- Thalys -

Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam tegen hoge snelheid

Brussel - Parijs per TGV Réseau vanaf 23 januari 1995

Vanaf 23 januari 1995 zullen drie van de vier paren TEE-treinen, die nu ingezet worden op de verbinding Brussel - Parijs, vervangen worden door TGV Réseau-stellen van het driespanningstype (dit zijn hogesnelheidstreinen in een blauw- en zilverkleurige uitvoering).
Die verbetering van het aanbod op de as Brussel-Parijs is het resultaat van een wederzijds akkoord dat op 1 december 1994 ondertekend werd door de heren Schouppe, Gedelegeerd Bestuurder van de NMBS, en Bergougnoux, Voorzitter van de SNCF.

Het inschakelen van TGV Réseau-materieel betekent niet alleen een algemene verbetering van de dienstverlening op de as Brussel - Parijs, maar is meteen ook de eerste stap in de realisatie van een zeer belangrijk hogesnelheidsprojekt tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam. De nieuwe hogesnelheidstrein die zal instaan voor deze verbindingen werd *Thalys* gedoopt.

Thalys, een hogesnelheidstrein met een nieuw design - metaalrood en -grijs zijn de hoofdtinten - is een nieuw produkt op de markt van het internationale spoorwegverkeer, en wordt gezamenlijk aangeboden door vier Europese spoorwegmaatschappijen, namelijk de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), de SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer français), de NS (Nederlandse Spoorwegen) en de DB (Deutsche Bahn).

Thalys zal rijden op de verbindingen Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam, van stadscentrum naar stadscentrum. Snel, comfortabel, veilig en in balans met de natuurlijke en menselijke omgeving.

17 januari 1995

n m b s
pers & public relations
frankrijk-straat 85
1070 brussel
telefoon 02/524.20.34
telefax 02/525.40.45

De eerste hogesnelheidstreinen in de Thalys-uitvoering zullen vanaf midden '96 Parijs, Brussel en Amsterdam verbinden.
De bediening van Antwerpen en Luik ligt momenteel ter studie. Het Europese hogesnelheidsnet dat de verbindingen tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen moet optimaliseren, zal in verschillende fasen worden uitgebouwd en rond 2005 voltooid zijn.

In het begin, rond midden '96, zal een eerste tijdwinst gerealiseerd worden met de ingebruikneming van een gedeelte van de nieuwe lijn tussen de Franse grens en Antoing.
Na de afwerking van andere gedeelten van de hogesnelheidslijn en enkele aanpassingswerken aan bestaande lijnen, zal de weg openstaan voor zeer snelle verbindingen naar Brussel, Amsterdam en Keulen, met uitgesproken tijdwinsten.
Tegen het jaar 2000 verwacht men 6,5 miljoen reizigers op de verbinding Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam.
Verschillende factoren verklaren waarom men verwacht dat dit hogesnelheidsnet een succes wordt.

Thalys zal immers de volgende voordelen bieden:

- *belangrijke tijdwinsten tussen de bediende regio's*
  Wanneer het hogesnelheidsnet tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen zijn maximale ontwikkeling heeft bereikt, zal Thalys sneller zijn dan het wegverkeer en competitiever dan het vliegtuig door het voordeel van een zeer frequente verbinding tot in de stadscentra;

- *een optimaal comfort*
  Met zijn doordachte binneninrichting, zijn bijzonder zachte ophanging en zijn doorgedreven geluidsisolatie biedt Thalys de mogelijkheid zich te ontspannen, dossiers te onderzoeken, te rusten, te lezen of een gezellige babbel te slaan.

- *gemakkelijke toegang*
  Een biljet kopen zal mogelijk zijn in elk station, via de dienst televerkoop of in de reisbureaus. Instappen kan nog tot enkele minuten voor het vertrek, zoals bij klassieke internationale treinen. De Thalys-terminal beslaat de sporen 3 tot 6 in het Brusselse

Zuidstation. Dit zijn de sporen gelegen tussen de Eurostarterminal en de sporen voor het binnenverkeer en het klassieke internationale verkeer. Ze zullen toegankelijk zijn via vaste trappen, roltrappen, rolpaden en panoramische liften.
In België zullen ook de stations van Antwerpen en Luik heringericht worden om de Thalys-klanten in de beste omstandigheden te ontvangen. Alle overige stations op het Thalys-net zullen eveneens worden aangepast.

