

Thalys

Oprichting: mei 1995 onder de naam *Westrail International*

Indienstnemin eerste Thalys: 2 juni 1996

Fusie met Eurostar: 2022

In enkele woorden: Thalys was de naam van de hogesnelheidstrein die Brussel, Antwerpen en Luik tegen 300 km/u verbond met de voornaamste metropolen van Noordwest-Europa: Parijs, Rotterdam, Amsterdam, Aken, Keulen, Düsseldorf... Sinds 1996 was Thalys operationeel en in 1997 werd de eerste hogesnelheidslijn in België, tussen Brussel en de Franse grens, ingehuldigd door Koning Albert II.

In totaal werden er 26 Thalys-stellen bij Alstom besteld.



Sporwegvignet uitgegeven ter ere van de ingebruikneming van Thalys op 2 juni 1996 (Ref. TRV1/2)

Historische context

Het TEE-net¹ kende zijn glorie dagen in de winter van 1974, toen het bijna 200 steden op het Europese vasteland met elkaar verbond. Ruim tien jaar later voldeden deze prestigieuze treinen niet meer aan de nieuwe kwaliteitsnormen van het internationale reizigersvervoer. Sinds de ontwikkeling van de TGV in Frankrijk waren hogesnelheidstreinen erg in trek, en de Europese beleidsmakers wilden van de trein weer de ruggengraat maken van de mobiliteit. Hun prioriteiten waren onder andere het Kanaaltunnelproject en een TGV Nord, die Rijsel moest bedienen via een traject langs de Belgische grens.

Eind 1987 werd in België de beslissing genomen om een hogesnelheidslijn tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Köln Hbf te lanceren, en die werd begin 1989 bekrachtigd door de Europese ministers van vervoer.

¹ Zie de historische fiche van de TEE.

De onderneming Westrail

In mei 1995 werd *Westrail International* opgericht als een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht, een gemeenschappelijke dochteronderneming van NMBS en SNCF, aangevuld met een speciaal opgerichte dochteronderneming van de Nederlandse spoorwegen (HST-VEMS) en de Duitse spoorwegen (DB).

Deze vennootschap moest een hogesnelheidstreindienst op het TGV-Nord-net opzetten en beheren, op de hogesnelheidslijn tussen Parijs en Brussel, Amsterdam, Keulen en Dortmund.

Al in januari 1995 werden de naam en het logo van deze TGV-Nord Europe bekendgemaakt: Thalys. Deze naam ontsproot bij het Belgisch-Nederlandse bedrijf Total Design, in samenwerking met de deelnemende spoorwegmaatschappijen. Een goed klinkende naam zonder verdere betekenis. De kleurstelling was rood en metallic grijs, met een knipoog naar de oude treinen CC40100 en de TEE-treinen. Reizen met Thalystreinen stond synoniem voor comfort, met verstelbare stoelen, een zachte vering en een perfecte geluidsisolatie.

Op 28 mei 1995 viel het doek voor de TEE. De treinstellen TGV Réseau vervingen de TEE en reden tot juni 1996, in afwachting van de PBA-treinstellen.

Het begin van het Thalystijdperk

De eerste 'Thalys PBA'-treinen reden op 2 juni 1996 tussen Parijs, Brussel, Antwerpen en Amsterdam. De reistijd tussen Parijs en Brussel bedroeg 2 u 03 min en tussen Parijs en Amsterdam 4 u 47 min.



Twee PBA-stellen gekoppeld op het spoorviaduct over het kanaal Brussel-Charleroi in Halle. 1997 (Ref. K01919)

Met de opening van de HSL 1, de eerste Belgische hogesnelheidslijn, tussen Lembeek (Halle) en de Franse grens, en van de LGV Nord (Frankrijk) op 14 december 1997 kon het traject worden afgelegd tegen een snelheid van 300 km/u. Parijs kon je dan vanuit Brussel bereiken in slechts 1 u 25 min. Vanaf dan hadden vijf extra Belgische steden een rechtstreekse verbinding met Parijs: Bergen, Charleroi, Namen, Brugge, Gent en Oostende.²

De Thalysdienst werd uitgebreid naar Duitsland en de Thalys PBKA's maakten hun opwachting. Deze PBKA-stellen waren dagelijks goed voor 7 verbindingen tussen Keulen/Aken/Luik en Paris-Nord. De

reistijd tussen Keulen en Parijs werd teruggebracht van 5 u 15 min naar 4 u 10 min.

Daarmee was de grondslag voor de Thalys gelegd!

² De Thalys-treinen die de Vlaamse (Oostende-Brugge-Gent-Brussel) en Waalse (Luik-Namen-Charleroi-Bergen) assen naar Parijs bedienden, werden vanaf 1 april 2015 afgeschaft wegens een gebrek aan rentabiliteit.

