



T H A L Y S

Na de Eurostar en de TGV Réseau, zal de *Thalys* - een hogesnelheidstrein van een nieuwe generatie - geleidelijk zijn intrede doen in ons land.

De Thalys-stellen zullen worden ingezet op de directe verbindingen tussen de stadscentra op de assen Parijs - Brussel- Luik - Keulen en Parijs - Brussel - Antwerpen - Amsterdam.

Het internationale verkeer kent de laatste jaren een explosieve groei. Aangezien het weg- en luchtverkeer steeds meer verzadigd raakt, lijkt de hogesnelheidstrein de oplossing te worden voor de mobiliteits-problematiek.

Met Thalys verwachten de Franse, Nederlandse, Duitse en Belgische spoorwegen tegen 2005 jaarlijks ongeveer 6,5 miljoen reizigers te vervoeren op de verbindingen Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam, in vergelijking met het huidige aantal van 3,2 miljoen betekent dit een verdubbeling van het verkeer op een periode van 5 à 6 jaar.

Vanaf 29 januari a.s. zullen de eerste Thalys-treinen (PBA), bestemd voor de toekomstige verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam, worden ingezet op een "precommerciële" dienst tussen Brussel en Parijs. De stellen verzorgen samen met het andere TGV-materieel de verbinding Brussel - Parijs. Dienstregeling en tarieven van al die treinen blijven voorlopig ongewijzigd.

De eigenlijke commerciële dienst van het materieel dat vandaag wordt voorgesteld begint vanaf 2 juni. Vanaf die datum rijden de Thalys-treinen en de TGV Réseau's tegen hoge snelheid op de eerste vijftien kilometer hogesnelheidslijn, die dan in dienst genomen wordt tussen de Franse grens en Antoin (en die direct aansluit op de hogesnelheidslijn in Frankrijk). De Thalys zal dagelijks 13 ritten verzorgen tussen Parijs en Brussel. De reistijd tussen beide steden daalt van 2.15 u. tot 2.03 u. Voorbij Brussel rijden vier treinen door naar Antwerpen-Berchem en Amsterdam. Ze vervangen alle klassieke directe treinen tussen Parijs en Amsterdam.

Een andere trein vanuit Parijs rijdt na Brussel-Zuid verder door naar Antwerpen-Centraal, eindstation. Dan zijn er nog twee treinen uit Parijs die na Brussel-Zuid doorrijden tot Luik-Guillemins. Tenslotte houden twee treinen halt te Bergen.

De Thalys-stellen bestaan uit 8 rijtuigen en 2 locomotieven. Ze zijn 200 m lang en bieden plaats aan 377 reizigers. Twee stellen. Twee stellen kunnen worden aaneengekoppeld om een totaal van 754 zitplaatsen te bieden. De maximumsnelheid in commerciële dienst is 300 km/u.

De voornaamste vernieuwingen liggen op het vlak van het reiscomfort. De traditionele eerste en tweede klasse zijn noties die verlaten werden ten gunste van twee nieuwe categorieën: "Comfort 1" en "Comfort 2". Hierdoor wordt het verschil tussen beide categorieën kleiner.

Al naargelang van de gekozen ruimte wordt een verschillende restauratiedienst aangeboden (vanaf 2 juni).



Thalys: Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam

- 1. Hoge snelheid voor Noord-West-Europa**
- 2. Kaart van de Thalys-verbindingen**
- 3. Thalys: talrijke reizigers in het verschiet**
- 4. De vijf fasen van het project**
- 5. Kaart met de reistijden**
- 6. Dienstregelingen**
- 7. Voorrang aan het comfort**
- 8. Het Thalys-materieel**
- 9. Logo en visuele identiteit**

1. Hoge snelheid voor Noord-West-Europa

Na de Eurostar en de TGV Réseau doet de Thalys - een nieuwe generatie hogesnelheidstreinen - geleidelijk zijn intrede in ons land. De jongste telgen in de HST-familie hebben een origineel uiterlijk meegekregen: rood en grijs vormen de hoofdtinten.