- *veiligheid*
  Statistieken bewijzen dat de trein het veiligste vervoermiddel is. Thalys, de nieuwe hogesnelheidstrein, is bovendien uitgerust met de allernieuwste technieken op het gebied van de veiligheid.

- *bescherming van het leefmilieu*

- *een uitstekende prijs-kwaliteitsverhouding*
  Rekening houdend met de kwaliteit van aangeboden dienst zal de prijs heel concurrentieel blijven.

DE GEBOORTE VAN THALYS

Elk jaar worden 21 miljoen reizen ondernomen per auto, per trein of met het vliegtuig tussen de volgende regio's: het noorden van Frankrijk, België, Nederland en het westen van Duitsland. Voor het ogenblik wordt bijna 66 % van deze reizen met de wagen gemaakt, tegen 15 % per trein, 10 % per bus en 6 % met het vliegtuig. Het resterende percentage gaat naar andere vervoermiddelen.

De vraag naar vervoer is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Een Europa in opbouw en een expansieve internationale handel veroorzaken een groeiende behoefte aan zakenreizen.
Bovendien gaat ook de vraag naar vrijetijdsvervoer voortdurend in stijgende lijn. De wegen en het luchtruim hebben het verzadigingspunt bereikt. Vervuiling en stress hebben een negatieve invloed op de natuurlijke en menselijke omgeving: iedereen kent de problemen van een groeiende mobiliteit.

In die optiek vormt de hogesnelheidstrein een aantrekkelijk alternatief voor het vervoer van stadscentrum naar stadscentrum in regio's met een belangrijke mobiliteit. Met zijn aansluiting op het stadsvervoer wordt de hogesnelheidstrein het ideale vervoermiddel over middellange afstanden.

In sommige landen is de HST al een realiteit.

Op het gebied van hogesnelheidstreinen is Frankrijk de Europese koploper. De eerste Franse hogesnelheidstrein deed zijn intrede op de verbinding Parijs - Lyon eind 1981. Het was meteen een commercieel succes. De HST bleek tegelijk praktisch, snel, veilig en makkelijk, en de klant vond de prijs redelijk.
Nadien ontwikkelden landen als Duitsland, Italië, Spanje en Zweden hun eigen hogesnelheidstreinen. De goede ervaringen met de Franse HST heeft de verkeersministers van België, Frankrijk, Duitsland en Nederland ertoe gebracht een onderzoek in te stellen naar de potentiële markt voor een hogesnelheidsverbinding tussen die vier landen.

Het resultaat van het onderzoek naar het profiel van een toekomstig internationaal spoorwegvervoer, dat in de vier landen werd uitgevoerd, toont duidelijk aan dat het heel belangrijk is hogesnelheidstreinen in dienst te nemen tussen grote steden van de vier betrokken landen.

De principes voor de uitwerking van een hogesnelheidsproject tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen werden reeds vastgelegd in november 1989.

Het was een gewichtige beslissing. De met elkaar verbonden steden (Parijs, Brussel, Amsterdam, Keulen) zijn belangrijke zakelijke en toeristische centra. Hun betekenis als uitvalsbasis naar verder gelegen grote steden of regio's mag echter ook niet worden vergeten. Zo kunnen die steden bijvoorbeeld toegang verschaffen tot het Franse hogesnelheidsnet, het Duitse ICE-net of tot de Eurostar, de nieuwe hogesnelheidstrein die Groot-Brittannië verbindt met het vasteland vanuit Brussel of Parijs en al operationeel is sinds 14 november 1994.

De eerste bestelling van Thalys-materieel, geplaatst door de vier betrokken netten, behelst 27 treinstellen.