Eind 2006 waren er 25 dagelijkse Thalys-verbindingen tussen Brussel en Parijs. Vanuit Brussel kon je Parijs bereiken in slechts 1 u 22 min dankzij een commerciële snelheid van 230 km/u.

In juli 2008 werd een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Straatsburg gelanceerd. Voortaan is Thalys hét vervoermiddel voor de leden van het Europees Parlement, wier talrijke verplaatsingen tussen Brussel en Straatsburg een aanzienlijke impact hebben op het milieu. De Thalys is dan wel langzamer dan het vliegtuig (3 u 40 min) maar is veel milieuvriendelijker!

De HSL 3, van Chênée naar Hergenrath over een afstand van 36,1 km, opende in juni 2009. Ze werd meteen gebruikt door de ICE-treinen die concurreerden met de Thalys. Enkele maanden later koos ook Thalys ervoor om deze lijn te benutten. Vanaf dan kostte het traject van Luik naar Aken nog slechts 21 minuten!

De laatste schakel in het Belgische HST-project, de HSL 4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens, in samenwerking met HSL-Zuid (Nederland), werd geopend op 13 december 2009, waardoor de reistijden tussen Antwerpen en Amsterdam korter werden.

Vanaf 1 april 2019 zorgde een nieuwe bediening tussen Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée ervoor dat Oost-Parijs een directe verbinding had met Brussel en Antwerpen, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam. Dagelijks verbonden twee heen- en-terugritten Brussel met Marne-la-Vallée in 1 u 33 min.



De HSL 4 in het avondlicht nabij Brecht in 2006 (Ref. L2830)

Commerciële alliantie Railteam

Naar het voorbeeld van de luchtvaartallianties ontstond er een gelijkaardig Europees initiatief in de spoorwegsector. Op 2 juli 2007 werd *Railteam* opgericht. De alliantie bestond uit acht volwaardige leden: Deutsche Bahn, SNCF, NMBS, Eurostar, NS International, ÖBB, SBB en Thalys en het geassocieerd lid TGV Lyria. Het doel? De toegang tot de hogesnelheidstreinen en het grensoverschrijdend verkeer ervan vergemakkelijken, zodat reizen door heel Europa mogelijk wordt zonder tijdverlies, waarbij de dienstverlenings- en kwaliteitscriteria gegarandeerd worden nageleefd.

Thalys International en T.H.I. Factory

Twintig jaar lang was Thalys in de eerste plaats een commercieel merk. Het beheer van de treinen en de distributie en verkoop van tickets vielen onder de verantwoordelijkheid van de twee belangrijkste aandeelhouders, NMBS en SNCF.

Op 18 juni 2007 verwierf DB AG op zijn beurt een aandeel van 10% in *Thalys International* (waarbij SNCF 62% en NMBS 28% in handen hadden), maar in 2013 verliet de maatschappij de onderneming, wat leidde tot een herstructurering ervan.

Twee jaar later, eind 2015, werd Thalys een volwaardige spoorwegmaatschappij met de oprichting van een nieuwe entiteit met SNCF (40%) en NMBS (60%) als aandeelhouder: *T.H.I. Factory*.

Met deze nieuwe gezamenlijke spoorwegmaatschappij konden de productiemiddelen worden gebundeld en kon de organisatie worden gerationaliseerd door het aantal interfaces te verminderen.

Thalys International, dat zijn statuten en commerciële functies behield, kreeg de ondersteuning van *T.H.I. Factory*, dat vanaf dan verantwoordelijk was voor de treinstellen en hun bewegingen in zowel Frankrijk als België, zijn kerngebied (80% van zijn activiteiten). Dit kwam de flexibiliteit en efficiëntie ten goede.

Concreet kon Thalys daarna rechtstreeks contracten afsluiten met al zijn partners en dienstverleners. Het bedrijf kon ook zijn personeel, treinen en rijpaden rechtstreeks beheren om de kwaliteit van de dienstverlening en de efficiëntie van de onderneming te verbeteren.

De commerciële situatie van Thalys



Zetels van een Thalys eerste klas (Ref. 10256)

Het commerciële succes was duizelingwekkend! Eind 1999 werd de kaap van de 5 miljoen jaarlijkse reizigers overschreden, in 2006 die van de 50 miljoen en op 7 november 2013 vervoerde Thalys zijn 100 miljoenste reiziger!

Het cliënteel bestond voornamelijk uit zakelijke reizigers, die opteeden voor een kwaliteitsservice met faciliteiten aan boord die vergelijkbaar zijn met die van vliegvluchten in business class.

