

**Thalys begint zijn commerciële dienst
op 2 juni 1996**

Inwijdingsrit
Antwerpen - Luik - Brussel - Bergen - Parijs
Donderdag 30 mei 1996

Welkom aan boord van Thalys

2 juni 1996: Thalys in commerciële dienst

2 juni is een belangrijke datum in de geschiedenis van het HST-project in België. Die dag start een nieuwe hogesnelheidstrein-dienst, de derde al na Eurostar en TGV Réseau: de Thalys.

Tussen Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen, de vier belangrijkste bestemmingen van Thalys, willen de vier betrokken spoorwegmaatschappijen in 2000 jaarlijks 6,5 miljoen reizigers vervoeren. Het dubbele van vandaag.

Frequente treinen

Vanaf 2 juni rijden er dagelijks 13 Thalys-treinen heen- en terug tussen Brussel en Parijs, zo goed als één per uur. En bovendien, comfortabel, in alle rust en met een hoogstaande dienst aan boord. Alle verbindingen worden verzorgd door hogesnelheidstreinen die vanaf die dag alle klassieke dagtreinen vervangen. Voorbij Brussel rijden vier Thalys-treinen verder naar Antwerpen-Berchem, Rotterdam, Den Haag, Schiphol en Amsterdam. Een andere Thalys vanuit Parijs heeft Antwerpen-Centraal als eindstation. Luik krijgt twee rechtstreekse Thalys-verbindingen met de Franse hoofdstad. En twee Thalys-treinen in elke richting houden dagelijks halt in Bergen. Brussel is dan nog 2u03 van Parijs verwijderd, Luik nog 3u15. Amsterdam ligt dan op 2 uur en 38 minuten van onze hoofdstad.

De Thalys-treinen naar Parijs gebruiken in eerste instantie de klassieke lijnen via Bergen tot Antoing. Daar sluit de Waalse as aan op het eerste gedeelte van de Belgische hogesnelheidslijn. De eerste 15 kilometer tussen de Franse grens en Antoing is ondertussen immers afgewerkt.

Competitieve prijzen op maat

Met een verfijnde prijspolitiek mikt Thalys op een brede waaier van potentiële klanten. De grootste uitdaging van de Spoorwegen was het bieden van competitieve prijzen ten opzichte van andere transportmodi. Zowel in vergelijking met de huidige treintarieven als met de prijs die vandaag moet betaald worden voor het vliegtuig of de auto.

Thalys biedt een brede waaier aan reisformules. Voor elke reiziger met zijn specifieke eisen is er een aangepaste reisformule: voor de zakenman voor wie soepelheid van vertrektijden en de dienst aan boord belangrijk is, voor de vrijetijdsreiziger die op wat extra comfort gesteld is of voor de (vrijetijds)reiziger die liefst zo goedkoop mogelijk en snel ter plaatse is. De meeste Thalys-formules

zijn, onder bepaalde voorwaarden, zelfs goedkoper dan de huidige prijzen naar dezelfde bestemming.

Zo is met het 'Mini'-tarief een heen- en terugreis met Thalys vanuit de vier Belgische steden naar Parijs al mogelijk voor minder dan 2.000 frank. Brussel – Parijs heen- en terug kan al voor 1.800 frank en dit in 2u03.

Over de verschillende reisformules (Mini, Jongere, Toerist, Weekend, Senior, Business en andere) vindt u in bijgevoegde folder alle details.

Reserveren voor Thalys is verplicht. De reservatie is steeds bij alle vermelde prijzen inbegrepen en zeer makkelijk: hetzij telefonisch, hetzij rechtstreeks in de grote stations (op bestelling in de andere), hetzij via een reisbureau dat door de NMBS erkend is. In de vier Belgische Thalys-stations (Brussel-Zuid, Antwerpen, Luik-Guillemins en Bergen) kan er tot enkele minuten voor het vertrek van de trein gereserveerd worden.

De reservatie, zoals reeds aangehaald steeds bij de prijs van het biljet inbegrepen, waarborgt een zitplaats op de dag en het uur van de keuze van de reiziger. De verschillende reisformules, zelfs de meest voordelige, worden op alle Thalys-treinen aangeboden. Alleen het aantal aangeboden plaatsen per reisformule verschilt van Thalys tot Thalys. Het is dus aangewezen om zo vlug mogelijk te reserveren (vanaf 60 dagen voor het vertrek kan er gereserveerd worden).

Thalys is op de eerste plaats een internationale trein, toch krijgt iedere reiziger tussen Brussel – Antwerpen en Brussel – Luik de kans om Thalys aan een zacht prijsje te ontdekken. Voor beide trajecten moet er echter net als bij de internationale Thalys-reizen gereserveerd worden. Het Thalys-biljet kan telefonisch of via het station aangekocht worden.

Thalys, aangenaam reizen

Thalys wil voor elke klant een kwaliteitsproduct zijn. Zowel in 'Comfort 1' als 'Comfort 2' (de vroegere benamingen 1e en 2e klas bestaan niet langer) is alles aanwezig wat modern reizen aangenaam maakt: comfort en rust.

In de barruimte zijn koude of warme drankjes en snacks te koop. De reiziger kan in de munteenheid van de vier landen of met kredietkaart betalen. Telefoneren kan met diezelfde kredietkaart. Ouders met baby kunnen terecht in een aangepaste ruimte met verschooningstafel. Een rijtuig werd speciaal ingericht en toegankelijk gemaakt voor gehandicapten. Zo is er een toilet voor rolstoelgebruikers en hebben de zetels opklapbare zitjes zodat de gehandicapte in zijn rolstoel kan reizen.

