

Die Steeg

een onderzoek naar de geschiedenis en
toekomst van Amsterdamse stegen





INHOUDSOPGAVE

Introductie	2
De Steeg	3
Geschiedenis van Stegen in Amsterdam	5
Analyse van Amsterdamse Stegen	10
Toekomst van de Steeg.....	15
Toekomst van de Amsterdamse Steeg.....	17
Conclusie	19
Bronnen.....	20
Bibliografie	20
Internetbronnen	20
Afbeeldingen.....	22

Figuur 1: Titelblad De Steeg. Op de voorgrond een grauwe steeg, daarachter een kleurrijke steeg met toegevoegde elementen. Deze elementen optimaliseren volgens Marc Nolden de kansen die de steeg aan de stad kan bieden, zie het hoofdstuk Toekomst van de Steeg. – illustratie door auteur (2021)

INTRODUCTIE

Lange tijd hebben stegen in Amsterdam, maar zeker ook op andere plekken in de wereld, een negatief imago gehad.¹ Ze werden gezien als sloppen, achterstraatjes en als middelpunt van criminele activiteit en er leefden veel arme mensen in erbarmelijke woonomstandigheden.² Zelfs vandaag de dag, worden stegen gebruikt in films om een donkere en onheilspellende sfeer te creëren. Door de jaren heen hebben stegen echter een positieve verandering ondergaan en in de loop van de tijd is ook de kijk op de functie van stegen begonnen te veranderen. Ze hoeven niet langer slechts achterstraatjes of restruimten te zijn, maar ze kunnen ook op andere manieren gebruikt worden bijvoorbeeld als gemeenschappelijke ruimtes of voor het verbeteren van de biodiversiteit.³ In het toenemende aantal overvolle steden kunnen de stegen gezien worden als ruimte voor innovatie en een positieve invloed hebben op het leven in de stad.⁴

In deze scriptie zal onderzoek gedaan worden naar stegen om de volgende vraag te beantwoorden: wat is de invloed van stegen op de leefomgeving van steden geweest en hoe kan deze zich in de toekomst ontwikkelen? Hiervoor worden de stegen in het centrum van Amsterdam als casestudy genomen. Als eerste zal deze vraag beantwoord worden: wat maakt een steeg een steeg? Hierna zal het ontstaan en de leefomstandigheden van stegen in het centrum van Amsterdam onderzocht worden, zowel in het verleden als in het heden. Als laatste zal onderzoek worden gedaan naar wat stegen in de toekomst voor kansen kunnen bieden voor het verbeteren van de leefomgeving van een stad.

Voor dit onderzoek wordt vooral gebruik gemaakt van secundaire bronnen. Aan de hand van literatuur over de architectuurgeschiedenis van Amsterdam, onder andere van Geert Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam* (1994) en van Fred Feddes, *1000 jaar Amsterdam* (2012), zal de geschiedenis van de Amsterdamse stegen beschreven worden. Ook wordt het boek *Krotten en Sloppen* van Louis M. Hermans aangehaald, waarin hij beschrijft wat hij ervaart in Amsterdamse stegen rond 1900. Van enkele stegen zal de ontwikkeling door de jaren heen worden geanalyseerd. Voor het onderzoek naar de toekomst van de steeg zal vooral gebruik gemaakt worden van wetenschappelijke artikelen en onderzoeken van professionals die zich bezighouden met wat stegen kunnen gaan betekenen voor de stad. Hierna worden deze ontwikkelingen rondom Amsterdamse stegen bekeken. Deze scriptie zal beginnen met het definiëren van 'de steeg'. Daarna zal de geschiedenis van stegen in het centrum van Amsterdam beschreven worden tot aan het heden: hoe deze zijn ontstaan, wat de woonomstandigheden in de stegen waren in verloop van tijd en wat dit voor invloed had op de rest van de stad. Nadat de geschiedenis beschreven is, zal onderzocht worden wat voor potentie stegen hebben om in de toekomst kwaliteit toe te voegen aan de stad. Dit zal uiteindelijk leiden tot een conclusie over de invloed van stegen op de leefomgeving in het verleden en in de toekomst. Want zoals Grady Clay, schrijver van het boek *Alleys: A Hidden Resource*, in 1978 al zei: "[...] het is nu tijd om te overwegen wat een steeg is, en wat het zal worden – een verborgen faciliteit wachtend op erkenning."⁵

¹ Zie onder andere: Hermans (1901); Eijkeren, (2020, 26 november); Voelker, (1982), pp. 71-73; Gaiardo, (2008).

² Eijkeren, (2020, 26 November); Hermans, (1901).

³ Kennisportaal Klimaatadaptatie. (2019, 16 november).

⁴ Whyte, W. H. (2001), p.7.

⁵ "[...] it is now time to consider what the alley is, and what it might become - a hidden resource waiting to be recognized." Clay, G. (1978). *Alleys: a Hidden Resource*. Grady Clay and Company. p.7. In: Voelker, (1982), p.71.

DE STEEG

De oorsprong van het woord 'steeg' komt van de verleden tijd van het werkwoord 'stijgen'.⁶ Het woord werd namelijk gebruikt voor het pad dat vanaf de rivier naar de dijk omhoogliep.⁷ Deze paden werden stegen genoemd en kwamen oorspronkelijk vooral op het platteland voor.⁸ In verloop van tijd werd dit steeds vaker gebruikt voor een smalle zijstraat in steden en dorpen.⁹ Een steeg vandaag de dag wordt gezien als een subcategorie van een straat en Van Dale definieert de steeg als 'een nauw straatje'.¹⁰ De afmeting van de steeg is dus een belangrijk kenmerk, maar zeker niet het enige kenmerk, er kunnen drie kenmerken worden gevonden om een steeg mee te definiëren.¹¹

De breedte van een steeg is dus het eerste kenmerk, maar bij het definiëren van Amsterdamse stegen blijkt dit al niet altijd te gelden en wordt de noodzakelijkheid van de andere twee aspecten al aangetoond. André Leenes en Hans Wierenga schreven in hun boek hoe ingewikkeld het is om een Amsterdamse steeg te definiëren, simpelweg 'een nauw straatje in de (binnen)stad' voldoet niet.¹² Stegen met namen als Wijdesteeg, Wijde Kerksteeg en Wijde Kapelsteeg tonen al aan dat een steeg niet slechts kan worden gedefinieerd door zijn breedte.¹³ En ook Jan ter Gouw beschrijft de ingewikkelde definitie van de grootte van de Amsterdamse steeg:

*"Op den Oudezijds-voorburchwal had men [...] op eene rij: de Sint-Annenstraat, de Sint-Jansstraat, de Pijlsteeg, de Halsteeg en de Pieter-Jakobsstraat; — drie straten en twee stegen, allen gelijk van lengte en breedte, in ééne rigting en op ééne maat; en wat het aardigst is, — de levendigste en voornaamste van allen, moest juist »steeg" heeten, de Halsteeg namelijk [...]."*¹⁴

Een tweede aspect van een steeg is het ontstaan ervan. Stegen kunnen gepland worden als achteringang of zijstraten voor een betere ontsluiting.¹⁵ Maar een steeg ontstaat ook regelmatig als restruimte tussen gebouwen: slechts overgebleven ruimte die niet opgevuld is. De eerste stegen van Amsterdam zijn, zoals de etymologie van het woord beschrijft, ontstaan als paden tegen de dijk op.¹⁶ Later ontstonden stegen echter meestal door verdichting op kavels.¹⁷ Waarom stegen ontstonden hangt samen met de functie van de steeg, hetgeen weer een ander aspect van de steeg is.

De laatste eigenschap van een steeg is dus de functie. Een steeg is vaak alleen toegankelijk voor voetgangers, loopt meestal tussen, achter of binnenin gebouwen en kan functioneren als een achterstraat of dienstingang.¹⁸ Voor deze functies zijn de stegen vaak gepland, wat te zien is bij gebouwen midden in een bouwblok die alleen bereikbaar zijn door een bepaalde steeg of bij smalle steegjes die dwars staan op de grote hoofdwegen voor een betere ontsluiting.

⁶ Philippa, M., et al., (2019).

⁷ Dings, R. (2017).

⁸ Dings, R. (2017).

⁹ Dings, R. (2017).

¹⁰ Van Dale, (2020); Leenes & Wieringa, (1975), p.8.

¹¹ Martin, (1996), pp.138-139.

¹² Leenes & Wieringa, (1975), p.8.

¹³ Leenes & Wieringa, (1975), p.8.

¹⁴ ter Gouw, (1874), pp.40-41.

¹⁵ Zeguers, (1991), p.7.

¹⁶ Zeguers, (1991), p.7.

¹⁷ Zeguers, (1991), p.7.

¹⁸ Martin, (1996), p.138.

De beschreven aspecten geven een samenvatting van de definitie van een steeg, maar deze is niet geheel compleet. Er zijn stegen die niet aan deze definitie voldoen, terwijl er straten bestaan die wel geheel binnen die definitie vallen (zie bijvoorbeeld de Koggestraat op Figuur 2). Het kan ook voorkomen dat een steeg in de loop van de tijd zo erg veranderd is dat het al lang niet meer op een steeg lijkt, maar nog steeds die naam draagt.¹⁹ Een afgebakende definitie van een steeg is dus niet te geven.



