



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Metro van Thessaloniki: tussen blinkende façade en gemiste kansen

Gouw, P.

Citation

Gouw, P. (2025). Metro van Thessaloniki: tussen blinkende façade en gemiste kansen. *Lychnari*, 39(1), 8-15. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4212175>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4212175>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

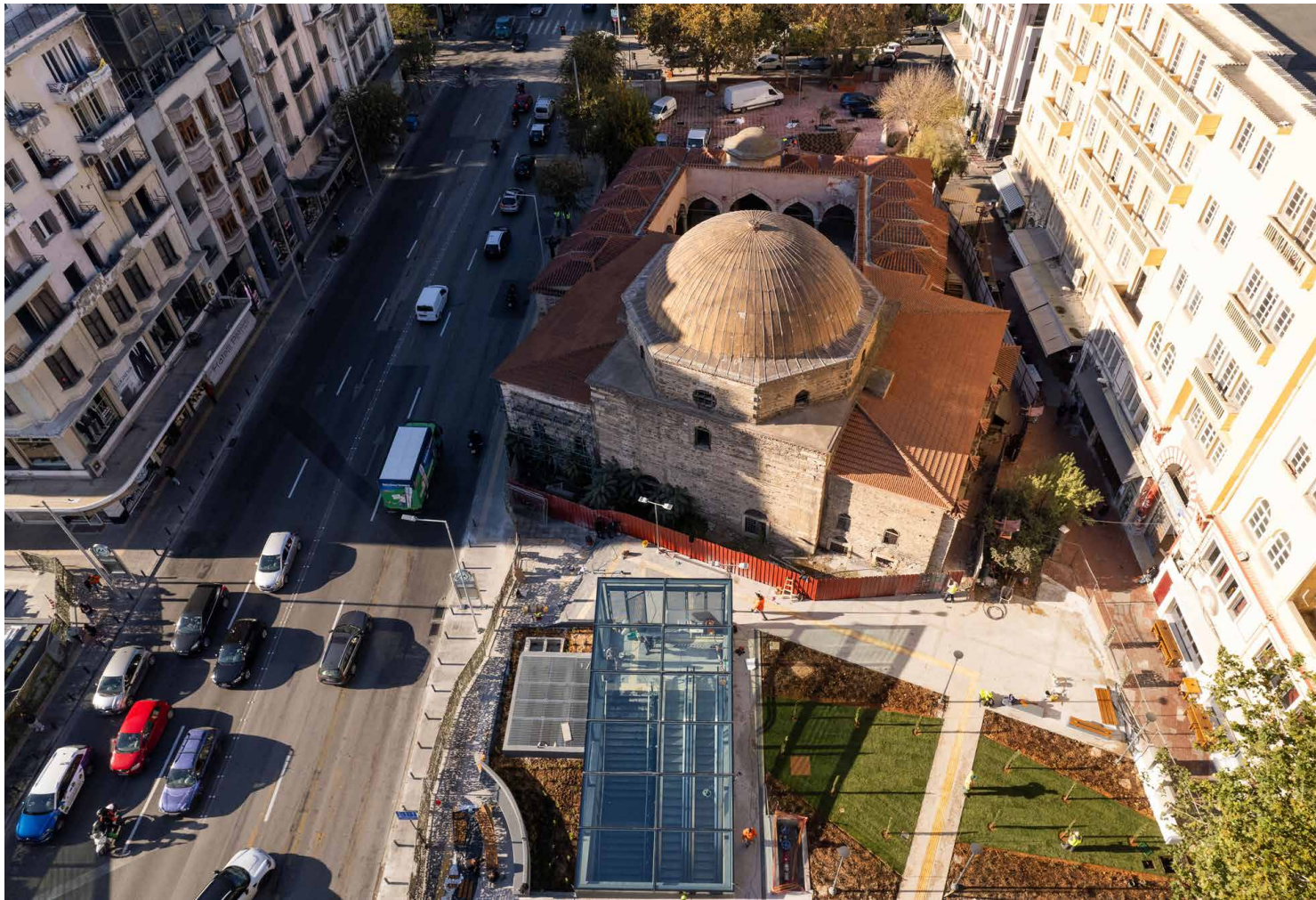
Metro van Thessaloniki

Tussen blinkende façade en gemiste kansen

Zaterdag 30 november jongstleden was een gedenkwaardige dag voor Thessaloniki. Eindelijk, na vele jaren plannen en bouwen reed de metro onder de stad. Een modern wonder waarvan veel bewoners niet gedacht hadden hem ooit in bedrijf te zien. Mensenmassa's dromden samen om zich te vergapen aan de nieuwe stations en om een eerste rit te maken. Toch klonk er van meet af aan veel kritiek: op de haperende operatie, storingen en de gebrekkige infrastructuur op en rond de stations. Hoe vergaat het de metro twee maanden later? Lychnari ging ter plaatse kijken.

PATRICK GOUW

De opgravingen bij station Venizelou trekken veel bekijks



De buurt rond de Chamzá Bey Moskee heeft door de oplevering van de metro een positieve transformatie ondergaan

Bij aankomst was al opgevallend hoezeer de aanblik van de buurt veranderd was. Niet geheel zonder reden verblijf ik in een hotel pal aan het veel bediscussieerde station Venizelou, letterlijk en figuurlijk het epicentrum van de metro. Jarenlang domineerden hier de omheiningen van grijze golfplaten en waren wegopbrekingen aan de orde van de dag. Als ergens de weeklachten en wanhoop over de eindeloze werkzaamheden het luidst klonken, dan was het op deze plek.

Byzantijnse pracht

Maar op deze vroege zondagmorgen glinstert de glazen toegang tot de metro in het zonlicht en wordt de naastgelegen Chamzá Bey moskee omringd door een aardig pleintje met jonge aanplant. Er lijken zelfs ook wat middenstanders te zijn teruggekeerd. En ook al raast het autoverkeer op de brede Egnatía als vanouds, de transformatie valt niet anders dan compleet te noemen. Een bijna surrealistische ervaring in een stad waar de vooruitgang zo erg op stilstand leek de voorbije jaren.

