteiten had grote bedrijfsterreinen nodig. Zo kwam het dat eind negentiende eeuw de inmiddels succesvolle moderne scheepsbouw de oevers van de Maas bij Rotterdam het aanzien had gegeven van een groot scheepsbouw- en reparatiecomplex.



De grote werven als Wilton-Fijenoord en de RDM hadden zich inmiddels vooral aan de westkant van de stad gevestigd terwijl de kleinere werven ten oosten van de Maasbruggen lagen. Van die kleinere werven was die van Piet Smit Jr. de belangrijkste. Hij had zijn bedrijf in 1894 ter hoogte van het eiland en naast Burgerhout's werf gevestigd, waar het een kleine eeuw zou blijven. De werven Burgerhout, Piet Smit en Wilton-Fijenoord kochten aan het begin van de twintigste eeuw ieder een deel van het eiland. Het eiland moest hun expansiedrift ruimte bieden.

Niet alleen de haven had beslag gelegd op het deel van de Linker Maasoever dat we nu Feijenoord noemen (en dat sinds 1870 bij Rotterdam hoorde). Ook de stad had hier de ruimte gevonden die er op de rechteroever halverwege de negentiende eeuw onvoldoende was. Er waren wijken gebouwd die onderdak boden aan vele migranten die vanuit andere delen van het land hun heil in de groeiende stad kwamen zoeken. Zij zouden het eiland Van Brieneoord gaan gebruiken.

Daarnaast kreeg Rotterdam via Feijenoord een spoorwegverbinding met Zuid-Nederland. Deze verbinding is het vermelden waard omdat deze bijna de geschiedenis van het eiland volledig had veranderd. Door de industriële revolutie en met de komst van de stoomvaart moest Rotterdam zijn infrastructuur moderniseren. De stad werd aangesloten op de spoorwegen. Rond 1850 werden er drie varianten van de verbinding met Zuid-Nederland bestudeerd. Een daarvan liep langs het dorp IJsselmonde en over de twee platen die later het eiland zouden vormen.⁷ Een door de Rotterdamse gemeenteraad ingestelde commissie vond, evenals de Nederlandse regering, dit IJsselmonde-tracé het beste. De gemeenteraad was het hier echter niet mee eens en een besluit werd toen niet genomen. Dat gebeurde wel in 1869 toen het ontwerp voor de uitbreiding van de stad Rotterdam op Feijenoord werd goedgekeurd. De raad koos voor de aanleg van een uitgebreid spoornet dat de te graven havens hier zou ontsluiten. De verbinding tussen de oude stad en zijn nieuwe uitbreiding liep niet over IJsselmonde maar via de Hef en een brug parallel aan de oude Willemsbrug. Aan het begin van de 21e eeuw bestaat dit tracé nog, nu voor een groot deel ondergronds.

Met de voltooiing van Feijenoord in 1877 was Rotterdam nog niet uitgegroeid. In 1894 werd de gemeente Charlois geannexeerd. Hierbij kwam ook een deel van IJsselmonde binnen de grenzen van Rotterdam te vallen, namelijk de polder Varkensoord met het spoorwegemplacement en de zandplaten die een jaar later tot het eiland Van Brieneoord werden gevormd. (De rest van de gemeente IJsselmonde werd op 1 augustus 1941 geannexeerd.)