Figuur 2: De Teerketelsteeg (links) en de Koggestraat (rechts) in Amsterdam. Deze foto laat links een steeg en rechts een straat zien. Deze verschillen amper in afmetingen en de rechter straat zou ook gedefinieerd kunnen worden als 'een nauw straatje', de definitie van een steeg volgens het Van Dale woordenboek.²⁰ Ook zijn beide straten niet toegankelijk voor autoverkeer. Deze straten laten zien hoe ambigu de definitie van een steeg is, wat het lastig maakt om een steeg te definiëren. – foto van Google (2019, mei).

¹⁹ Zie bijvoorbeeld de Wijdesteeg welke nu ook toegankelijk is gemaakt voor auto's.

²⁰ Van Dale, (2020).

GESCHIEDENIS VAN STEGEN IN AMSTERDAM

In de 13^e eeuw werd een dam aangelegd in de monding van de Amstel.²¹ Op Figuur 3 is deze dam te zien midden op het water. Vanaf de dijken aan beide oevers liepen kleine stegen, voormalige slootjes, dwars op de hoofdstraten. Toen de stad werd uitgebreid in de 14^e eeuw, ontstonden er stegen als verkeersroutes tussen de hoofdstraten.²² Ook later in de 15^e eeuw werd het groeiende inwoneraantal van de stad vooral opgevangen door de verdichting van bestaande bouwblokken, Om de ontsluiting te regelen werd hiervoor een groot aantal stegen aangelegd.²³ Vanaf de 16^e eeuw was er al een groot onderscheid tussen de bewoners van de hoofdstraten en de armere bewoners van de stegen en binnen terreinen.²⁴ De omstandigheden in de Amsterdamse stegen waren problematisch, rond 1700 werd er geschreven over de 'geringe luiden' die woonden in deze stegen.²⁵ Zij moesten de hele dag werken en hadden geen tijd hadden om hun afval mee te geven aan de vuilniskarren, waardoor ze deze simpelweg op straat gooiden.²⁶ De leefomstandigheden in de Amsterdamse stegen in de eeuwen hierna waren echter niet veel vooruit gegaan.



Figuur 3: Kaart van Amsterdam in de jaren 1530. In het midden is een dam op het water te zien, deze wordt tegenwoordig nog steeds gezien als het middelpunt van Amsterdam: de Dam. - Illustratie van Anthonisz. (1530–1539)

²¹ Zeguers, (1991), p.7.

²² Zeguers, (1991), p.7.

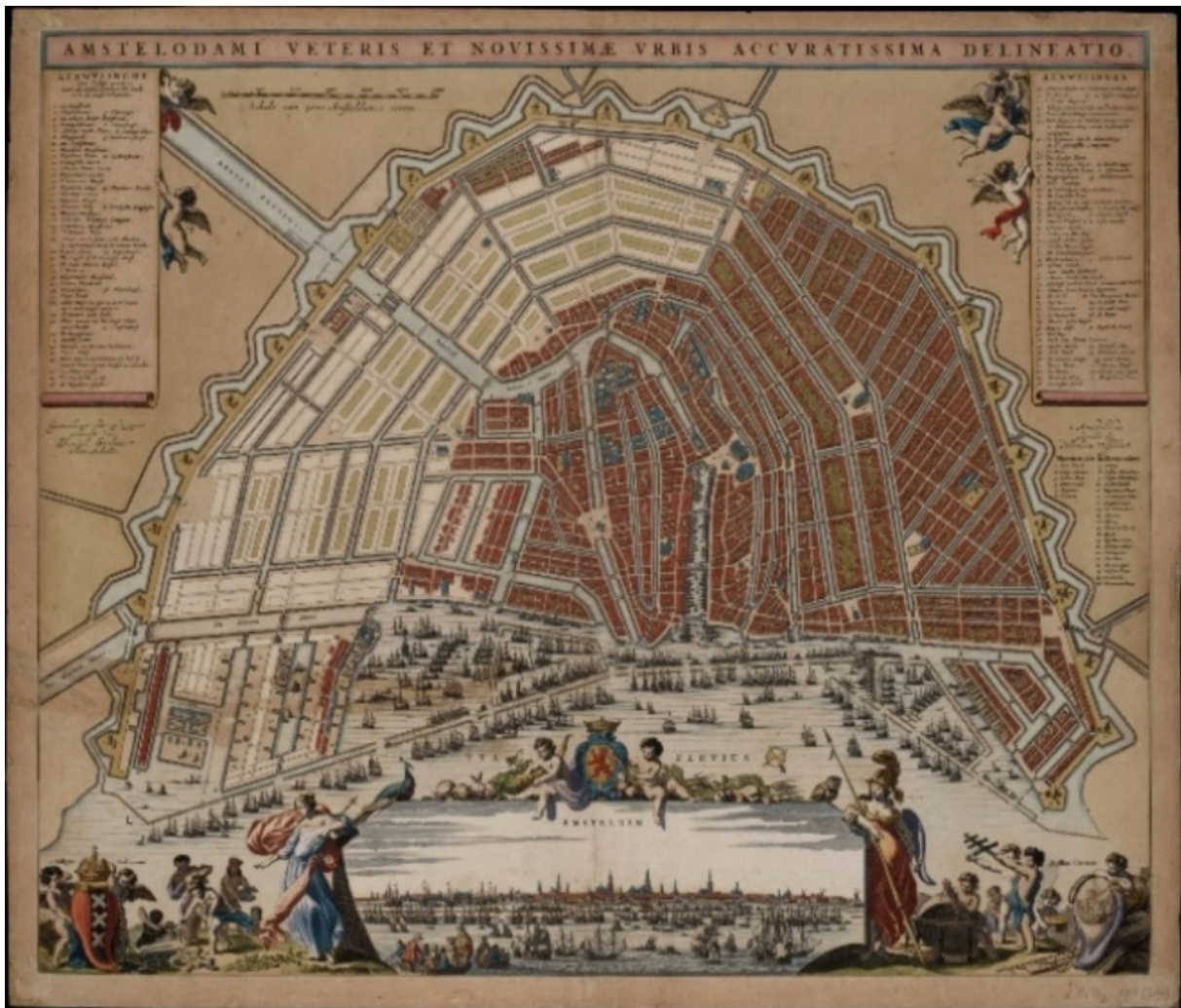
²³ Abrahamse, (2010), p.11.

²⁴ Abrahamse, (2010), p.332.

²⁵ Abrahamse, (2010), p.296.

²⁶ Abrahamse, (2010), p.296.

De 17^e eeuw was de eeuw van verstedelijking in West-Europa.²⁷ Historicus Geert Mak beschrijft Amsterdam als de snelst groeiende stad in die tijd. Vanuit heel Europa trokken er mensen naar Amsterdam en veel van deze immigranten waren erg arm. De woningen aan de grachten waren te duur geworden en ook werd halverwege de 17^e eeuw een verbod opgelegd op de aanleg van stegen binnen de grachtengordel. Hierdoor verhuisden veel immigranten en andere armen naar krotten aan de rand van de stad. Hun woningen werden daar geplaatst langs de sloten in een soort orthogonaal raster en toen later de stad formeel werd uitgebreid, werd dit raster aangehouden, in tegenstelling tot de ronde vorm van rest van de stad. Zo ontstond de Jordaan (zie Figuur 4). De Jordaan wemelde van de stegen en sloppen. Deels kwamen deze voort uit de prestedelijke bebouwing, maar veel waren ook nieuw aangelegd bij de bouw van de Jordaan. Het stadsbestuur had een verbod op de aanleg van stegen opgelegd, maar deze werd op veel plekken niet nageleefd. In de Jordaan woonden vanaf de 17^e nog altijd vooral de armste onderklasse van de samenleving en stegen waren de enige betaalbare woonvorm voor hen.



Figuur 4: Plattegrond Amsterdam in 1649. De ronde grachtengordel is te zien in het midden met aan de rechter kant het orthogonale raster van de Jordaan. Door stegen kon het hele oppervlakte van de diepere percelen van de Jordaan worden benut.²⁸ – illustratie van Blaeu (1649).

²⁷ De geschiedenis van Amsterdam vanaf de 17^e eeuw is gebaseerd op: Mak, (1994), p.110-111; Abrahamse, (2010), p.76-77, 332.

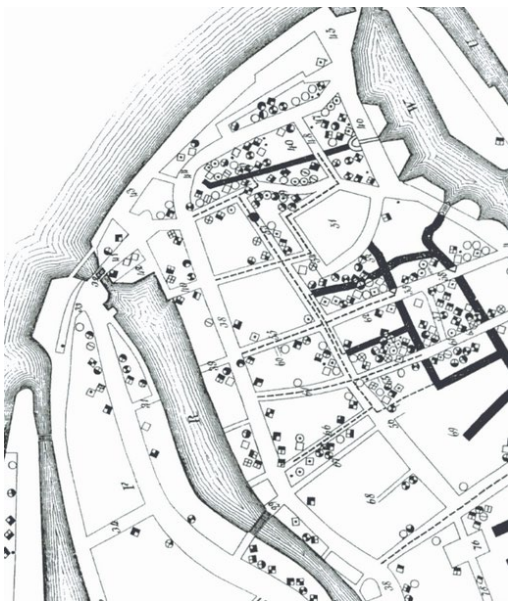
²⁸ Abrahamse, (2010), p.77.