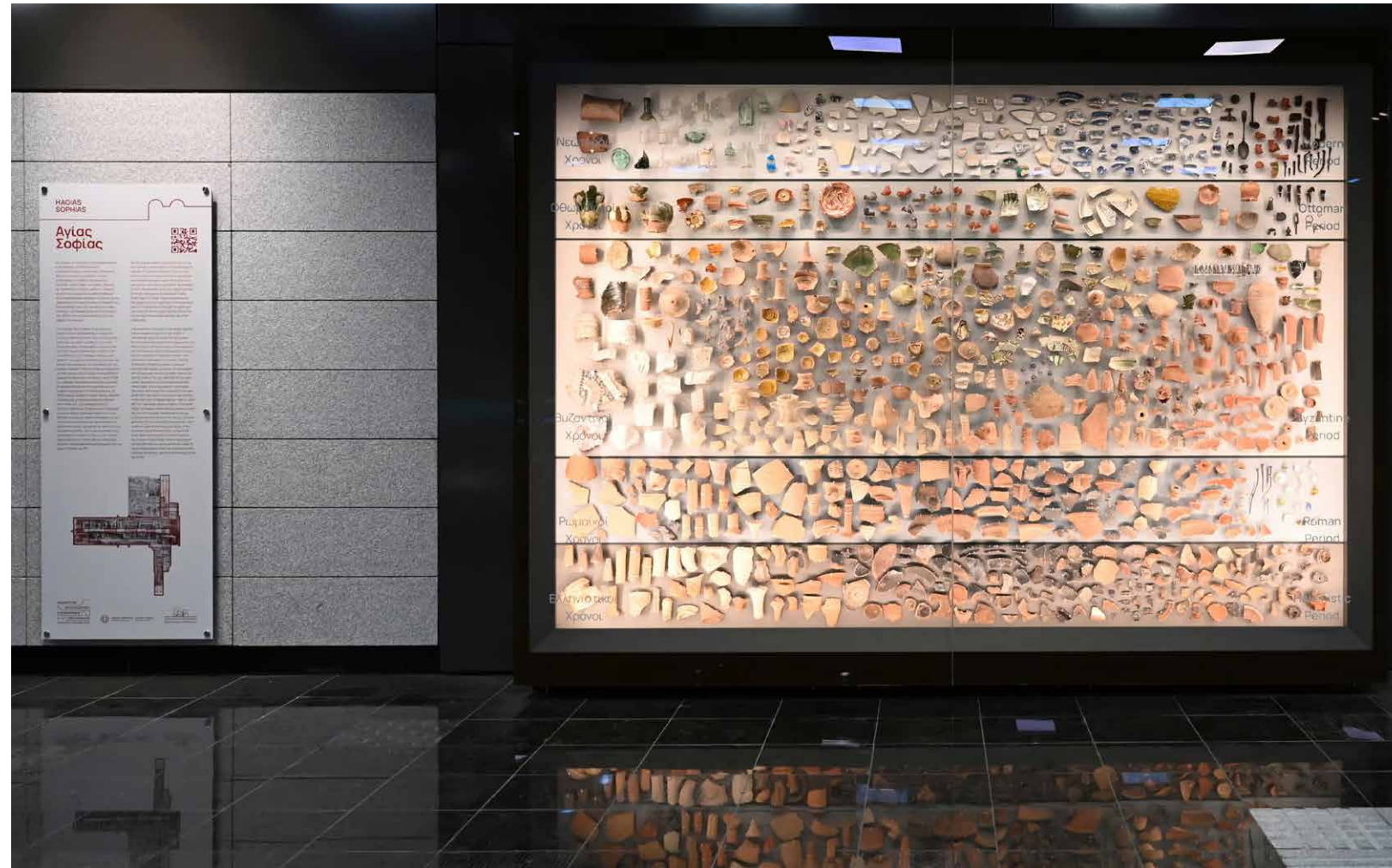
Via de roltrappen gaat het naar beneden, de diepte in. En daar wacht de eerste aangename verrassing. Nog voordat reizigers het station zelf bereiken, openbaart zich een deel van de Byzantijnse stad. Bij de aanleg vond men een groot deel van de hoofdstraat (*cardo decumanus*), met daaraan winkels en werkplaatsen. Die overblijfselen worden nu over een leng-

te van niet minder dan 50 meter tentoongesteld, fraai uitgelicht en voorzien van multimediale uitleg op borden en schermen. Een echte *eyecatcher*, getuige het grote aantal mensen dat op weg naar de perrons de pas inhoudt en een rondje maakt op de speciaal aangelegde loopbrug. Dit museale deel van het metrostation is overigens vrij toegankelijk, hetgeen ook geldt voor de Byzantijnse restanten bij station Ayia Sofia. Daar is ook aandacht voor de andere tijdvakken uit de rijke geschiedenis van de stad.

Kinderziektes

Op naar het volgende ondergrondse niveau. De hal met kaartverkoop en toegangspoortjes is licht en vol glimmend marmer. Qua ontwerp en uitvoering is het een kopie van de Atheense metro, maar dan nog fris en brandschoon. Wat verder opvalt is de zichtbare aanwezigheid van het metropersoneel, herkenbaar aan hun fluorescerende groene hesjes. In de lokale media had hun (dis)functioneren veel kritiek gekregen, maar ik tref eigenlijk alleen maar uiterst behulpzame medewerkers. Bijvoorbeeld wanneer ik met een briefje van 10 euro een dagkaart probeer aan te schaffen bij de automaat, en ik erop gewezen word dat de machine dit soort grotere biljetten helaas niet goed verwerkt. Gepast betalen, zo luidt voorlopig het devies.