De Thalys-stellen zullen worden ingezet op de directe verbindingen van stadscentrum naar stadscentrum, op de as Parijs - Brussel - Luik - Keulen en op de as Parijs - Brussel - Antwerpen - Amsterdam.

Thalys zal de reisgewoontes van een groot aantal mensen wijzigen. Comfortabele, veel snellere verplaatsingen, in alle veiligheid, ongeacht de weersomstandigheden: dat zijn de troeven van deze nieuwe HST's.

Dit nieuwe aanbod op de internationale markt is het resultaat van de vlotte samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen van België (NMBS), Frankrijk (SNCF), Nederland (NS) en Duitsland (DB).

Het internationale verkeer kent de laatste jaren een explosieve groei. Aangezien het weg- en luchtverkeer steeds meer verzadigd raakt, lijkt de hogesnelheidstrein de ideale oplossing te zijn.

In de komende jaren zal een steeds groter aantal reizigers voor deze treinen kiezen. Zijn beste prestaties zal Thalys pas leveren tegen het jaar 2005, wanneer de hogesnelheidsinfrastructuur en de modernisering van de bestaande lijnen voltooid zijn.

De nieuwe dienst heeft dan niet alleen voordelen voor de directe gebruikers ervan, maar biedt ook indirecte voordelen, door de aanpassing en modernisering van het binnenlandse net dat kwalitatief hoogstaande aansluitingen moet bieden.

Vanaf 29 januari zullen de eerste twee Thalys-treinen van het "driespanningstype" ingezet worden op een "precommerciële" dienst tussen Brussel en Parijs, samen met de andere TGV's op de verbinding, zonder wijziging van de dienstregeling of de tarieven. Dit is het materieel dat vandaag wordt voorgesteld en dat vanaf 2 juni a.s. de eigenlijke commerciële dienst begint. Het zal worden ingezet op de verbindingen Parijs - Brussel - Antwerpen (Berchem) - Amsterdam en Parijs - Bergen - Brussel - Luik. Tussen de Franse grens en Antioing zullen de eerste 14 kilometer van de Belgische hogesnelheidslijn dan al af zijn, en de Thalys zal er tegen 300 km/u over kunnen rijden.