In de 19^e eeuw gold nog steeds dat in heel Amsterdam vooral de armste mensen in de stegen en sloppen woonden, met alle gevolgen van dien. In het boek *Krotten en Sloppen*, beschrijft Louis M. Hermans de woonomstandigheden in Amsterdam rond 1900. Hij gaat vooral in op de omstandigheden van de mensen die wonen in stegen en sloppen. Hij interviewt hen en beschrijft wat hij ziet:

*"[...], achter de percelen aan den publieken verkeersweg is alles volgebouwd en die achterhuizen zijn alleen te bereiken door nauwe gangen of sloppen, waar lucht en licht weeldeartikelen zijn en waar de zonnestralen nooit kunnen komen."*²⁹

Hermans schrijft meermaals over de donkere, stinkende kamers met zieke, uitgemergelde mensen wonend in gevaarlijke leefomstandigheden. Niemand kwam hun huizen controleren op de veiligheid van hun woonomstandigheden en voor sommigen was dat hun redding.³⁰ Hermans kwam namelijk tot de conclusie dat de mensen die in deze sloppen woonden, door omstandigheden waren gedwongen tot die benarde situatie. Ze konden niks anders betalen en omdat de sloppen zo ongewild waren, waren ze ook heel goedkoop. De enigszins betere woningen in de stad waren vaak meer dan de dubbele prijs, terwijl deze mensen niet eens hun eten konden betalen.³¹ Ze waren bang dat ze hun huizen zouden verliezen als iemand van de gemeente hun woonomstandigheden kwam controleren, dus voor een lange tijd hielden zij zich stil.

In de 19^{de} eeuw waren de woonomstandigheden niet alleen in Amsterdam, maar in de meeste steden in Nederland erg slecht.³² In zijn artikel *Baten en lasten van honderd jaar Woningenwet*, laat historicus Kees van der Wiel een kaart zien van de sterfte in Dordrecht in de cholera jaren van 1866 en 1867 (Figuur 5). Deze kaart laat duidelijk de hogere sterfteaantallen zien in de smallere straten en stegen van Dordrecht. Cholera was verantwoordelijk voor bijna een derde van de doden in die tijd en wonen in smalle stegen, dicht op elkaar en met erg slechte leefomstandigheden, zorgde voor een verhoogd risico. In 1896 werd al in Amsterdam door een wethouder het systeem van erfpacht geïntroduceerd. De gemeente verkocht niet langer de grond, maar verpachtte deze, zodat ze controle hielden over hoe de grond werd gebruikt.



Figuur 5: Deel van de sterftekaart van Dordrecht in de jaren 1866 en 1867. In deze periode heerste er een grote en dodelijke cholera epidemie in Nederland. De vierkantjes laten de choleraslachtoffers in Dordrecht zien, deze zijn vooral te vinden in de stegen en smalle straatjes. – afbeelding uit van der Wiel (2001).

²⁹ Hermans, (1901), p.13.

³⁰ Hermans, (1901), pp.58-59.

³¹ Hermans, (1901), pp.39-41, p.58.

³² Een beschrijving van de woonomstandigheden in de 19^e eeuw in Nederland is gebaseerd op: van der Wiel, (2001), pp.75-80; Feddes, (2012), p.184.

Door de slechte woonomstandigheden in steden overal in Nederland werd In 1901 de Woningwet aangenomen. Deze was aanvankelijk bedoeld voor bevordering van de volksgezondheid en het belang van deze wet bleek al snel duidelijk: in de eerste tien jaar waren al meer woningen onbewoonbaar verklaard dan er waren gebouwd.³³ De wet hield ook rekening met de groeiende steden, dus naast het slopen van de slechte woningen, werden er ook nieuwe en kwalitatief goede woningen gebouwd.³⁴ Velen verhuisden naar andere buurten met betere woonomstandigheden, maar dit zorgde voor een nog grotere kloof tussen de allerarmsten die achterbleven en de rest van de stad.³⁵

Door de woningwet kwam er minder nadruk op de particuliere bouw, ook al bleef deze dominant.³⁶ Met de opkomst van de sociale woningbouw, kwam ook een nieuwe stijl: de Amsterdamse school. Er werden bouwblokken speciaal voor arbeiders ontworpen en als één geheel, er was dus geen behoefte meer aan stegen voor ontsluiting van het binnenblok of van goedkopere woningen. De Woningwet legde vanaf 1931 vooral de nadruk op plannen van grote schaal en in 1934 kwam Van Eesteren met het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Dit plan werd op een grote schaal ontworpen en de nadruk lag op ruimte en licht, niet langer hoefden de armere mensen te wonen in de donkere, krappe steegjes in het centrum van Amsterdam. Door de crisis van de jaren dertig en daarna de Tweede Wereldoorlog stagneerde de bouw van het AUP, uiteindelijk werd er in de jaren vijftig pas serieus begonnen met het uitvoeren van dit plan.

Halverwege de jaren zestig kwam er wederom een groot plan voor uitbreiding van de stad, de Bijlmermeerpolder en tegelijkertijd kwam er ook meer aandacht voor de oude stad.³⁷ De smalle wegen en steegjes waren niet geschikt voor het moderne autoverkeer en de groeiende economische bedrijvigheid en moesten daarom gesloopt worden.³⁸ Dit stuitte op veel oppositie en uiteindelijk werd er meer nadruk gelegd op 'stadsvernieuwing', waarbij zo veel mogelijk rekening werd gehouden met het behoud van woningen en stratenplannen.³⁹ Toch zijn er in die periode aardig wat stegen verloren gegaan. André Leenes en Hans Wieringa beschrijven in 1975 hoe er, in verband met de aanleg van de metro, steeds meer stegen buiten de kring van grachten verdwenen.⁴⁰ De stegen die nog restten, werden verwaarloosd en waren tamelijk smerig, wat geen positieve invloed had op de leefomgeving van de stad.⁴¹

In 1986 werd het Stegenplan opgezet om de leefomgeving van de binnenstad te verbeteren.⁴² Er werd geld geworven om de stegen op te knappen, autoverkeer in de stad werd ontmoedigd en sommige stegen kregen een afsluitbaar hek, allemaal om de bewoners gerust te stellen en criminaliteit te weren.⁴³ Dit plan werd echter erg langzaam uitgevoerd. Hierop werd in 1991 in het Parool kritiek geleverd.⁴⁴ Er werd ingezien dat het tegengaan van verloedering en onveiligheid, een positieve invloed op de leefomgeving van de stad kon hebben, maar dit moest niet ten koste gaan van het netwerk van stegen in de stad:

³³ van der Wiel, (2001), p.82.

³⁴ Feddes, (2012), p.224.

³⁵ Slagt, (2010).

³⁶ Geschiedenis van Amsterdam aan het begin van de twintigste eeuw is gebaseerd op: Feddes, (2012), p.214, pp.228-231, pp.246-250; Stissi, (2007), p.13.

³⁷ Beekers, (2012), p.218.

³⁸ Beekers, (2012), p.218.

³⁹ Beekers, (2012), pp.219-220.

⁴⁰ Leenes & Wieringa, (1975), p.8.

⁴¹ Leenes & Wieringa, (1975), p.8.

⁴² Zeguers, (1991), p.13.

⁴³ 'Amsterdam krijgt 3,5 ton voor aanpak van criminaliteit centrum', (1986), p.3.

⁴⁴ Beek & van der Plas, (1991), p.31.

“Een beleid dat bedoeld is om de vervuiling te bestrijden [...] kan inderdaad zijn vruchten afwerpen. Verloedering en onveiligheid mogen echter geen argument zijn voor het laten verdwijnen of afsluiten van stegen. [...] Maatschappelijke omstandigheden zullen veranderen, maar een eenmaal gewijzigde stedenbouwkundige structuur komt nooit meer terug.”⁴⁵

Hier wordt getoond hoe er, aan het eind van de twintigste eeuw, ook meer aandacht kwam voor de positieve kanten van de steeg. Het boek van André Leenes en Hans Wieringa in 1975 en het boek van Camilla Zeguers in 1991 lieten al zien dat er een waardering voor Amsterdamse stegen in opkomst was.⁴⁶ Vanaf die tijd werden stegen nog wel eens als problematisch ervaren, maar zeker in mindere mate dan de periodes hiervoor.⁴⁷ Auke van der Woud schreef in 2010 zelfs in zijn boek, Koninkrijk vol Sloppen, hoe trots hij is dat de stegen van Amsterdam tegenwoordig een toonbeeld van welvaart en reinheid zijn en hoe ver de stegen wel niet zijn ontwikkeld sinds de vuile sloppen die het nog waren rond 1900.⁴⁸ En ook wanneer op een negatieve manier wordt gekeken naar stegen vandaag de dag, wordt eerder kritisch gekeken naar de potentie van stegen die niet optimaal benut wordt dan naar de omstandigheden binnen de stegen zelf.⁴⁹



Figuur 6: Afgesloten Smaksteeg in Amsterdam. Deze foto toont een van de vele afgesloten stegen in Amsterdam. Het hek is beklad en beplakt en vormt hiermee een treurige entree naar een ontoegankelijke steeg. Dit doet zich voor ondanks de ligging in het oude centrum van Amsterdam met een uitzicht op de ronde koepel van de Rode Lutherse kerk.⁵⁰ – foto door auteur (2021).

⁴⁵ Beek & van der Plas, (1991), p.31.

⁴⁶ Zie de boeken: Amsterdamse Stegenboek (1975) en Amsterdamse Stegen (1991).

⁴⁷ Boon, (2018).