Het blijkt niet de enige kinderziekte, zo openbaart een



Chronologische doorsnede van de rijke vondsten op station Ayia Sofia

boze reiziger achter mij. Tot grote frustratie van velen is betaling met pinpas of creditcard nog altijd niet mogelijk. Wie tevergeefs op wisselgeld wacht, wordt van het kastje naar de muur gestuurd – van het ene onbemande kantoortje naar een onbereikbare telefonische klantenservice. Kafkaësk, zo klinkt het. Niet bepaald wat je van een moderne metro zou mogen verwachten. Of dit incidenten zijn, of problemen van structurele aard kan ik niet goed inschatten. Wat wel opvalt is dat een deel van de kaartautomaten buiten gebruik is, niet alleen op het Venizelou-station, maar ook elders. Dat geldt ook voor diverse liften en roltrappen.

Andere reizigers vertellen mij dat bij sommige automaten de papiervoorraad zo klein blijkt te zijn dat er nauwelijks kaartjes kunnen worden uitgegeven. Beterschap werd beloofd, maar men heeft er weinig geloof in. Nog altijd circuleren er foto's op sociale media van kaartverkoopautomaten beplakt met briefjes vol waarschuwingen en spottende boodschappen. Voorwaar geen goede reclame voor de metro.

Attractie van formaat

Via een volgende roltrap bereik ik het perron, blinkend schoon en voorzien van een glazen afscheiding tussen het spoor en het wachtgebied, met schuifdeuren die het in- en uitstappen stroomlijnen. De metro is volautomatisch en behoort met haar comfortabele rytuigen tot de modernste ter

wereld. Iedere 4 minuten wordt er via de geluidsinstallatie en digitale borden een trein aangekondigd, in zowel het Grieks als het Engels. Er hoeft als reiziger dus niet of nauwelijks gewacht te worden op een metro. En het moet gezegd worden, tijdens mijn talloze ritten deze week valt er op de punctualiteit niets aan te merken.

Het meest bijzondere moet echter nog komen. De treinen worden namelijk op afstand bestuurd en juist het ontbreken van een bestuurderscabine geeft een ritje in de ondergrondse van Thessaloniki een unieke dimensie: wanneer men voorin (of achterin) plaatsneemt, heeft men via de metershoge ruit vrij zicht op het spoor. Mede door de verlichting en het (futuristische) uiterlijk van de tunnelbuis waant de reiziger zich – met enige fantasie – in een attractiepark of een filmset. Deze 'attractie' mag zich inmiddels in een grote populariteit verheugen, want tijdens iedere rit die ik maak zijn de voorste bankjes druk bezet – en niet alleen met enthousiaste kinderen.

Trauma

Het staat buiten kijf dat de metro een verrijking is voor Thessaloniki. De snelheid en het comfort waarmee nu in een fractie van tijd vanuit een buitenwijk als bijvoorbeeld Charilaou naar de binnenstad en het treinstation gereisd kan worden, is een zegen – zeker voor wie eerder aangewezen was op de



'Attractie van formaat', vrij zicht op het spoor in de voorste wagon van de metro