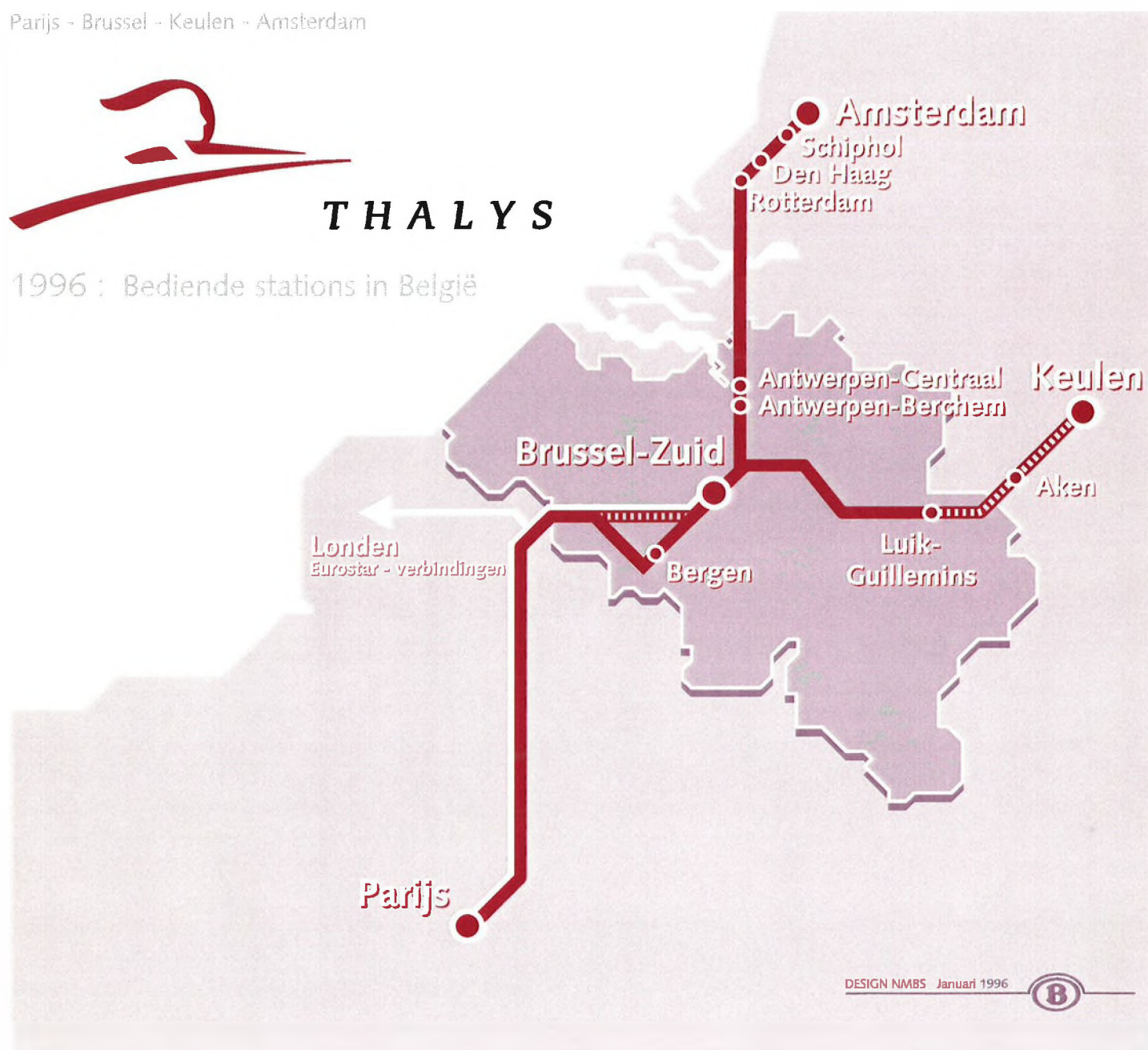
2. Kaart van de Thalys-verbindingen

Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam



THALYS

1996 : Bediende stations in België



3. Thalys: talrijke reizigers in het verschiet

Elk jaar verplaatsen zich zo'n 21 miljoen mensen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam. De afstanden tussen deze grote steden bedragen tussen de 300 en de 600 kilometer. Nu wordt het grootste gedeelte van deze afstanden afgelegd met de wagen. Voor dergelijke trajecten blijft de wagen (of de bus) het favoriete vervoermiddel van 8 op 10 Europeanen. 2 op 10 kiezen voor de trein of het vliegtuig.

In die situatie zou met de komst van Thalys verandering moeten komen. En er zijn al tekenen die in deze richting wijzen.

Sinds 21 januari 1995 werden de TEE-treinen vervangen door TGV Réseau's tussen Parijs en Brussel. Zelfs zonder dat de reistijd in belangrijke mate is verminderd (de verbetering van de dienst bestond voornamelijk uit het gebruik van nieuw treinmaterieel), heeft men een stijging van het aantal reizigers vastgesteld met 16,2 % in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar.

In Frankrijk, waar de hoge snelheid sinds jaar en dag bestaat, heeft de voorkeur van het publiek voor dit vervoermiddel alle verwachtingen overtroffen. Sinds 1981 hebben er al 350 miljoen reizigers gebruik van gemaakt. De Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse spoorwegen verwachten dan ook een aanzienlijke groei van hun internationale verkeer. Tegen 2005 voorzien ze **6,5 miljoen** reizigers per jaar op de verbinding Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam, in plaats van de huidige **3,2 miljoen**: dat is een verdubbeling op een periode van 5 à 6 jaar.