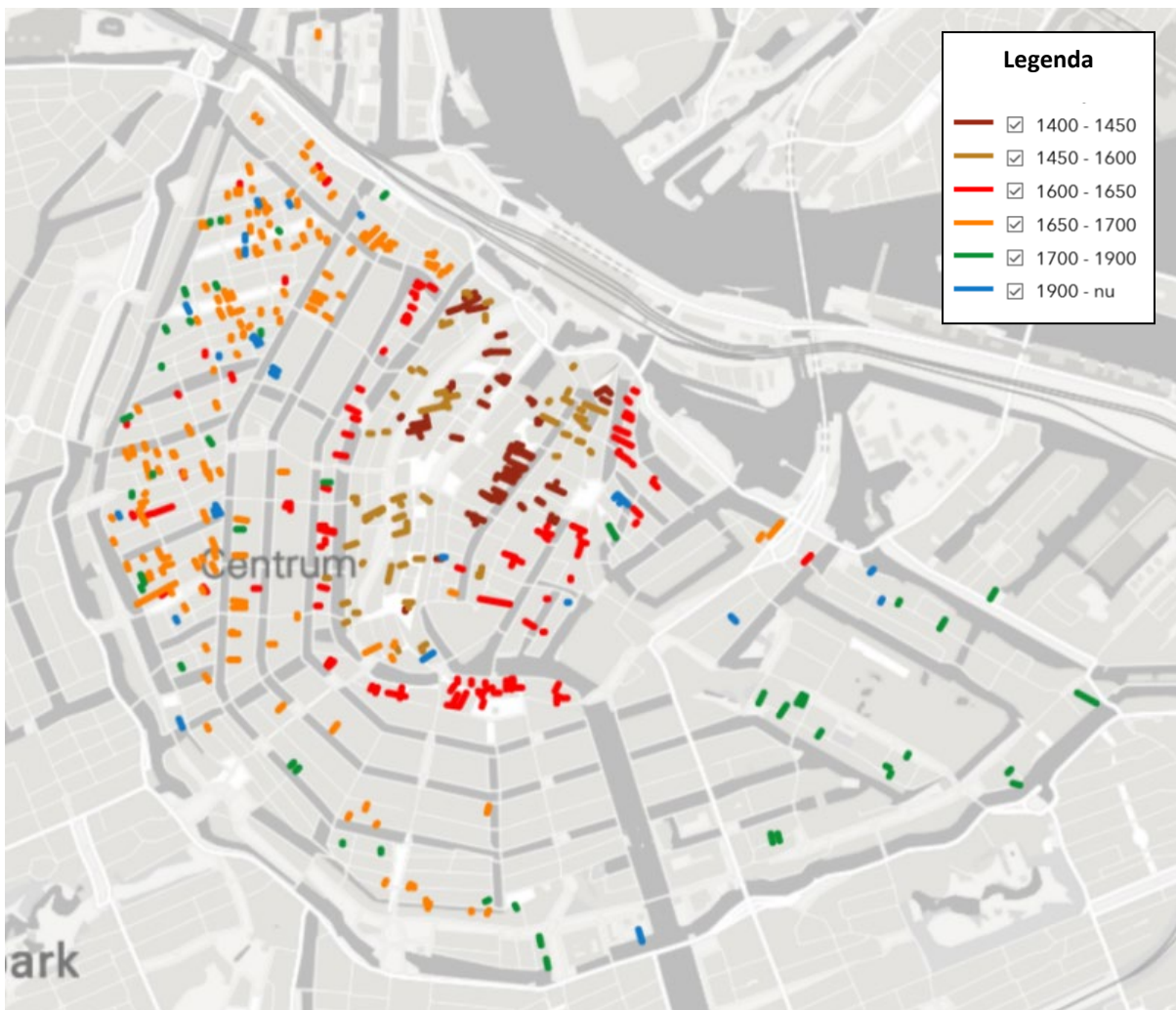
⁴⁸ van der Woud, (2010), pp.11-12.

⁴⁹ AT5. (2019a).

⁵⁰ Leenes & Wieringa, (1975), p.39.

ANALYSE VAN AMSTERDAMSE STEGEN

Aan het begin van de 20^e eeuw waren er nog 1300 sloppen en stegen in Amsterdam, nu zijn daar minder dan een kwart van over.⁵¹ De Gemeente Amsterdam heeft deze onlangs in kaart gebracht (zie Figuur 7). Op deze plattegrond van het centrum is het grote aantal stegen in het oudste deel te zien, de locatie en dichtheid van deze stegen is terug te leiden naar de geschiedenis van dit deel van de stad. De donkerrode stegen staan dwars op de Amstel en waren kleine paden die de dijk op liepen vanaf het water. Ook is het opvallend hoe de grachtengordel minder stegen heeft dan het oudere centrum en de jongere Jordaan. Dit is te verklaren doordat bij de aanleg van de grachtengordel een verbod op het bouwen van stegen gold.⁵² In de Jordaan gold dit verbod ook, maar deze werd op veel plaatsen niet nageleefd.⁵³ Ook zijn in de Jordaan veel meer stegen voort blijven bestaan doordat deze voor lange tijd bewoond bleven door de armere onderklasse; die hadden het geld niet om verandering te brengen in het bestaande stratenpatroon van stegen en sloppen.⁵⁴



Figuur 7: Plattegrond van stegen en sloppen in Amsterdam. Kleuren geven de periode van de bouw van de stegen en sloppen aan (zie legenda). In het midden, het oudste deel van de stad, zijn ook de oudste stegen te vinden. – kaart van Gemeente Amsterdam (z.d.-a).

⁵¹ Gemeente Amsterdam (z.d.-a).

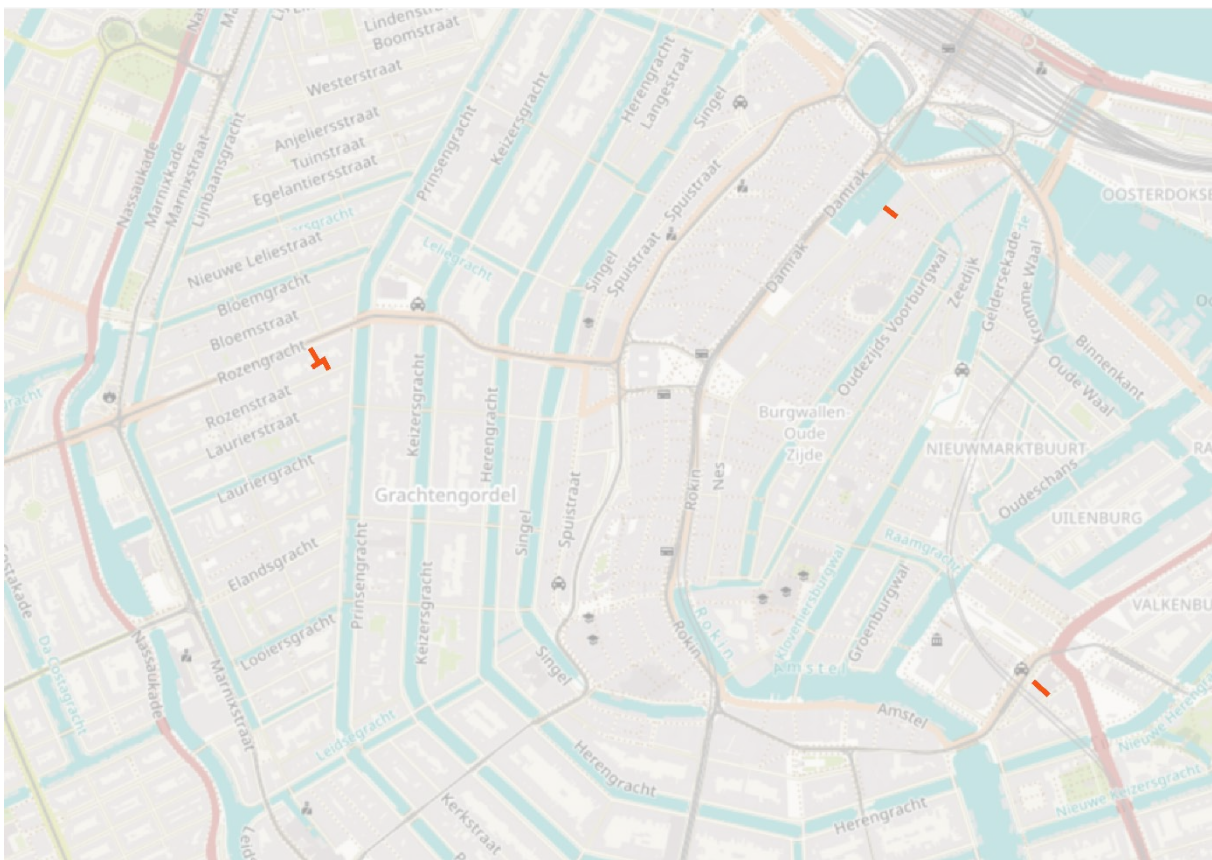
⁵² Abrahamse, (2010), p.332.

⁵³ Abrahamse, (2010), p.76.

⁵⁴ Abrahamse, (2010), p.76.