De produktie werd toevertrouwd aan de firma GEC-Alsthom, die voor dit materieel samenwerkt met ACEC-transport (een dochteronderneming van GEC-Alsthom) en BN Bombardier Eurorail (Belgische firma's), De Dietrich (Franse firma), Holec en RMO (Nederlandse firma's).

GEC-Alsthom werd ook ingeschakeld voor het Eurostar-materieel.

FASEN IN HET PROJECT

Eerste fase: van januari 1995 tot juni 1996

Vanaf 23 januari 1995 zullen TGV Réseau-stellen (hogesnelheidstreinen in zilver en blauw die op het SNCF-net rijden) drie van de vier dagelijkse TEE-verbindingen tussen Brussel en Parijs op zich nemen, wat het comfort en de stiptheid ten goede komt.

De TGV Réseau van het driespanningstype is een hogesnelheidstrein die op het Belgische net kan rijden (mits enkele aanpassingen). In deze eerste fase zullen de TGV Réseau-stellen de klassieke sporen tussen Brussel en Rijsel (de lijn Brussel - Doornik - Baisieux - Rijsel) berijden tegen normale snelheid om vervolgens gebruik te maken van de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Lille-Europe en Parijs. De vierde TEE-trein zal vanaf 28 mei 1995 door een TGV Réseau vervangen worden. Dié verbinding zal echter verlopen via het gewone traject Brussel-Parijs, via Bergen en Quévy. Dat is de lijn die momenteel door de TEE's wordt gebruikt.

De reistijd tussen Brussel en Parijs zal 5 à 10 minuten korter worden dank zij het gebruik van de hogesnelheidsliijn tussen Parijs en Rijsel. Afhankelijk van welke trein men neemt, zal de reistijd Brussel - Parijs terugvallen van gemiddeld 2.35 uur tot zo'n 2.28 uur.

Op te merken valt dat de grootste tijdwinst wordt opgetekend op de TGV Réseau die 's middags van Parijs naar Brussel rijdt. Van de reistijd gaan 38 minuten af: in plaats van 3.01 uur doet men er nog 2.23 uur over.

Vanaf 23 januari 1995 volgen de TGV Réseau-stellen en de TEE's deze **dienstregeling** :

Tijdens de week:

	Brussel	→	**Parijs**		**Parijs**	→	**Brussel**
nr 80	**07.04**		**09.38**	nr 81	**07.07**		**09.34**
nr 88 (TEE)	**15.04**		**17.41**	nr 83	**10.49**		**13.12**
nr 84	**17.04**		**19.30**	nr 89	**11.52**		**14.15**
nr 86	**18.34**		**21.06**	nr 85 (TEE)	**17.25**		**20.01**

Tijdens het weekend:

	Brussel	→	**Parijs**		**Parijs**	→	**Brussel**
nr 86	**18.34**		**21.06**	nr 83	**10.49**		**13.12**

Gedurende deze periode zullen de treinen aankomen aan en vertrekken van de sporen 11-12 of 15-16 van het station Brussel-Zuid.
Vanaf juni 1995 zullen de hogesnelheidstreinen van de HST-terminal in het station kunnen gebruik maken (sporen 3 tot 6).

De prijs van de biljetten en van de toeslagen van de ritten Brussel - Parijs blijft onveranderd.

Tweede fase: van juni 1996 tot 1998

Vanaf juni 1996 zal in de verbinding Brussel - Parijs worden voorzien door TGV Réseau-stellen **in de Thalys-kleuren**. Vanuit Brussel zullen ze gebruik maken van de klassieke lijn 96, over Bergen, en via de Waalse as (lijn 78) aansluiting vinden op het nieuwe lijngedeelte dat zal afgewerkt zijn tussen Antoing en de Franse grens.
De reistijd tussen Brussel en Parijs zal worden teruggebracht van 2.28 uur tot 2.03 uur
Vanaf juni 1996 zullen er 14 heen- en terugritten worden aangeboden tussen Brussel en Parijs.