4. De vijf fasen van het project

Eerste fase: van 29 januari tot 1 juni '96

Vanaf 29 januari aanstaande komen de eerste Thalys-stellen geleidelijk in dienst tussen Parijs en Brussel. Deze stellen kunnen op drie netspanningen rijden en zijn ook gekend als "PBA", wat staat voor **Parijs - Brussel - Amsterdam**. Ze vullen dus de bestaande TGV Réseau's aan, die al sinds een jaar tussen de beide hoofdsteden rijden.

Tot 1 juni '96 rijden de Thalys-treinen volgens dezelfde dienstregeling en tegen dezelfde tarieven als de TGV Réseau's. Tijdens deze precommerciële periode zullen het onthaal en de dienstverlening aan boord vergelijkbaar zijn met wat nu bestaat.

Tweede fase: van 2 juni 1996 tot midden 1998

Juni '96 is het begin van de eigenlijke commerciële loopbaan van Thalys en zijn nieuwe dienst. De Thalys en de TGV Réseau verzorgen 13 dagelijkse verbindingen tussen Parijs en Brussel. Voorbij Brussel plant men vier treinen heen en terug naar Antwerpen-Berchem en Amsterdam. Ze vervangen alle traditionele directe treinen tussen Parijs en Amsterdam. Een andere trein rijdt - voorbij Brussel - door tot Antwerpen-Centraal (eindstation); twee HST's vanuit Parijs rijden eveneens door naar Luik-Guillemins (en terug). Twee treinen in elke richting stoppen in het station van Bergen.

2 juni 1996: de Thalys en de TGV Réseau gebruiken voortaan het gedeelte van de hogesnelheidslijn (HSL) dat is afgewerkt tussen de Franse grens en Antoing. Met de indienstneming van dit eerste lijngedeelte vermijden de HST's het station in Rijsel en voorbij Antoing rijden ze naar Brussel via de bestaande lijn over Bergen. De reistijd tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord vermindert van 2.15 u. tot 2.03 u.

Naast de verhoging van de frequentie en de verbetering van de reistijden tussen Brussel en Parijs biedt Thalys een kwaliteitsdienst: het onthaal en de lichte restauratie worden met de grootste zorg omringd.

Derde fase: 1997 - 1998

Eind '97 - begin '98 wordt de verbinding Parijs - Brussel - Keulen geleidelijk in dienst genomen, via de klassieke lijn Brussel - Luik - Duitsland.

De Thalys-stellen (Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam) die op deze verbindingen rijden, zijn dan van een nieuw type. Het is materieel dat op vier verschillende spanningen kan rijden en dus eveneens op het Duitse spoornet. Overstappen in Luik is niet langer nodig.

De reistijd tussen Parijs en Keulen daalt van 5.15 u. tot 4.45 u. (dankzij de tijdswinst op de rit Parijs-Brussel). De duur van de reis Brussel-Keulen blijft nagenoeg dezelfde.

Vierde fase: 1998

Begin 1998 zijn de nieuwe hogesnelheidslijn en de aanpassingen aan de bestaande klassieke spoorlijn tussen de Franse grens en Brussel klaar. De reistijd tussen Brussel en Parijs zal dan nog maar 1.25 u. bedragen in plaats van 2.03 u. De Thalys-treinen leggen het traject Parijs-Amsterdam af in 4.10 u. (in plaats van 4.55 u.) en de rit Parijs-Keulen duurt nog 4.10 u. in plaats van 4.45 u. De verbetering is hoofdzakelijk te danken aan de opening van de HSL tussen Brussel en Parijs.

De frequentie van de Thalys van Parijs naar Amsterdam en van Parijs naar Keulen stijgt van 4 tot 7 heen- en teruggitten per dag.

In 1998 staat een grondige herziening van de dienstregeling van de IC/IR treinen op het programma. De gelegenheid zal worden benut om de aansluiting tussen binnenlands verkeer en hogesnelheidsverkeer te optimaliseren.