Op de kaart is verder te zien dat in het zuiden en het oosten van het centrum bijna geen stegen zijn. De buurt in het zuiden is ingrijpend gesaneerd, waarbij sommige stegen zijn volgebouwd of gesloopt, al had deze buurt voor de 19^e eeuw ook al minder stegen.⁵⁵ Het oostelijke deel van het centrum is altijd wat duurder geweest en later gebouwd, daardoor zijn de stegen die er zijn nieuwer dan die in andere wijken. Ook zijn het voornamelijk doorgangen naar een binnenterrein, dus niet armoedige sloppen zoals op veel andere plekken in de stad.⁵⁶

Om een beeld te schetsen van hoe de stegen zich nu verhouden tot het verleden, zullen een paar relevante stegen geanalyseerd worden (zie Figuur 8). Deze stegen hebben elk veranderingen ondergaan in het verleden, die samenhangen met grote ontwikkelingen in de geschiedenis van de stad. De stegen die geanalyseerd gaan worden zijn: de Guldehandsteeg, in het oudste deel van het centrum, vlak bij de Dam, het Stuurmanshofje, in het westen van het centrum (de Jordaan), en de Turfsteeg in de Waterloopleinbuurt in het Oosten van het centrum.



Figuur 8: Kaart met in rood aangegeven de Guldehandsteeg, het Stuurmanshofje en de Turfsteeg. De Guldenhangsteeg (rechtsboven) ligt in het oudste deel van het centrum, het Stuurmanshofje (rechts) ligt in de Jordaan en de Turfsteeg (linksonder) ligt in de Waterloopleinbuurt. – kaart van OpenStreetMap bijdragers (n.d.), bewerkt door auteur.

⁵⁵ Gemeente Amsterdam (z.d.-a).

⁵⁶ Gemeente Amsterdam (z.d.-a).

De Guldehandsteeg ligt tussen de Warmoesstraat en de Amstel (het Damrak). De Warmoesstraat ligt op een dijk die vroeger aan de Amstel lag en de Guldehandsteeg was een van de steegjes die direct op het water uitliepen. Deze steeg is dus een van de vele middeleeuwse stegen die doodliepen op het water, toentertijd een 'waaigat' genoemd.⁵⁷ Het trappetje aan het eind van de steeg dat het water in loopt is het laatst overgebleven watertrappetje aan de Amstel.⁵⁸ Hiervan waren er in het verleden vele met de bestemming alle schepen die de Amstel invoeren bij de pakhuizen hun vracht te laten kwamen lossen (zie linksboven Figuur 9).⁵⁹ De steeg was door de jaren heen vervallen geraakt en in 1990 is het pand aan de steeg gerestaureerd tot de huidige staat (zie Figuur 9).⁶⁰



Figuur 9: De Guldehandsteeg in verloop van tijd. Schepen in de Amstel gezien vanuit de Guldehandsteeg - prent van Stadsarchief Amsterdam (1835-1850).; Guldehandsteeg in verval – foto van Stadsarchief Amsterdam (1932, 3 februari).; Guldehandsteeg gezien vanaf de Warmoesstraat – foto door Franssen (2020).; Guldehandsteeg gezien vanaf het Damrak – foto door Van Dam (2017).

Het Stuurmanshofje vormt samen met het Vossenhofje een verbinding tussen de Rozengracht en de Rozenstraat in de Jordaan. Linksonder Figuur 10 is deze te zien in het rood. De gele lijnen laten de dwarsstraten op de Rozengracht zien. Aan de noordkant van de gracht zijn er drie zijstraten weergegeven en aan de zuidkant slechts twee. Er bleek echter behoefte te zijn aan een derde zijstraat. In 1649 werd er namelijk gesproken over een nieuwe 'geroijde straet' tussen de Rozengracht en de Rozenstraat, er wordt verondersteld dat dit het Stuurmanshofje betreft.⁶¹ Wat verder opvalt aan het Stuurmanshofje is dat deze niet alleen helemaal doorloopt dwars door het bouwblok, maar ook onder een pand (dat midden in dit bouwblok ligt) door gaat. De steeg is met een hek dichtgezet, maar de

⁵⁷ Leenes & Wieringa, (1975), p.103.

⁵⁸ AT5, (2019b).

⁵⁹ AT5, (2019b).

⁶⁰ Stadsherstel Amsterdam, (2021).

⁶¹ Kannegieter, (1968), hoofdstuk 15.

bewoners kunnen tot op de dag van vandaag vanaf de Rozenstraat onder het pand door naar de Rozengracht. Er is wel iets veranderd. De huidige bewoners zullen een flink hoger bedrag moeten betalen om hier te wonen. In het boek *Krotten en Sloppen* wordt de huurprijs van een woning in een steeg om de hoek beschreven en op Funda werd onlangs een woning in het Stuurmanshofje te huur aangeboden. Naar aanleiding hiervan kan geconstateerd worden dat de huur per vierkante meter waarschijnlijk zo'n 200 procent gestegen is sinds 1900.⁶² Deze huurprijs ligt ook boven de gemiddelde huurprijs van geheel Amsterdam en ruim boven die van Nederland.⁶³ Dit laat zien hoe de onaantrekkelijke slop in de Jordaan is veranderd in een gewilde locatie in Amsterdam.



Figuur 10: Het Stuurmanshofje in kaart en aanzicht. Plattegrond Stuurmanshofje in 1842 (in het groene bouwblok) – kaart van Stadsarchief Amsterdam (1842).; Onderdoorgang Stuurmanshofje – illustratie van Stadsarchief Amsterdam (1902, 14 december).; Stratenpatroon rondom Rozengracht, het Stuurmanshofje in het rood aangegeven – kaart van Google (2021), bewerkt door auteur.; Plattegrond Stuurmanshofje en Vossenhofje – kaart van Geogap (2006), bewerkt door auteur.

De Turfsteeg (Figuur 11) dankt zijn naam aan de turfpakhuizen die in de 17^e eeuw gelegen waren aan deze steeg.⁶⁴ Op de afbeeldingen zijn deze aan de linkerkant van de steeg nog steeds te zien. Vanaf 1968 waren er echter plannen voor een metro en een vierbaansweg dwars door de stad en daarvoor moest een deel van de stad gesloopt worden.⁶⁵ In 1975 beschrijven Leenes en Wieringa

⁶² Volgens Hermans (1901) werd op de Laurierstraat een woning van 3 bij 2,5 meter gehuurd voor 1 gulden per week. Omgerekend naar euro's per vierkante meter per maand en aangepast aan inflatie d.m.v. CBS (2012), zou dit ongeveer 8 euro per vierkante meter per maand zijn. Op Funda (2020) werd in het Stuurmanshofje een woning aangeboden voor 1450 euro per maand en van 62 vierkante meter. Omgerekend zou dit 23 euro per vierkante meter per maand zijn. Dit is slechts één voorbeeld, maar toont wel al aan hoe groot het verschil in de huurprijs is in de verschillende periodes.

⁶³ De gemiddelde huurprijs in Amsterdam is 22,09 euro en in heel Nederland 16,56 euro, NOS (2020, 15 oktober).

⁶⁴ Zeguers, (1991), p.147.

⁶⁵ Feddes, (2012), p.214, p.288.

de Turfsteeg die hierdoor verdwenen was in hun boek (te zien links onder Figuur 11): “De Turfsteeg, de Moddermolensteeg en de Snoekjessteeg, zij zijn niet meer. Kale plekken, betonnen gevaartes en bagger zijn ervoor in de plaats gekomen.”⁶⁶ Ze beschrijven al de ontevredenheid onder de bewoners in die tijd, niet wetend dat protesten uiteindelijk zouden leiden tot een staking van de bouw van de autoweg.⁶⁷ De tekst van Leenes en Wieringa vormt hierdoor ook een contrast met het stuk van Camilla Zeguers uit 1991 over de Turfsteeg: “Bijna hadden projectontwikkelaars deze buurt na de aanleg van de metro vol gebouwd met kantoorkolossen. Maar dankzij enorme protesten zijn straatjes als Snoekjessteeg en de Turfsteeg nu weer bewoond.”⁶⁸ Op de foto rechts onderin Figuur 11 is te zien dat de Turfsteeg uiteindelijk weer een steeg is geworden doordat de bebouwing op dezelfde plek terug is gekomen. De Turfsteeg laat zien hoe, ondanks de sloop en verdere plannen voor dit gebied, deze steeg de geschiedenis heeft doorstaan.



Figuur 11: Turfsteeg in verloop van tijd. De Turfsteeg in de 17^e eeuw - prent van Stadsarchief Amsterdam (1670-1693).; Een nieuw gebouw is verschenen aan de rechter kant - foto van Stadsarchief Amsterdam (1971, 22 oktober).; De gehele steeg is gesloopt - foto van Stadsarchief Amsterdam (1973, 26 februari).; De steeg is weer opgebouwd – foto van Google (2020, juni).

De drie gekozen stegen vertegenwoordigen alle drie een andere periode in de stedenbouwgeschiedenis van Amsterdam. De Guldehandsteeg laat zien hoe de allereerste stegen zijn ontstaan en hoe de oude stad, als dijken langs de Amstel, nu nog terug te vinden zijn in het Amsterdamse straatbeeld. Het Stuurmanshofje laat een van de vele aanleidingen zien voor het ontstaan van de grote hoeveelheid stegen in de Jordaan en hoe arme sloppen van de Jordaan nu . Als laatste laat de Turfsteeg zien hoe, ondanks de ontwikkeling aan het eind van de 20^e eeuw, deze het toch gered heeft en de ontwikkelingen heeft doorstaan.

⁶⁶ Leenes & Wieringa, (1975), p.133.