Het veel bediscussieerde logo van de metro

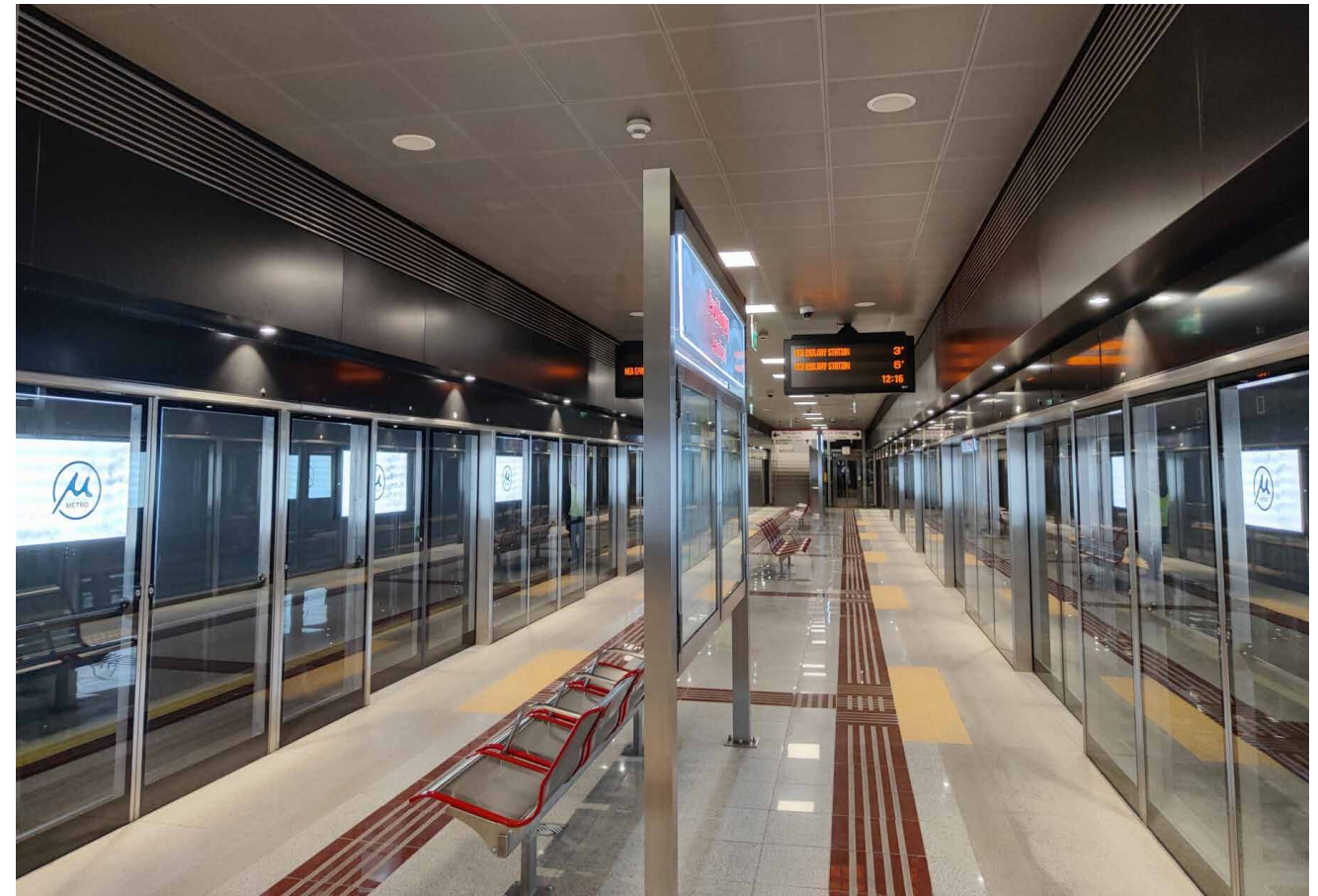
ongemakkelijk. De passagiersaantallen blijven ook ver achter bij wat er was begroot. Zoals Charis Christodoulou, docent Architectuur aan de Aristoteles Universiteit, opmerkte in een artikel in To Vima: *'Het is alsof de stad nog altijd niet kan geloven dat er daadwerkelijk treinen onder de grond rijden, en dat het veilig is om er gebruik van te maken'*. Dat verklaart waarschijnlijk ook waarom iedere (kleine) storing en onvolkomenheid gretig wordt aangekaart in de lokale media, alsof men bewijs zoekt waarom zo'n infrastructureel megaproject toch niet zou werken in Thessaloniki.