Vijfde fase: 2002 en later

Een groot aantal steden in Noord-West-Europa staan via de Thalys met elkaar in verbinding: Parijs, Brussel, Luik, Aken, Keulen, Antwerpen (Berchem), Schiphol, Rotterdam, Den Haag, Amsterdam.

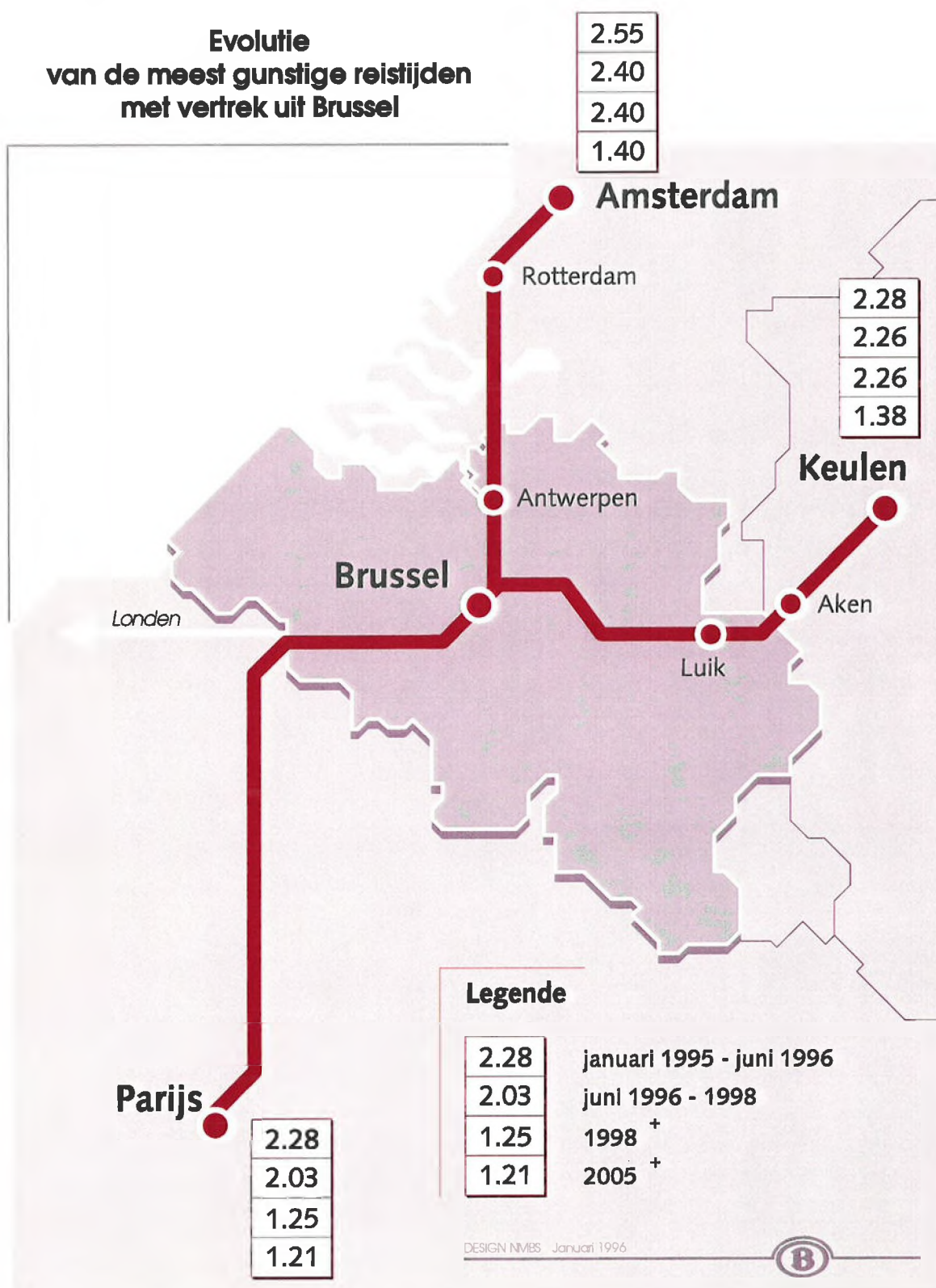
Vanaf 2002, dankzij de indienstneming van de HSL tussen Brussel en Luik, tellen we een tijdswinst van 20 minuten op het traject tussen beide steden (39 minuten in plaats van 1.04 u.).