⁶⁷ Leenes & Wieringa, (1975), pp.133-134; Feddes, (2012), p.288.

⁶⁸ Zeguers, (1991), p.13.

TOEKOMST VAN DE STEEG

In de loop der tijd worden er nauwelijks meer stegen gebouwd.⁶⁹ Stegen worden als overbodig gezien, een waardevol stuk land wat veel efficiënter gebruikt kan worden.⁷⁰ Een grote verwaarlozing van verkeersruimtes in steden zorgt ook nog meer voor een verwaarlozing van de bestaande stegen.⁷¹ In de afgelopen jaren hebben zich wel meer mensen bezig gehouden met de kansen die stegen een stad kunnen bieden.⁷² Stegen worden niet langer gezien als de ongere, stinkende, onveilige stegen die ze waren en er is veel literatuur te vinden waarin dat wordt benadrukt.

De literatuur gericht op de toekomst van stegen is heel breed: van boeken en wetenschappelijke artikelen tot ‘toolkits’ voor bewoners en gemeentes. Daniel Toole is in 2011 voor zijn boek *Tight Urbanism* de hele wereld over gereisd om onderzoek te doen naar stegen, met als doel het maken van een plan voor de stegen van Seattle, Washington.⁷³ Rebecca Ladd schreef in 2017 haar masterscriptie over de mogelijkheden die ‘tussenruimtes’ in een stedelijke omgeving hebben, specifiek die in Providence, Rhode Island.⁷⁴ Vijf academici aan Portland State University schreven een rapport als achtergrond informatie bij de ‘toolkit’ die zij hadden opgesteld voor stegen in Portland, Oregon.⁷⁵ Deze toolkit was gericht op het optimaliseren van de kansen die het hergebruik van stegen te bieden heeft voor een buurt in de stad.

Jennifer Wolch et al. publiceerden in 2010 een artikel over hoe stegen een aanwinst kunnen vormen voor de stad en kunnen bijdragen aan een duurzamere stedenbouw.⁷⁶ Zij beschrijven hoe stegen voor een lange tijd al plekken zijn geweest waar mensen samen komen en waardoor burens dichter bij elkaar worden gebracht. Dit aspect van stegen kan extra benadrukt worden, maar er zijn ook andere aspecten van stegen die gebruikt kunnen worden. Door het prioriteren van vegetatie, veiligheid en connectiviteit, kan de fysieke gezondheid van bewoners verbeterd worden.⁷⁷ Verder kan door het herontwerpen van de publieke ruimte, het gebruik ervan worden bevorderd, wat zorgt voor meer sociale controle en een verhoogde veiligheid.⁷⁸ Steden hebben lang bestaan en zullen lang blijven bestaan, hierdoor worden veel stedenbouwkundige elementen overbodig. Stegen zijn al millennia lang onderdeel van steden, met een veranderende functie in verloop van tijd. Het streven om stegen weer te betrekken bij de infrastructuur van de stad, zal de duurzaamheid van de stad vooruit helpen en biedt een kans om de stegen te herontwerpen. Hiermee kan het groen in de stad worden teruggebracht en kunnen de publieke gezondheid en de leefomstandigheden van de stad worden verbeterd.

⁶⁹ Martin, (1996), p.139.

⁷⁰ Martin, (1996), p.139.

⁷¹ Voelker, (1982), p.71.

⁷² Wolch et al., (2010), p. 2876.

⁷³ Toole, (2011).

⁷⁴ Ladd, (2017), p.6.

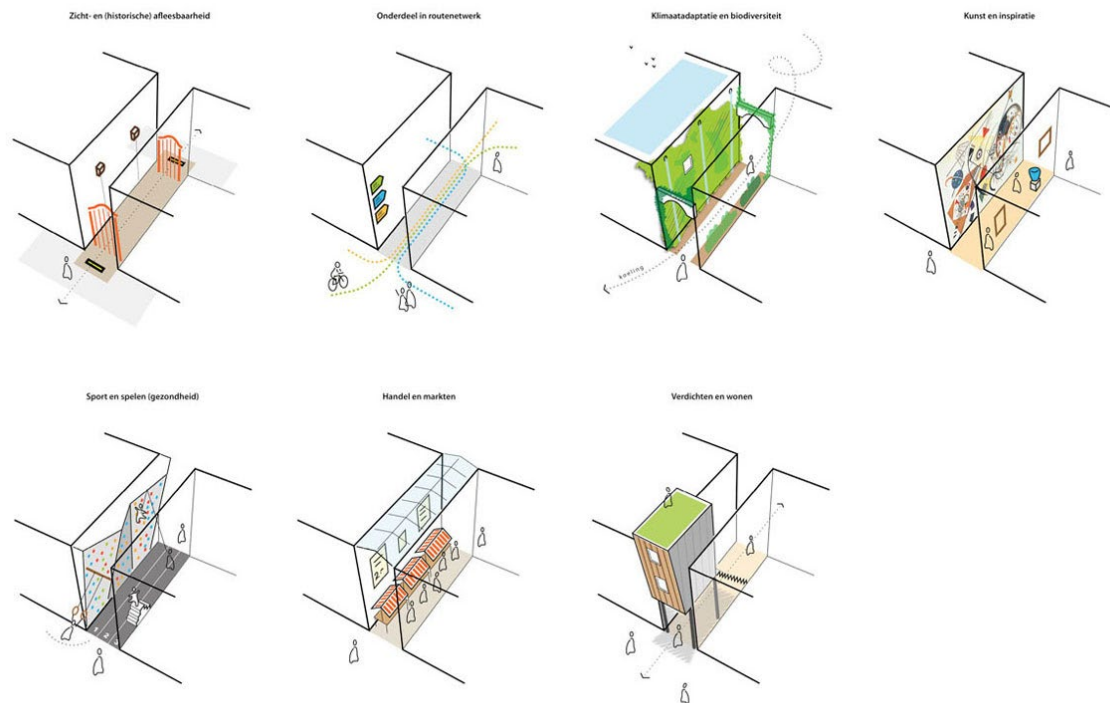
⁷⁵ Scotty et al., (2013).

⁷⁶ Wolch et al., (2010), p. 2874.

⁷⁷ Wolch et al., (2010), p. 2877.

⁷⁸ Wolch et al., (2010), p. 2892.

Landschapsarchitect Marc Nolden houdt zich ook bezig met de toekomst van stegen, specifiek die in de Utrechtse binnenstad. Hierover werd hij geïnterviewd voor de Utrechtse Internet Courant.⁷⁹ In Utrecht zijn, evenals in veel andere steden, de stegen in verloop van tijd afgesloten. Nolden ziet het voordeel hiervan in, maar stelt wel voor om de dichte deuren te vervangen door open hekken zodat de stegen meer deel uitmaken van het straatbeeld. Ook stelt hij voor om, waar mogelijk, de stegen toegankelijk te maken als looproutes, wat voor nieuwe verbindingen in de stad kan zorgen. Idealiter bevatten deze stegen ook nog zitplekken of andere elementen zodat de stegen als verblijfsruimte kunnen fungeren. Als laatste ziet hij een grote kans voor het versterken van de biodiversiteit. Door middel van vergroening ziet hij vooral kansen om wateroverlast en hitte tegen te gaan.⁸⁰ Daarbij kan er door het stegenetwerk een groene structuur in de stad worden gecreëerd, met in de zomer schaduwrijke wandelroutes die verkoeling kunnen geven. Noldens plannen voor Utrecht zijn positief ontvangen en hij wordt nu ook gevraagd door andere gemeentes in Nederland om plannen te maken voor hun stegen.⁸¹



Figuur 12: Toekomst van de steeg. Volgens Marc Nolden kunnen stegen een positieve invloed hebben op de leefomgeving in steden door elementen aan de stegen toe te voegen. – illustratie van Nolden (2019).

⁷⁹ Oosterbroek, (2019).

⁸⁰ Kennisportaal Klimaatadaptie. (2019).

⁸¹ Hahn, (2020).

TOEKOMST VAN DE AMSTERDAMSE STEEG

In Amsterdam zijn er recent nieuwe ontwikkelingen gaande rondom stegen. Aan de hand van burgerinitiatieven zijn er opnieuw naamborden opgehangen bij stegen en de gemeente heeft onlangs een interactieve kaart gepubliceerd van de gangen en sloppen in Amsterdam (zie Figuur 7).⁸² Ook heeft de gemeente in 2010 drie opeenvolgende stegen, de Waterpoortsteeg, de Spooksteeg en de Vredenburgsteeg, in het oudste deel van het centrum van Amsterdam overdag publiek toegankelijk gemaakt (zie Figuur 13).⁸³ Verder heeft Herbert van Hasselt, oud-directeur van de Oude Kerk van Amsterdam, een ‘Stegenplan’ opgesteld waarin hij beschrijft wat er moet gebeuren om de Amsterdamse stegen op te knappen.⁸⁴

Er zijn in Amsterdam genoeg stegen te vinden die één of meerdere van de door Nolden benoemde elementen bevatten. Deze zijn niet alleen recentelijk toegevoegd maar vaak ook door de jaren heen ontstaan. Voorbeelden hiervan zijn de eerder genoemde Waterpoortsteeg, Spooksteeg en Vredenburgsteeg (Figuur 13). Deze stegen zijn in 2010 weer onderdeel van het routenetwerk gemaakt. Ook het Gebed zonder End is vormt een verbinding tussen twee straten en is daarmee onderdeel van het routenetwerk van de stad. Door het geschilderde straatnaambord en het kleurrijke uithangbord van Kapitein Zeppos is de steeg herkenbaar en opvallend (zie Figuur 14). De steeg bevat veel groen en het terras vormt een verblijfsruimte binnen de steeg. Waardoor deze steeg meerdere elementen van Nolden bevat.