Deze 'business travellers', frequente en veeleisende reizigers bij uitstek, wilden vooral geen tijd verspillen tijdens lange trajecten. Dus moesten de twee belangrijkste elementen in de verf worden gezet: de reistijden en het aanbod van diensten aan boord.

Van bij het begin had Thalys als doel om zakelijke reizigers aan zich te binden en hen ervan te overtuigen om in superieure klasse te reizen op lange trajecten zoals Parijs - Amsterdam en Parijs - Keulen, terwijl de verbinding Parijs - Brussel zo goed als verzadigd was.

Eind 2017 voerde Thalys een nieuwe tariefstructuur in waarbij de oude tickets Comfort 2 en Comfort 1 werden vervangen door Standard- (ex-Comfort 2), Comfort- (ex-Comfort 1 zonder diensten) en Premiumtickets (ex-Comfort 1 'full services').

Ondanks deze nieuwe commerciële aanbiedingen, en in de nasleep van de aanslagen in Frankrijk in 2015, zag Thalys het aantal reizigers op zijn treinen dalen. Thalys zag in dat het een aantrekkelijker beleid nodig had om meer vrijetijdsreizigers aan te trekken, en kwam op de proppen met een low-costaanbod, onder de naam IZY.

IZY

IZY werd gelanceerd in april 2016. IZY stond synoniem voor reizen tussen Parijs en Brussel tegen voordelige prijzen. Daartegenover stond dat er maar een rit heen-en-terug was per dag, en dat de reis een uur langer duurde dan met de reguliere Thalys. Deze HST verliet de hogesnelheidslijnen nabij Arras, in Frankrijk, en reed dan via het conventionele Franse net naar Parijs. Deze dienst werd in juli 2022 stopgezet.



De Thalystreinen

De keuze voor een Thalys TGV van Alstom lag voor de hand na een succesvolle periode van bijna tien jaar met de TGV in Frankrijk.

De Thalystreinen van **de eerste generatie** worden 'Thalys PBA' genoemd. Dit zijn eigenlijk TGV Réseau-hogesnelheidstreinen van SNCF. Deze 9 treinen zijn uitgerust met 'Comfort 1' en 'Comfort 2'. Technisch gezien zijn de Thalys PBA's compatibel met verschillende signalatiesystemen (KVB en TVM voor Frankrijk, TBL voor België en ATB voor Nederland). Deze treinen kunnen, net als alle TGV Réseau-driespanningsstellen, een maximumsnelheid van 320 km/u halen.

De **tweede generatie Thalys** wordt 'Thalys PBKA' genoemd. Dit zijn gloednieuwe treinstellen die speciaal zijn gebouwd voor de verbinding naar Duitsland, ze beschikken nl. over een stroomvoorziening van 15kV.

Dit zijn dus vierspannings-TGV's:

- 25 kV wisselstroom (50 Hz) voor Frankrijk en de Belgische en Nederlandse hogesnelheidslijnen;
- 1500 V gelijkstroom voor bepaalde Franse lijnen en het klassieke Nederlandse net;
- 3000 V gelijkstroom voor het conventionele Belgische net;
- 15 kV wisselstroom (16 2/3 Hz) voor het Duitse net.

Ze kunnen een maximumsnelheid van 300 km/u halen op de hogesnelheidslijnen in Frankrijk, België, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

De Thalys PBKA lijkt sterk op de TGV Réseau-treinen, waarmee ze in meervoudige eenheden van twee treinstellen kunnen worden gebruikt. Het treinstel heeft een centrale stuurpost zodat er zowel links als rechts kan gereden worden, zoals dat in Duitsland het geval is. Het interieur bleef ongewijzigd, op een paar details in het barriertuig na.

In totaal zijn er 17 Thalys PBKA's geleverd: 7 voor NMBS, 6 voor SNCF, 2 voor NS en 2 voor DB.

De Thalystreinen worden onderhouden in de TW Vorst HST, een expertisecentrum voor het onderhoud van hogesnelheidstreinen. In deze werkplaats staan bijna 300 mensen in voor het onderhoud van de Thalys- en SNCF TGV-driespanningsstellen.⁹

⁹ Sinds 1 januari 2007 voert de werkplaats van Vorst, op basis van een overeenkomst, het onderhoud uit van 20 SNCF TGV Réseau-treinstellen en 16 Thalys PBKA-treinstellen.

Renovatie van de stellen

Tussen januari 2009 en 2010 renoveerde Thalys zijn treinen, en gaf hun een lichtrijker interieur, bredere zetels en nieuwe comfortvoorzieningen zoals stopcontacten. De renovatie werd toevertrouwd aan *Enthoven Associates Design Consultants* (België) en *Avant-Première Design Graphique* (Frankrijk). De treinen werden ook uitgerust met ETCS¹⁰ en wifi.