In België en Nederland is het hogesnelheidsnet afgewerkt tegen 2005. De Thalys-treinen rijden tegen 300 km/u op de nieuwe lijnen en halen 200 à 220 km/u op sommige gedeelten van de klassieke, aangepaste spoorlijnen. Op het traject Antwerpen - Amsterdam wint men dan ruim een uur (1.08 u. in plaats van 2.11 u.).

5. Kaart met de reistijden

Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam

Evolutie
van de meest gunstige reistijden
met vertrek uit Brussel



6. Dienstregeling

Vanaf 2 juni 1996 verzekeren de Thalys- (en TGV Réseau-)treinen dagelijks 13 verbindingen tussen Parijs en Brussel. Vanuit Brussel rijdt er 1 verder naar Antwerpen-Centraal en twee andere naar Luik-Guillemins. Verder stoppen nog twee HST's in Bergen.

Bovendien zijn er nog vier dagelijkse verbindingen tussen Parijs en Amsterdam (via Brussel en Antwerpen-Berchem). Die treinen vervangen de traditionele internationale treinen tussen beide hoofdsteden.

Brussel - Parijs

<i>Treinnummer</i>	9408	9312	9316	9320	9324	9328	9336
Brussel-Zuid	7.00	8.00	9.02	10.02	11.02	12.02	14.02
Paris-Nord	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	16.05
<i>Treinnummer</i>	9440	9344	9348	9352	9356	9360	
Brussel-Zuid	15.02	16.02	17.02	18.02	19.00	20.02	
Paris-Nord	17.05	18.05	19.05	20.05	21.05	22.05	

Parijs - Brussel

<i>Treinnummer</i>	9305	9307	9309	9413	9317	9321	9325	9329
Paris-Nord	6.34	6.55	7.37	8.37	9.37	10.37	11.37	12.40
Brussel-Zuid	8.40	9.02	9.40	10.40	11.42	12.40	13.40	14.43
<i>Treinnummer</i>	9337	9341	9345	9349	9453	9357		
Paris-Nord	14.34	15.40	16.37	17.37	18.37	19.37		
Brussel-Zuid	16.40	17.43	18.41	19.40	20.40	21.42		

Amsterdam - Berchem - Brussel - Parijs

<i>Treinnummer</i>	9320	9328	9348	9360
Amsterdam	7.19	9.19	14.19	17.19
Antwerpen-Berchem	9.17	11.17	16.17	19.17
Brussel-Zuid	10.02	12.02	17.02	20.02
Paris-Nord	12.05	14.05	19.05	22.05

Parijs - Brussel - Berchem - Amsterdam

<i>Treinnummer</i>	9309	9321	9337	9349
Paris-Nord	7.37	10.37	14.34	17.37
Brussel-Zuid	9.45	12.45	16.45	19.45
Antwerpen-Berchem	10.27	13.27	17.27	20.27
Amsterdam	12.27	15.27	19.27	22.27

Antwerpen - Brussel - Parijs

<i>Treinnummer</i>	9316
Antwerpen-Centraal	8.06
Brussel-Zuid	9.02
Paris-Nord	11.05

Parijs - Brussel - Antwerpen

<i>Treinnummer</i>	9357
Paris-Nord	19.37
Brussel-Zuid	21.55
Antwerpen-Centraal	22.34

Luik - Brussel - Parijs

<i>Treinnummer</i>	9312	9440
Luik-Guillemins	6.50	13.52
Brussel-Zuid	8.02	15.02
Paris-Nord	10.05	17.05