Figuur 13: De Waterpoortsteeg. Deze steeg is samen met de naastliggende stegen (de Vredenburgsteeg en de Spooksteeg) in 2010 publiek toegankelijk gemaakt. Het plan hiervoor stuitte op weerstand van de bewoners die hun privé-steeg moesten openstellen en vreesden voor dronken wildplassers en vervuiling van de steeg.⁸⁵ – foto door auteur (2021).

⁸² Eijkeren, (2020).

⁸³ van den Boomen, (2009).

⁸⁴ AT5, (2019a).

⁸⁵ van den Boomen, (2009).



Figuur 14: Gebed zonder End. Deze steeg verbindt de Kuiperssteeg met de Grimburgwal. In de steeg is veel groen te vinden en ook is er een terras van café-restaurant Kapitein Zeppos te vinden in de steeg, waardoor er van de steeg ook een verblijfsruimte wordt gecreëerd. Aan het begin van de steeg is het straatnaambord van de steeg op de muur geschilderd, de werden namelijk meerdere keren van de muur gestolen, omdat men deze naam grappig vond.⁸⁶ Wat als laatste opvalt is de grote hoeveelheid bomen en planten die te zien zijn verderop in de steeg. – Foto van Stadsarchief Amsterdam (2009, 10 juli).

De negatieve invloed die de stegen van Amsterdam in het verleden hebben gehad op de leefomgeving van de stad is aan het veranderen. Er zijn al verschillende ontwikkelingen rondom de stegen van Amsterdam genoemd, deze ontwikkelingen lopen echter nog achter op die van vele andere stegen in steden, in Nederland en wereldwijd. De ontwikkelingen die er nu zijn, zijn slechts burgerinitiatieven of een enkele persoon bij de gemeente die zich bezig heeft gehouden met de stegen.⁸⁷ Herbert van Hasselt heeft zijn Stegenplan met meerdere bestuursleden en ambtenaren van de Gemeente Amsterdam besproken, maar hier is verder (nog) niets mee gedaan.⁸⁸ Verder zijn er geen grote, concrete plannen bekend voor de stegen van Amsterdam. Zowel de Visie Openbare Ruimte 2025 als het Onderzoeksrapport Stadsstraten van Gemeente Amsterdam benoemen stegen helemaal niet.⁸⁹ Vergelijkbare visies met die van Nolden, voor Utrechtse stegen en later voor stegen van andere steden in Nederland, of die voor stegen in verschillende Amerikaanse steden, zoals die van Wolch en Toole, missen nog voor de stegen van Amsterdam. De situatie van Amsterdamse stegen is door de jaren heen erg verbeterd, maar er worden bijna geen kansen aangepakt om de stegen verder echt een positieve invloed op de rest van de stad te laten hebben. Stegen zouden namelijk een positieve invloed kunnen hebben op de leefomgeving van Amsterdam.

⁸⁶ Hilhorst, (2017).

⁸⁷ Eijkeren, (2020).

⁸⁸ AT5, (2019a).

⁸⁹ Beide dossiers te vinden op: Gemeente Amsterdam, (z.d.-b).

CONCLUSIE

Een complete definitie van een steeg geven is niet mogelijk. De drie aspecten, grootte, wijze van ontstaan en functie, zijn vaak kenmerken van stegen, er zijn voor elk van deze aspecten voorbeelden te geven van stegen die daarbuiten vallen. Wel is de etymologie van het woord 'steeg' te achterhalen en terug te vinden in de oorspronkelijke betekenis van een pad dat langs de dijk omhoog loopt. De eerste Amsterdamse stegen waren zelfs zulke paden.

Hoe stegen in Amsterdam zijn ontstaan verschilt per steeg, maar vooral per periode. De eerste stegen waren, zoals eerder beschreven, paden over de dijken omhoog. Deze paden zijn nog steeds te zien op de huidige kaart van Amsterdam (Figuur 7, donkerrode stegen). Later ontstonden stegen vooral als dwarswegen op de grote wegen voor een betere ontsluiting. Toen de grachtengordel werd gebouwd, was het bouwen van stegen verboden, maar bij de aanleg van de Jordaan hielden de bewoners zich daar niet meer aan. Dit verschil is ook te zien op de kaart van Figuur 7, waar duidelijk een verschil in het aantal stegen te zien is in de verschillende wijken van de stad. Stegen werden steeds meer verwaarloosd waardoor aan het eind van de 20^e eeuw stegen in Amsterdam werden dichtgezet. De verschillen tussen de stegen uit diverse periodes zijn verder ook te zien aan de hand van drie voorbeelden: de Guldehandsteeg, het Stuurmanshofje en de Turfsteeg. Analyses van deze stegen laten alle drie de verschillende veranderingen rondom stegen zien die zich in verloop van tijd in de stad afspeelden.

De steeg heeft over het algemeen geen positief imago gehad, maar er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van de verbetering van stegen. Wereldwijd worden boeken en wetenschappelijke artikelen geschreven over de potentie van stegen. Er wordt onderzoek gedaan naar hoe de steeg optimaal benut kan worden zodat deze een positieve invloed kunnen hebben op de leefomgeving van de stad. Dit onderzoek wordt ook weer omgezet naar toolkits of plannen die gebruikt kunnen worden door gemeentes en bewoners van een stad.

Zoals in de introductie werd geciteerd, schreef Grady Clay in 1978 al dat dat het moment was om te kijken wat de steeg voor rol kan spelen in de toekomst.⁹⁰ Echter zijn er vandaag de dag nog een aanzienlijke hoeveelheid stegen te vinden waarvan de kansen niet optimaal benut worden.⁹¹ Amsterdam is een voorbeeld van een stad waar deze kansen nog niet voldoende worden opgepakt, ook al zijn er op kleinere schaal wel al wat mensen bezig met het aanpakken van de kansen die een steeg te beiden heeft. Als dit zou worden doorgezet op grotere schaal zouden stegen een grote positieve impact kunnen maken op de leefomgeving van de stad.

⁹⁰ Clay, G. (1978). *Alleys: a Hidden Resource*. Grady Clay and Company. p.7. In: Voelker, (1982), p.71.

⁹¹ Wolch et al., (2010).

BRONNEN

BIBLIOGRAFIE

- Feddes, F. (2012). *1000 jaar Amsterdam* (Vijfde druk). Uitgeverij THOTH.
- Hermans, L. M. (1901). *Krotten en sloppen: een onderzoek naar den woningtoestand te Amsterdam ingesteld in opdracht van den Amsterdamschen Bestuurdersbond*. van Looy.
- Leenes, A., & Wieringa, H. (1975). *Amsterdams stegenboek*. A.W. Bruna Uitgevers B.V.
- Mak, G. (1994). *Een kleine geschiedenis van Amsterdam* (Drieëntwintigste druk). Olympus.
- ter Gouw, J. (1874). *Amstelodamiana: Eerste deel* (Derde druk). C. L. Brinkman.
- Stissi, V. (2007). *Amsterdam, het mekka van de volkshuisvesting*. Uitgeverij 010.
- van der Woud, A. (2010). *Koninkrijk vol Sloppen* (3e druk). Uitgeverij Prometheus.
- Whyte, W. H. (2001). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.
- Zeguers, C. (1991). *Amsterdamse stegen*. Uitgeverij BZZTôH.

INTERNETBRONNEN

- Abrahamse, J. E. (2010). *De grote uitleg van Amsterdam: stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw* (Dissertatie). https://pure.uva.nl/ws/files/4296870/71924_11.pdf
- Amsterdam krijgt 3,5 ton voor aanpak van criminaliteit centrum. (1986, 6 juni). *NRC Handelsblad*. <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=KBNRC01:000029347:mpeg21>
- AT5. (2019a, 4 april). *Zorgen om verloedering Amsterdamse stegen: 'Nergens in Europa zoveel achteloosheid'* [Video]. AT5. <https://www.at5.nl/artikelen/192995/zorgen-om-verloedering-amsterdamse-stegen-nergens-in-europa-zoveel-achteloosheid>
- AT5. (2019b, 11 juli). *Guldehandsteeg* [Video]. AT5. <https://www.at5.nl/artikelen/e27688/guldehandsteeg>
- Beek, M., & van der Plas, G. (1991, 27 juli). Ode aan een vergeten netwerk. *Het Parool*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCD001:010845758>
- Beekers, W. P. (2012). *Het bewoonbare land: Geschiedenis van de volkshuisvestingsbeweging in Nederland* (Dissertatie). BOOM. <https://doi.org/10.18352/bmgn-lchr.9213>
- Boon, L. (2018, 21 april). "Afgesloten stegen snakken naar een beetje aandacht". *Het Parool*. <https://www.parool.nl/nieuws/afgesloten-stegen-snakken-naar-een-beetje-aandacht~b98f2593/>
- CBS. (2021). *Prijzen toen en nu*. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/prijzen-toen-en-nu>
- Dings, R. (2017). *Over straatnamen met name*. Nijgh & Van Ditmar. https://books.google.nl/books/about/Over_straatnamen_met_name.html?id=SRUpDgAAQBAJ

Eijkelen, D. (2020, 26 november). Kruij-door-sluip-door: onbekende stegen en sloppen staan weer op de kaart. *Het Parool*.