In 2016 ging een ambitieus revisieprogramma van start met grondige revisies halverwege de levenscyclus (complete herziening van de technische elementen). Thalys investeerde ook in een gloednieuw design. Alle PBA-stellen en sommige PBKA-stellen zijn naar dit design gerenoveerd.

De eerste trein met dit nieuwe design van *Yellow Window* werd in de herfst van 2019 onthuld. Dit Belgisch ontwerp bureau onder leiding van Axel Enthoven ontwierp ook de vorige renovatie in 2009. De beroemde Franse ontwerper Matali Crasset verleende hieraan zijn medewerking. Voor deze stellen, die de naam RubY meekregen, werd absolute prioriteit gegeven aan het comfort van de stoelen waarvan de ergonomie werd gemoderniseerd. Daarnaast werd ook de verlichting opnieuw uitgedacht en werd grote zorg besteed aan de afwerking. Wat de diensten aan boord van de trein betreft, trekt RubY volop de kaart van duurzaamheid met twee nieuwe plaatsen voor fietsen, en toiletten met spoelwater i.p.v. chemische toiletten. Dankzij de geïntegreerde schermen kunnen de reizigers beter geïnformeerd worden. Het open bargedeelte zorgt voor meer modulariteit. RubY biedt 28 extra zitplaatsen en 15% meer bagageruimte.

Vaarwel Thalys, welkom Eurostar!



Thalys met het nieuwe logo in de werkplaats Vorst, 2023 (Ref. B0265)

Het huwelijk tussen Eurostar en Thalys was gepland voor 2019, maar werd uitgesteld door de covidcrisis en de gevolgen van de Brexit. Het verbond werd uiteindelijk op 29 april 2022 gesloten, twee maanden nadat de Europese Commissie het licht op groen zette. De nieuwe maatschappij is gevestigd in Brussel en krijgt een nieuw logo: een 6-puntige ster in een open cirkel die een 'e' vormt, geïnspireerd op de Etoile du Nord, de legendarische TEE die Parijs, Brussel en Amsterdam van 1924 tot 1996 met elkaar verbond. De nieuwe merknaam wordt eurostar, met de 'e' in kleine letters. De Thalystreinen behouden echter hun kleur.

De nieuwe Eurostar-groep wordt zo de grootste internationale hogesnelheidsspoorwegmaatschappij in Noordwest-Europa.

Catherine Walravens
Maart 2024

¹⁰ ETCS is de belangrijkste component van de signalisatie en de treincontrole van het ERTMS (European Rail Traffic Management System). Sinds 2009 is het beschikbaar voor het hogesnelheidsverkeer op de Belgische lijnen HSL 3 en HSL 4 en de Nederlandse lijn HSL-Zuid.

Beknopte bibliografie

Artikelen: Thalys : une nouvelle entreprise ferroviaire, *Revue générale des Chemins de fer*, n° 252, 01-09-2015, p.50-52, K619327

Vaarwel TEE ... Welkom Thalys, *Raillissimo*, n°7, 07-1995, p.10, K713040

ATTAL P.-E. Le Paris-Bruxelles à bas coût selon Thalys. *Rail Passion*, n°223, 01-05-2016, P. 30-31, K701063

EELBODE F. Brussel wordt thuisbasis van fusiebedrijf Eurostar en Thalys, *Tijd (De)*, 05-10-2021, J712476

GILLIEAUX L. La grande vitesse belge, ses origines et ses spécificités. *Revue d'histoire des chemins de fer* ; n° 46-47, 2015, p.51-76, K714735

POITRENAUD O., DELAERE C., SAVARY S., DE SAMPIGNY L. Thalys inaugure ses nouvelles rames : des trains redécorés, confortables et high-tech, *Revue générale des Chemins de fer*, n° 179, 01-01-2009, p.29-34, K306383

VAN DEN BOORN P. Thalys 25 jaar Parijs - Brussel 175 jaar, *Op de rails*, n° 01, 01-01-2022, p.22-26, K712915

Boeken: *Thalys International. Een multiculturele onderneming die Europa op hoge snelheid verbindt.* Brussel: Thalys International 2002, 14 p. C5256

Thalys, een Europese hogesnelheidstrein : 10 miljoen reizigers (25/03/1999). Brussel : : SNCB, Thalys international, 1999, 6 p., P192

Websites:

https://mediarail.be/France/Services%20voyageurs/Service%20grande%20ligne/International/Thalys/Thalys_01.htm

https://mediarail.be/Grande-vitesse/Materiel_roulant/Alstom/PBKA/Tech.htm

Voor een grondigere zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende sleutelwoorden:

Bibliotheekcatalogus: : *thalysThalys, Thalys international, Hogesnelheidsmaterieel, Hogesnelheidstrein, PBKA*

Museumobjecten: *Thalys*