Parijs - Brussel - Luik

<i>Treinnummer</i>	9413	9453
Paris-Nord	8.37	18.37
Brussel-Zuid	10.48	20.48
Luik-Guillemins	11.52	21.52

Bergen - Parijs

<i>Treinnummer</i>	9408	9356
Bergen	7.40	19.40
Paris-Nord	9.05	21.05

Parijs - Bergen

<i>Treinnummer</i>	9317	9357
Paris-Nord	9.37	19.37
Bergen	11.02	21.02

7. Voorrang aan het comfort

Thalys is vooral vernieuwend voor het comfort. Eerste en tweede klas zijn noties die verlaten worden ten gunste van twee categorieën "Comfort 1" en "Comfort 2". De wijziging verzacht het verschil tussen de beide categorieën. Al naargelang de categorie wordt een verschillende dienst aangeboden (vanaf 2 juni 1996).

Comfort 1 en Comfort 2

Het design van de trein steunt op rode kleuren, die zowel in Comfort 1 als Comfort 2 terug te vinden zijn. Om de twee categorieën te onderscheiden werden twee tonen gebruikt: paars voor Comfort 1 en blauwgroen voor Comfort 2.

De zetels hebben in beide categorieën een dieprode basisbekleding. Ze zijn verstelbaar en hebben een relax-positie. De ontwerpers hebben er zorg voor gedragen voldoende beenruimte te voorzien. De accessoires bieden eveneens meer comfort. Zowel hoofdsteunen, voetsteunen en tafeltjes werden herzien volgens de wensen van de klanten. Een trits van diensten staat de reiziger ter beschikking: bar met ontspanningsruimte, telefoon, ruimte voor verzorgen van babies. Thalys is uitgerust met de modernste klimaatregeling en heeft dezelfde efficiënte ophanging als andere HST's. Een doorgedreven geluidsisolatie verzekert een zeer laag geluidsniveau in de trein, wat vooral tot uiting komt wanneer twee treinen elkaar kruisen.

Comfort 1:

- twee soorten ruimtes worden de klanten aangeboden:
 - "coach" : vooral voor personen die alleen reizen;
 - "club" : hoofdzakelijk bedoeld voor gezelschappen
- alle zetels staan 2 + 1 opgesteld
- alle zetels zijn breed en pneumatisch verstelbaar
- er is eveneens een salon-compartiment met zes plaatsen tegenover elkaar
- een aparte ruimte en toilet zijn geschikt voor personen met een handicap.

Comfort 2:

- alle zetels zijn 2 + 2 opgesteld;
- ze zijn verstelbaar en uitgerust met hoge rugleuningen

Samenstelling:

- Een Thalys-stel beschikt over 377 plaatsen

- 5 rijtuigen Comfort 2, waarvan 1 met bar (257 plaatsen, 201 niet-rokers en 56 rokers);
- 3 rijtuigen Comfort 1 (120 plaatsen, 81 niet-rokers en 39 rokers)

Service aan boord

Ongeacht het treinstel (PBA, TGV Réseau of later de PBKA) gaat de Thalys-dienstverlening van start op 2 juni 1996. Wat die juist inhoudt, zal in de lente worden bekend gemaakt.

8. Het Thalys-materieel

De hogesnelheidstreinen op de Thalys-verbindingen zijn treinen van drie verschillende types. Ze zijn wel op dezelfde manier samengesteld (8 rijtuigen met een locomotief aan elk uiteinde), hebben dezelfde lengte (200 meter) en bieden elk 377 plaatsen. Bij elk type kunnen twee stellingen gekoppeld worden om het aantal plaatsen op te drijven tot 754. Hun maximumsnelheid in commerciële dienst bedraagt 300 km/u.

De "PBA" Thalys

(10 treinen besteld, eigendom van de SNCF)

Levering: vanaf januari 1996 - dit is het materieel dat vandaag wordt voorgesteld.