De kinderziektes zullen geleidelijk aan gaan verdwijnen, net als het wantrouwen van sommige inwoners. Al moet niet onderschat worden hoe groot de psychologische impact van de treinramp bij Tembi nog altijd is op de Griekse perceptie van het spoorvervoer – een onbemande metro in dit geval. Dat kwam duidelijk aan de oppervlakte toen op 14 december een ondergrondse trein net voorbij station Fleming stil kwam te staan en de passagiers – zonder al te veel informatie en hulp te krijgen – via een smalle richel door de tunnelbuis moesten lopen om zichzelf in veiligheid te brengen. Enkele vergelijkbare voorvallen nadien werden als incidenten afgedaan, maar kwamen het vertrouwen in de metro vanzelfsprekend niet ten goede.

Structurele problemen

Toegegeven, op het totaal van alle ritten bezien verloopt de operatie in meer dan 95% van de gevallen vlekkeloos. Dat beeld wordt door de officiële instanties dan ook keer op keer verkondigd. Maar, achter die blinkende façade is er evenwel meer dan genoeg reden om kritisch te zijn op het metroproject, en te wijzen op de vele gemiste kansen en structurele zwakheden. Laten we beginnen met de infrastructuur op de stations. Frequente reizigers valt op dat de perronlengtes en breedtes per halte sterk verschillen en soms erg krap ogen. Station Análipsi spant wat dat betreft de kroon, met een breedte van slechts 5 meter tussen de sporen 1 en 2. Dat bleek in de drukke begindagen van de metro direct een probleem, zeker wanneer er treinen uit beide richtingen tegelijkertijd een stop maken en de passagiers elkaar duidelijk in de weg zitten.

De smalle oppervlakte is overigens geen bewuste keuze, maar het gevolg van ontwerpfouten bij de aanleg. Men had zich onvoldoende rekenschap gegeven van de bovengestelde appartementencomplexen met hun grote balkons. Tot overmaat van ramp bleek de ondergrond een (grond)watervorende laag te bevatten. Er was daardoor simpelweg geen ruimte voor de logge bouwkranen en zware apparatuur zoals



Krapte op het perron: het smalste station Análipsi

die elders waren ingezet. De enige optie was een ouderwetse tunnelbak te graven en die later met een simpele constructie te overdekken, met uiteindelijk een veel krappere station dan gepland.

Een andere, verwijtbare planningsfout is het gebrek aan voldoende parkeergelegenheid – met name bij de beginstations aan de westelijke en oostelijke kant van de route. Veel forensen stappen daar vanuit hun auto over op de metro, maar er bleek geen rekening te zijn gehouden met een toename van het aantal geparkeerde voertuigen. De problemen zijn het grootst bij station Nea Elvetia, waar nu in grote haast een transferium met 500 plaatsen wordt ingericht. Maar ook rondom het treinstation was het de eerste maanden een chaos, met auto's die in bestaande straten en stegen kriskras werden geparkeerd.

Tekortschietende planning

Helaas eindigt de lijst met tekortkomingen niet hier, zeker in de wetenschap dat er jarenlang tijd is geweest om voor een passende oplossing te zorgen. Zo was er kort voor de opening de kwestie van het metrologo. Het beeldmerk (in de vorm van een Byzantijnse μ) bleek te laat te zijn aanbesteed en het ontwerp werd uiteindelijk gegund aan een onbekend Atheens reclamebureau, toevalligerwijs met de juiste connecties in de hogere kringen. Tot overmaat van ramp bleek het logo weinig origineel en door velen bespot.