In deze fase rijden vier Thalys-stellen (die vanaf dan alle klassieke directe treinen tussen Parijs en Amsterdam vervangen) verder dan Brussel richting Amsterdam, via de gewone lijn ten noorden van Brussel.
Deze TGV Réseau-stellen in de Thalys-kleuren zijn immers eveneens in staat in Nederland te rijden, waar de bovenleidingsspanning 1500 volt gelijkstroom is zoals op de klassieke lijnen van de SNCF ten zuiden van Parijs.
De reistijd tussen Brussel en Amsterdam komt van 2.55 uur op 2.45 uur te staan.
De reistijd tussen Parijs en Amsterdam gaat van 5.25 uur naar 4.55 uur

Verwacht wordt dat Thalys van juni 1996 tot december 1996 zo'n 1,6 miljoen reizigers zal vervoeren.
Vanaf 1997/1998 kan dit cijfer oplopen tot 3,4 miljoen.
Immers, vanaf einde '97 of begin '98 kan de verbinding Parijs - Brussel - Keulen stapsgewijs in dienst worden genomen via de bestaande infrastructuur.
De Thalys-stellen die deze verbindingen verzorgen zullen dan nieuwe hogesnelheidstreinen van het vierspanningstype zijn, in staat om behalve op de andere netten ook op het Duitse net te rijden, waar een bovenleidingsspanning wordt gebruikt van 15.000 volt 16 2/3 Hz.

De **reistijd** tussen Parijs en Keulen bedraagt dan 4.45 uur in plaats van 5.15 uur dankzij de tijdwinst tussen Parijs en Brussel.
De reistijd tussen Brussel en Keulen blijft nagenoeg dezelfde.

Derde fase: 1998

Begin 1998 is het nieuwe lijngedeelte en de modernisering van de bestaande lijnen tussen de Franse grens en Brussel afgewerkt.
De reistijd tussen Parijs en Brussel zal dan 1.25 uur bedragen in plaats van 2.03 uur.

De reistijd tussen Brussel en Amsterdam blijft ongewijzigd.
De reistijd tussen Parijs en Amsterdam gaat van 4.55 uur naar 4.10 uur.

De reistijd tussen Brussel en Keulen blijft onveranderd.

De reistijd tussen Parijs en Keulen daalt van 4.45 uur naar 4.10 uur.

De frequentie van de Thalys van Parijs naar Amsterdam en van Parijs naar Keulen zou kunnen stijgen naar 4 à 7 heen- en terugritten per dag.

Laatste fase: 2000 en later

Een aantal grote steden van Noord-West Europa zijn met elkaar verbonden via een netwerk van hogesnelheidslijnen waarop tot 300 km/u kan gereden worden.
In België zou het hogesnelheidsnet moeten af zijn tegen 2005.
De tijdwinsten die eruit voortvloeien zijn aanzienlijk:

Brussel-Amsterdam: 1.40 uur in plaats van 2.45 uur.
Parijs-Amsterdam: 3.12 uur in plaats van 4.10 uur.
Brussel-Keulen: 1.38 uur in plaats van 2.25 uur.
Parijs-Keulen: 3.10 uur in plaats van 4.10 uur.

DESIGN EN COMFORT

Het beeld van Thalys werd gezamenlijk ontwikkeld door de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), de SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer français), de NS (Nederlandse Spoorwegen) en de DB (Deutsche Bahn). Het design, de ontwikkeling van het buitenaanzicht, de binneninrichting, de naam en het logo werden in gemeenschappelijk overleg bepaald in samenwerking met de Belgisch-Nederlandse firma *Total Design*.

De naam Thalys werd gegeven vanwege de associaties met snelheid, comfort en vernieuwing.

Het logo verbeeldt de luchtverplaatsing veroorzaakt door een zich snel verplaatsend voorwerp. Het is de gestileerde voorstelling van een speer in volle vlucht, die zich snel en nauwkeurig naar het doel beweegt.