<https://www.parool.nl/ps/kruij-door-sluip-door-onbekende-stegen-en-sloppen-staan-weer-op-de-kaart~bc5997e2/>

Funda. (2020, 13 oktober). *Rozengracht 49 A*.

<https://widget.funda.nl/huur/verhuurd/amsterdam/appartement-87402662-rozengracht-49-a/>

Gaiardo, L. (2008). *Gangen in Brussel*. Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

<http://erfgoed.brussels/links/digitale-publicaties/pdf-versies/bskg/gangen>

Gemeente Amsterdam. (z.d.-a). *Gangen en Sloppen*. Maps Amsterdam.

<https://maps.amsterdam.nl/sloppen/>

Gemeente Amsterdam. (z.d.-b). *Volg het beleid: stedelijke ontwikkeling*. Amsterdam.nl.

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ontwikkeling/>

Hahn. (2020, 22 juni). *Van wie is de steeg?* [Podcast]. BNR.

<https://www.bnr.nl/podcast/bouwmeesters/10412972/van-wie-is-de-steeg>

Hilhorst, M. (2017, 28 mei). *Jungle van straatnaamborden*. Ons Amsterdam.

<https://onsamsterdam.nl/jungle-van-sstraatnaamborden>

Kannegieter, J. Z. (1968). *Het ontstaan van de Amsterdamse Jordaan*. Amsterdam Historie.

<http://www.amsterdamhistorie.nl/jordaan/>

Kennisportaal Klimaatadaptatie. (2019, 16 november). *De steeg biedt kansen voor klimaatadaptatie*.

<https://klimaatadaptatienederland.nl/actueel/actueel/interviews/steeg-biedt-kansen-klimaatadaptatie/>

Ladd, R. E. (2017). *Alleyways as Avenues* (Master Scriptie).

<https://digitalcommons.risd.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1075&context=masterstheses>

Martin, M. (1996). Back-alley as Community Landscape. *Landscape Journal*, 15(2), 138–153.

<https://doi.org/10.3368/lj.15.2.138>

Oosterbroek, R. (2019, 13 november). Wat doen we met de 250 stegen in de Utrechtse binnenstad? *De Utrechtse Internet Courant*.

<https://www.duic.nl/algemeen/wat-doen-we-met-de-250-stegen-in-de-utrechtse-binnenstad/>

Philippa, M., Debrabandere, F., Quak, A., Schoonheim, T., & van der Sijs, N. (2019), *Etymologisch Woordenboek van het Nederlands*, Amsterdam University Press

<http://www.etymologie.nl/>

Scotty, E., Hughes, K., Dauphin, D., Isbitz, S., Caldwell, S., & Paterson, L. (2013). *Alley Allies*. Master of Urban and Regional Planning Workshop Projects.

https://pdxscholar.library.pdx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1061&context=usp_murp

Slagt, R. (2010, 1 november). Land van krotten en knechting. *Geschiedenis Magazine*.

<https://www.nemokennislink.nl/publicaties/land-van-krotten-en-knechting/>

Stadsherstel Amsterdam. (2021). *Op de kaart*.

<https://stadsherstel.nl/onze-monumenten/op-de-kaart/>

Toole, D. (2011). *Tight Urbanism*. Daniel Toole Architecture.

<https://danieltoole.com/Tight-Urbanism>

Van Dale. (2020). Steeg. In *Van Dale*. Van Dale Uitgevers.

<https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/steeg>

van den Boomen, T. (2009, 12 februari). "Weg met die hekken, de bezem erdoor". *NRC Handelsblad*.
<https://www.nrc.nl/nieuws/2009/02/13/weg-met-die-hekken-de-bezem-erdoor-11683309-a333758>

van der Wiel, K. (2001). Baten en lasten van honderd jaar Woningwet. *Holland Historisch Tijdschrift*, 33(2), 72–99.
http://tijdschrift-holland.nl/wp-content/uploads/Holland2001_2web-1.pdf

Voelker, W. (1982). Behind the False Fronts. *Landscape Architecture Magazine*, 72(6), 71–73.
<https://www.jstor.org/stable/44671485>

Wolch, J., Newell, J., Seymour, M., Huang, H. B., Reynolds, K., & Mapes, J. (2010). The Forgotten and the Future: Reclaiming Back Alleys for a Sustainable City. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(12), 2874–2896.
<https://doi.org/10.1068/a42259>

AFBEELDINGEN

Anthonisz., C. (1530–1539). *Gezicht op Amsterdam in vogelvlucht* [Illustratie]. RKD - Nederlands Instituut voor Kunstgeschiedenis.
<https://rkd.nl/nl/explore/images/29761>

Blaeu, J. (1649). *Amstelodami Celeberrimi Hollandiae Emporii Delineatio Nova* [Illustratie]. Universiteit Utrecht.
<https://www.uu.nl/bijzondere-collecties-universiteitsbibliotheek-utrecht/collecties/kaarten-en-atlassen/stadsplattegronden/toonneel-der-steden-van-joan-blaeu>

Fransen, R. (2020). *Guldehandsteeg* [Foto]. Straatfoto Amsterdam.
<http://www.straatfoto-amsterdam.nl/g/guldehandsteeg.htm>

Gemeente Amsterdam. (z.d.-a). *Gangen en Sloppen* [Kaart]. Maps Amsterdam.
<https://maps.amsterdam.nl/sloppen/>

Geogap. (2006). *Perceel: ASD03-E-7435* [Kaart]. Kadastrale Kaart.
<https://kadastralekaart.com/kaart/perceel/ASD03/E/7435>

Google. (2019, mei). *Teerketelsteeg* [Foto]. Google Maps.
<https://goo.gl/maps/rqnb4oLmvEXJ6w8j7>

Google. (2020, juni). *Turfsteeg* [Foto]. Google Maps.
<https://www.google.nl/maps/place/Turfsteeg,+1011+RL+Amsterdam>

Google. (2021). *Stuurmanshofje* [Kaart]. Google Maps.
<https://www.google.com/maps/@52.3730142,4.8796176,526m/data=!3m1!1e3>

Nolden, M. (2019). *Toekomst van de Steeg* [Illustratie]. Freelandchap.
<https://www.freelandchap.nl/stegen.html>

NOS. (2020, 15 oktober). Gemiddelde landelijke huurprijs voor het eerst in zes jaar gedaald. *NOS*.
<https://nos.nl/artikel/2352383-gemiddelde-landelijke-huurprijs-voor-het-eerst-in-zes-jaar-gedaald.html>

OpenStreetMap bijdragers. (z.d.). *Kaart van Amsterdam* [Kaart]. OpenStreetMap.
<https://www.openstreetmap.org/#map=15/52.3723/4.8955&layers=H>

Stadsarchief Amsterdam [Figuur 9].

Stadsarchief Amsterdam. (1835-1850). *Water of Damrak* [Prent]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.
<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/732af7ea-dbf5-a273-f0a3-fe6d4e6a926d/media/>

Stadsarchief Amsterdam. (1932, 3 februari). *Damrak (Oostzijde)* [Foto]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.
<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/30072ffb-33ea-350e-c07b-f310a69fa1a4/media/>

Stadsarchief Amsterdam [Figuur 10].

Stadsarchief Amsterdam. (1842). *Platte grond der stad Amsterdam* [Kaart]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.

<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/92a8192c-fa29-1076-acaf-5d46fceaabc>

Stadsarchief Amsterdam. (1902, 14 december). *Rozengang* [Prent]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.

<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/a5d23925-465e-624a-8134-146abee897a3/media/>

Stadsarchief Amsterdam [Figuur 11].

Stadsarchief Amsterdam. (1670–1693). *Oude zyds Huys-sitten huys* [Prent]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.

<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/a744cdb5-288b-8d3e-0e12-3ba2c3aa5117/media/>

Stadsarchief Amsterdam. (1971, 22 oktober). *Waterlooplein 77* [Foto]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.

<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/e4a030d5-0c18-d817-15f2-1e40d6d54bdc>

Stadsarchief Amsterdam. (1973, 26 februari). *Turfsteeg. Gezien vanaf Waterlooplein* [Foto]. Beeldbank Gemeente

Amsterdam. <https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/5f512f15-29aa-f0d9-1b91-516ec4b2124d/media/>

Stadsarchief Amsterdam [Figuur 14]. (2009, 10 juli). *Gebed zonder End 15 (rechts), café-restaurant Kapitein Zeppos, gezien naar de Kuiperssteeg* [Foto]. Beeldbank Gemeente Amsterdam.

<https://archieff.amsterdam/beeldbank/detail/38bef34c-44de-ca1a-d90b-27a40929a99b>

van Dam, S. (2017). *Guldehandsteeg 11 17 rechts van de Watertrap*. [Foto]. Stadsherstel Amsterdam.

<https://stadsherstel.nl/nieuws/bier-en-stadsherstel-lees-en-proef-mee/#gallery-60774e90b44dd-4>

van der Wiel, K. (2001). Fragment van de sterftekaart van Dordrecht uit de cholera jaren 1866 en 1867

[Afbeelding]. In *Holland Historisch Tijdschrift*, 33(2), 75.

http://tijdschrift-holland.nl/wp-content/uploads/Holland2001_2web-1.pdf