Een ander serieus verwijt betreft het ontbreken van één ge-

integreerd vervoersticket voor zowel bus als metro. Overstappers tussen beide vervoermiddelen moeten nu beschikken over twee aparte kaartjes. Naar verluidt lukte het niet om de verschillende systemen op elkaar af te stemmen. Maar, als het in Athene wel kan waarom dan niet in Thessaloniki? Typerend voor het metroproject blijft het vooralsnog bij (politiek) fingerwijzen over de schuldvraag.

Toekomst?

Ondanks alle officiële blijdschap over de voltooiing ontsluit de metro vooralsnog nog maar een deel van de stad. Een tweede lijn met 5 stations (van/naar Kalamariá) moet eind november 2025 operationeel zijn, maar die datum staat inmiddels op losse schroeven. Critici verwijten de overheid en de betrokken instanties dat er niet is doorgepakt, met plannen voor een (hoognodige) ontsluiting van de westelijke voorsteden en een directe metroverbinding met het vliegveld.

Vooralsnog bestaan die uitbreidingen alleen nog losjes op de tekentafel en ontbreekt het aan financiering. Er wordt gesproken over het jaar 2040, maar het valt te hopen dat Thessaloniki bij de realisatie van deze plannen een nieuw collectief trauma bespaard zal blijven. Tot die tijd is het zaak om de metro werkelijk tot een integraal onderdeel van de stad te maken, en buurten en straten die jarenlang gebukt gingen onder de bouwwerkzaamheden, te revitaliseren. Pas dan kan gezegd worden dat de metro van Thessaloniki zich op het juiste spoor bevindt.



Spottende opmerkingen en waarschuwingen op de kaartverkoopautomaten

vaak overvolle en onbetrouwbare bussen van de OASTH. De autodruk op het centrum zal verder afnemen en hopelijk wordt ook de parkeerproblematiek beheersbaar.

Toch lijken de inwoners van de stad nog niet geheel overtuigd. Het 'collectieve trauma' van 30 jaar eindeloze metroaanleg valt niet zomaar uit te wissen. De vele valse beloften en het wantrouwen in de officiële instanties hebben de mensen sceptisch gemaakt, hetgeen ook echt opvalt wanneer je in de metro begeeft. Reizigers ogen zichtbaar onwennig en

Metro in vogelvlucht

De metro van Thessaloniki rijdt sinds 30 november 2024. Over een lengte van 9,6 kilometer verbindt lijn 1 een totaal van 13 stations. Een los ticket kost € 0,60 en heeft een geldigheidsduur van 70 minuten. Een dagkaart kost € 2,50.



1 | Neos Sidirodromikós Stathmós (Néos Sidirodromikós Stathmós)

Dit modernistische treinstation uit 1962 is één van de grootste op de Balkan – voorlopig – het westelijke begin- en eindpunt van de metro. De buurt is nauw verbonden met een gitzwarte bladzijde uit de geschiedenis van Thessaloniki: de deportatie van de joodse bevolking in de Tweede Wereldoorlog. Nabij lag het Baron Hirsch getto en het oude station van waaruit in 1943 50.000 joden werden weggevoerd. Een nieuw te bouwen Holocaust Museum moet de herinnering aan (en de schande van) deze tragische gebeurtenissen levend houden.



2 | Dimokratías | Δημοκρατίας

Beter bekend bij inwoners als het Vardaris plein, met een standbeeld van koning Konstantijn I (1913-1917, 1920-1922) als blikvanger. Van oudsher de rosse buurt van de stad, met nabij de vroeg 14e-eeuwse kerk van de Heilige Apostelen (Ayí Apóstoli), met fresco's en mozaïeken uit de Paleologische Renaissance. Ten zuiden ligt het Ottomaanse Top Hane fort.



3 | Venizelou | Βενιζέλου

Het meest controversiële van alle stations, in het hart van de oude én moderne stad. Hier vond men substantiële restanten van de laatantieke en vroeg-Byzantijnse tijd, die voor een deel en niet naar ieders tevredenheid – zijn geïncorporeerd in de nieuwe stationsarchitectuur. Naast het station staat een ander icoon van Thessaloniki, de Chamzá Bey moskee (1467-1468), de oudste van de stad en momenteel in restauratie.