Dit zogenaamde "driespanningsmaterieel" kan op het Franse, Belgische en Nederlandse net rijden en zijn bestemd voor de verbinding Parijs-Brussel-Amsterdam.

Op technisch en aërodynamisch vlak is de PBA-Thalys analoog aan het concept van de Franse TGV Réseau. De neus heeft dezelfde vorm als die blauw-grijze hogesnelheidstreinen. De stuurpost heeft twee voorruit.

De Thalys bevestigt zijn eigenheid door de uitvoering in originele kleuren (bordeaux en zilvergrijs).

Er waren enkele technische aanpassingen nodig om de PBA in België en Nederland te laten rijden, namelijk de installatie van een Nederlands en Belgisch seinsysteem, een specifieke stroomafnemer en een internationale grond-treinradioverbinding.

Voeding: drie spanningen.

- 1.500 V gelijkstroom op een gedeelte van het Franse net en op het Nederlandse net;
- 25.000 V wisselstroom op een gedeelte van het Franse net en op de hogesnelheidslijnen in Frankrijk en België;
- 3.000 V gelijkstroom op de klassieke lijnen in België.

De produktie van de 10 Thalys-treinen van dit type is toevertrouwd aan de onderneming GEC-Alsthom, die hiervoor samenwerkt met ACEC-transport (een dochteronderneming van GEC-Alsthom), BN Bombardier Eurorail (België) en De Dietrich (Frankrijk).

De "PBKA"-Thalys

(17 treinen besteld. De NMBS heeft er 7, de SNCF 6, de NS 2 en de DB 2)

Levering: eind 1997, begin 1998.

Het PBKA-materieel functioneert onder vier verschillende spanningen en is ontworpen om te rijden in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

De produktie van de 17 stellen werd door de vier betrokken maatschappijen toevertrouwd aan GEC-Alsthom, die voor dit materieel samenwerkt met ACEC-transport, BN Bombardier Eurorail, De Dietrich, Holec en RMO (beide laatste zijn Nederlandse ondernemingen).

De driespannings-TGV Réseau

(eigendom van de SNCF, bestemd voor het verkeer naar en van België)

De TGV Réseau's van het driespanningstype zijn direct afgeleid van de TGV Nord Europe van de SNCF, die dagelijks rijdt tussen Rijsel en Parijs. Deze treinen behouden de kleuren - grijs en blauw - en de binneninrichting van de Franse hogesnelheidstreinen.

De TGV Réseau's rijden sinds 21 januari tussen Brussel en Parijs. Vanaf juni 1996 worden ze samen met de Thalys "PBA" ingezet op de verbindingen Parijs-Brussel-Luik, afhankelijk van het tempo van de leveringen. Nadien zullen ze geleidelijk worden vervangen door PBKA-stellen voor de bediening van Luik en Keulen.

De TGV Réseau's zullen ook opgenomen worden in het Thalys-concept; aan boord zal dezelfde dienstverlening worden aangeboden.

Voeding: drie spanningen.

- 1.500 V gelijkstroom op een gedeelte van het Franse net;
- 25.000 V wisselstroom op een gedeelte van het Franse net en op de hogesnelheidslijnen in Frankrijk en België;
- 3.000 V gelijkstroom op de klassieke lijnen in België.

9. Logo en visuele identiteit

De "look" van Thalys werd ontworpen door het vermaarde Belgisch-Nederlandse designbureau Total Design.

De naam Thalys is een neologisme, gecreëerd voor de nieuwe service. De naam wil associaties oproepen met snelheid, comfort en moderniteit. Bij de keuze is rekening gehouden met het feit dat de naam zowel in het Nederlands, Frans, Duits als Engels vlot moet kunnen uitgesproken worden.

Het logo is een gestileerde uitbeelding van een menselijke figuur die een speer werpt. Ook hier zijn de connotaties snelheid, moderniteit en punctualiteit.



Het ontwerp van binnen- en buitenkant, naam en logo vormen een coherent geheel.

Voor de buitenkant zijn rode en grijze tonen gekozen.