De buitenkant is gezet in een harmonieuze en tegelijk sterke kleurencombinatie: een harmonie van ronde vormen in metaalrood en -grijs. De kleuren sluiten uitstekend aan bij het imago van de Thalys. De rode kleur (het zgn. metallieke "Europarood") roept avontuur, energie en warmte op, terwijl het metaalgrijs doet denken aan het hoogtechnologische aspect, met daaraan verwant de snelheid en kracht: het kenmerk van alle hogesnelheidstreinen.

Thalys biedt twee afdelingen aan, die Comfort 1 en Comfort 2 werden gedoopt.

Wat het interieur van de Thalys betreft hebben de ontwerpers gekozen voor één hoofdkleur (rood) waaruit twee verschillende varianten werden afgeleid. In " Comfort 1 " vult een metaalachtig purper de rode kleur van de zetels aan, terwijl in " Comfort 2 " voor een metalliek blauwgroen werd gekozen.

Voor de eerste maal in de spoorwegannalen is het design en de basiskleur dezelfde in de twee afdelingen (Comfort 1 en 2).

Een Thalys-stel heeft een **lengte** van 200 meter en bestaat uit 8 rijtuigen, met aan weerskanten een locomotief:
- 5 rijtuigen Comfort 2, waarvan één een barruimte bevat
- 3 rijtuigen Comfort 1

Dit is de gewone samenstelling. Het is mogelijk twee stellen aan elkaar te koppelen om een dubbele eenheid te verkrijgen en de capaciteit te verhogen.

17 januari 1995

Een Thalys-stel heeft een totale capaciteit van 377 reizigers:

- 120 plaatsen in Comfort 1 (81 niet-rokersplaatsen en 39 rokersplaatsen)
- 257 plaatsen in Comfort 2 (201 niet-rokersplaatsen en 56 rokersplaatsen).

In Comfort 1 vindt men brede, pneumatisch verstelbare zetels, een telefoon, toiletten voor rolstoelgebruikers en een afgescheiden saloncompartiment voor 6 personen. De klant zal persoonlijk worden onthaald en er is een continue service. Verfrissingen of verschillende warme hapjes, afhankelijk van de bestemming, zijn inbegrepen in de prijs van het biljet.

In Comfort 2 werden enkele belangrijke comfortverbeteringen aangebracht, met name verstelbare zetels en een hogere rugleuning voor een betere steun. Een hoekje voor de verzorging van de baby is voorzien.

In het bar-buffetrijtuig kan men ook iets te eten kopen.

De TGV Réseau-stellen die vanaf 23 januari 1995 rijden op de verbinding Brussel-Parijs hebben dezelfde capaciteit en dezelfde verdeling tussen eerste en tweede klas als de Thalys-rijtuigen.

De dienst aan boord van de TGV Réseau Brussel - Parijs zal identiek zijn aan de huidige Franse HST-dienst. In eerste klas worden maaltijden opgediend op aanvraag. De reizigers kunnen ook terecht in het barrijtuig voor drankjes, broodjes en warme of koude schotels.

TECHNISCHE GEGEVENS

De TGV Réseau

De TGV Réseau-stellen die op de verbinding Brussel-Parijs zullen rijden vanaf 23 januari 1995 zijn stellen van het "driespanningstype". Dat stelt ze in staat ook op het Belgische net te rijden dat een elektrische spanning heeft van 3000 volt gelijkstroom. Het hele TGV Réseau-park telt 40 stellen van het driespanningstype. Die zijn bovendien uitgerust met het Belgische systeem van boordsignalisatie (TBL: Transmissie - Baken - Locomotief).

De Thalys

Thalys is één enkel produkt wat het beeld betreft maar technisch gesproken gaat het om twee reeksen hogesnelheidstreinen. Het design verschilt niet veel: het enige uiterlijke onderscheid ligt in de vorm van de neus van de locomotief.

- *de eerste reeks bestaat uit driespannings-TGV Réseau-stellen*, die in Frankrijk, België en Nederland kunnen rijden.
  Deze reeks wordt de PBA genoemd, omdat ze op de verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam zullen rijden. De neus heeft dezelfde vorm als die van de Franse TGV Réseau. De stuurpost heeft twee voorruiten. De PBA-reeks in Thalys-uitvoering zal slechts tijdelijk worden gebruikt.