5 | Sindrivani | Σιντριβάνι

Vernoemd naar de Ottomaanse fontein uit 1889, een geschenk van sultan Abdul Hamid, vormt het station de oostelijke toegang tot de binnenstad, op een druk kruispunt van wegen rond de universiteiten, het beurscomplex en de Boog van Galerius (Kamara), het sociale trefpunt voor veel inwoners.



4 | Ayía Sofia | Αγία Σοφία

Niet één, maar twee Byzantijnse pleinen werden hier bij de aanleg blootgelegd, waarvan dat aan de noordzijde toegankelijk gemaakt is via een houten voetgangersbrug. Het station is vernoemd naar de gelijknamige imposante kerk verderop. Tegenover het plein van de Macedonische Strijders ligt de 5e-eeuwse Panayia Achiropíitos, met een icoon ('niet door mensenhanden vervaardigd') en een bijzondere inscriptie van de hand van sultan Moerad II uit 1430 – het jaar van de Ottomaanse verovering van de stad. Via dit station loopt men vrij direct het winkelhart van Thessaloniki in, net als de zee-promenade aan de Nikis-boulevard.



6 | Panepistímio | Πανεπιστήμιο

Dit station bedient de tienduizenden studenten en medewerkers van de Aristoteles Universiteit (foto) en de Universiteit van Macedonië. Voor de bouw van de campus lag hier de Joodse begraafplaats.



7 | Papafi | Παπάφη

Ioannis Papafis (1792-1886) was een lokale zakenman en weldoener, die zijn bekendheid dankt aan het financieren van de Griekse Onafhankelijkheidsoorlog en de moderne staat. De stichting van een weeshuis (foto) in Thessaloniki is zijn meest bekende nalatenschap, vooral belangrijk na de Griekse Burgeroorlog toen er duizenden kinderen werden opgevangen. Het gebouw van Griekse architect Peonidis is nu een monument.



11 | 25 Martíou | 25ης Μαρτίου

Het station is – net als de gelijknamige straat – een verwijzing naar de startdatum van de Griekse Onafhankelijkheidsoorlog in 1821. Vanaf dit station kan de historische buurt 'Depot' bezocht worden, met onder andere de gemeentelijke kunstgalerij.



8 | Efklidis | Ευκλείδης

Zowel het station als de nabijgelegen gelijknamige technische school zijn een hommage aan de antieke wiskundige Euclides, de vader van de meetkunde. Nabij ligt een van de weinige Macedonische graven die in Thessaloniki gevonden werden.



12 | Voúlgari | Βούλγαρη

Station en straat bewijzen eer aan meervoudig premier en Onafhankelijkheidsstrijder Dimitrios Voúlgaris (1802-1878).



9 | Fleming | Φλέμινγκ

Het station ontleent haar niet-Griekse naam aan de Schotse microbioloog Alexander Fleming (1881-1951), de uitvinder van penicilline. Zijn tweede vrouw Amalia was Griekse; en actief als dokter, verzetstrijdster, mensenrechtenactiviste in de Junta-jaren en politica namens PASOK. Bij de aanleg van het station werd onder meer een Romeinse begraafplaats gevonden.

10 | Análipsi | Ανάλυψη

Op loopafstand bevindt zich de Vasilissis Olgas-boulevard, waar nog diverse villa's uit Thessaloniki's *belle époque* zijn overgeleverd. Tevens het smalste station van de gehele metro.



13 | Nea Elvetía | Νέα Ελβετία

Het oostelijke eindstation van de metro, met aansluiting op buslijnen richting vliegveld; vernoemd naar het gelijknamige park, een van de weinige groene longen van de stad. 🐦