- *De tweede reeks bestaat uit treinstellen van het vierspanningstype*, die ook in Duitsland kunnen rijden. Dit is de eigenlijke PBKA-reeks. De neus is meer gestroomlijnd, en lijkt op de neus van de Franse dubbeldek-TGV Réseau-stellen (de zogenaamde "duplex"). De stuurpost heeft één enkele voorruit.

De Thalys functioneert onder vier verschillende netspanningen:

- 1.500 volt gelijkstroom op het Nederlandse net;
- 3.000 volt gelijkstroom op het klassieke Belgische net;
- 15.000 volt 16 2/3 Hz op het Duitse net;

- en 25.000 volt 50 Hz wisselstroom op een gedeelte van het Franse net en op de hogesnelheidslijnen in Frankrijk en in België.

De treinen op het net Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam kunnen **snelheden** halen van
- 300 km/u op de nieuwe lijnen (bovenleidingsspanning van 25.000 volt wisselstroom);
- 220 km/u op de nieuwe, gemoderniseerde lijnen.

De synchrone **motoren** van de Thalys kunnen op een spanning van 25.000 volt een vermogen ontwikkelen van 8.800 kilowatt per enkel stel.

Thalys is uiteraard aangepast aan de **seininrichting** van de vier betrokken netten.

Het onderhoud van de PBA-stellen zal gedaan worden in de werkplaatsen van Le Landy in Frankrijk. De PBKA-stellen zullen zowel in Le Landy als in de HST-werkplaats te Vorst, in de nabijheid van het Brusselse Zuidstation, onderhouden worden.

DE HST-WERKEN IN BELGIË

Van Brussel tot de Franse grens

De HST-lijn tussen Brussel en de Franse grens zal 88 kilometer lang zijn. 71 kilometer daarvan bestaat uit nieuwe sporen die tegen 300 km/u kunnen bereden worden. Op de 17 kilometer tussen Halle en Brussel worden de bijkomende sporen gekoppeld aan de bestaande spoorinfrastructuur.
Talrijke werkzaamheden zijn aan de gang over praktisch heel de lijn:

Sinds 1993 is de NMBS in het Doornikse (tot Antoing) bezig met de bouw van een hele reeks kunstwerken (bruggen, tunnels, viaducten,...) en meer bepaald met de verbindingsbocht van de hogesnelheidslijn naar het bestaande net. Vanaf midden '96 zullen de eerste 15 kilometer van de hogesnelheidslijn verbonden zijn met de Waalse aslijn (via de lijn 78 Doornik-Bergen).

Tussen Antoing en Aat staan de werken op het punt te beginnen. De laatste bouwvergunning is er recent afgeleverd.

Tussen Aat en Tubeke is men ook druk bezig, bijvoorbeeld aan de bouw van het 2002 meter lange viaduct te Arbre, enkele kilometers ten zuiden van Aat, dat het langste viaduct in Europa zal worden. Een groot aantal natuurlijke en kunstmatige obstakels wordt zo overgestoken. Een ander voorbeeld zijn de beddingswerken voor de nieuwe lijn langsheen de bestaande lijn tussen Aat en Edingen, en langsheen de A8-autosnelweg van Edingen naar Rebecq.

Tussen Halle en Brussel zijn de belangrijkste verwezenlijkingen op dit ogenblik de bouw van een tunnel voor alle sporen te Halle, en de bouw van verscheidene viaducten die de uitbating van dit lijngedeelte moeten verbeteren.

Van Brussel tot de Nederlandse grens

Het onderzoek naar de beste inplanting van het tracé tussen Antwerpen en de Nederlandse grens loopt nog steeds.

Van Brussel tot de Duitse grens

De detailstudies voor de werken tussen Brussel en Luik worden nu uitgevoerd, terwijl het werk in Bierbeek, waar een tunnel onder de E40 door gaat, bijna is voltooid.
Het onderzoek i.v.m. de tracékeuze tussen Luik en de Duitse grens is eveneens nog aan de gang.