Elke reiziger kan zich wenden tot het bar/buffet-rijtuig wanneer hij iets wil eten of drinken. Hij heeft de keuze tussen warme en koude snacks, slaatjes, broodjes, tussendoortjes, warme of koude dranken. Deze kan hij ter plaatse verbruiken of meenemen naar zijn zitplaats. Ook kan hij er kaartjes kopen voor het openbaar vervoer in Parijs, Amsterdam en Brussel.

Het barrijtuig is altijd open, behalve op de trajecten tussen Brussel en Antwerpen-Centraal en tussen Brussel en Luik-Guillemins.

Het verschil tussen 'Comfort 1' en 'Comfort 2' zit vooral in de aangeboden service.

Voor de reiziger in '**Comfort 1**' staat er gedurende de hele reis servicepersoneel klaar. Zij helpen hem bij het opstappen, het wegbergen van de bagage of geven hem allerlei informatie over aansluitingen met andere treinen, diensten in het station, enz.

Daarenboven krijgt de reiziger in 'Comfort 1' tussen Brussel en Parijs een drankje en een lichte maaltijd op de plaats geserveerd. Aangepast aan het uur van de dag (ontbijt, snack of lunch) en als extra service aangeboden. De reiziger naar Amsterdam wordt verwelkomd met een drankje en een kleine versnapering.

Deze extra dienst geldt enkel tijdens de weekdagen.

Uiteraard kan de reiziger in 'Comfort 1' ook steeds in het barrijtuig terecht.

De catering aan boord van Thalys wordt verzorgd door 'RAILMASTERS', een consortium met Restobel, 'Le Gourmet' (Swissair) en het Franse 'Servair'.

Thalys, hoogtechnologisch materieel

De hogesnelheidstreinen die de Thalys-verbindingen voor hun rekening nemen zijn HST's van drie verschillende types. Ze hebben wel dezelfde samenstelling (8 rijtuigen met aan weerszijden een locomotief), dezelfde lengte (200 meter) en bieden elk 377 plaatsen. Bij elk type kunnen twee stellen gekoppeld worden om zo per stel 754 plaatsen aan te bieden. De maximumsnelheid van een Thalys in commerciële dienst bedraagt 300 km/u.

Deze HST's werden ontworpen door GEC-ALSTHOM, dat in België vertegenwoordigd is door ACEC-Transport in Charleroi. Ook het Brugse Bombardier Eurorail heeft aan de constructie van een aantal Thalys-rijtuigen meegewerkt. Al deze HST's profiteren van de laatste technologische ontwikkelingen op spoorwegvlak.

De Thalys-dienst die op 2 juni van start gaat, zal gebeuren door de TGV Réseau en de PBA-Thalys. De dienstverlening en prijzen zijn voor beide HST's identiek.

De TGV Réseau

Deze blauwgrijze hogesnelheidstrein rijdt al meer dan een jaar tussen Parijs en Brussel. Vanaf 2 juni zal ook op dit type trein de Thalys-service aangeboden worden. Vanaf die dag zal hij ook de verbindingen vanuit Parijs naar Luik en Antwerpen-Centraal verzorgen.

De 'PBA'-Thalys

De eerste PBA-stellen rijden sinds eind januari samen met de Franse TGV Réseau tussen Brussel en Parijs. Deze HST kan in Frankrijk, België en Nederland rijden en zal vanaf 2 juni ingezet worden op de verbinding Parijs – Brussel – Amsterdam. Qua design is de PBA zo goed als gelijk aan de TGV Réseau. Enkel zijn kleuren – bordeauxrood en zilvergrijs – en de binneninrichting onderscheiden hem van de TGV Réseau.

Van dit type werden in totaal 10 stellen besteld, die allemaal eigendom blijven van de SNCF.

De 'PBKA'-Thalys

De eerste PBKA's (Parijs – Brussel – Keulen – Amsterdam) worden in 1997 in dienst genomen. 7 stellen worden eigendom van de NMBS, 6 gaan naar de SNCF, 2 naar de NS en 2 naar de DB. Dit 'vierspanningsmaterieel' zal voornamelijk ingezet worden voor de verbindingen naar Duitsland.

De PBKA behoudt dezelfde kleuren als de PBA maar zijn nieuwe, aërodynamischere neus lijkt op die van de TGV Duplex, de Franse dubbeldekker-HST.

Het interieur is zo goed als gelijk aan dat van de PBA-Thalys.

Thalys, de verschillende fases van het project

Eerste fase: van 2 juni 1996 tot eind 1997

2 juni '96 betekent het begin van de eigenlijke commerciële loopbaan van Thalys en zijn nieuwe dienst.

De Thalys-dienst gebruikt 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 (gemiddeld) 2u22 tot 2u03.

De Thalys en de TGV Réseau verzorgen 13 dagelijkse verbindingen tussen Parijs en Brussel. Voorbij Brussel rijden vier treinen verder naar Antwerpen-Berchem en Amsterdam. Ze vervangen alle traditionele directe treinen tussen Parijs en Amsterdam. Tussen Brussel en de Nederlandse hoofdstad blijven voorlopig wel nog klassieke treinen rijden.

Een andere HST rijdt – voorbij Brussel – door tot Antwerpen-Centraal (begin- en eindstation); twee HST's vanuit Parijs zetten hun reis verder naar Luik-Guillemins. En bovendien stoppen twee treinen in elke richting in het station van Bergen.

Tweede fase: 1998

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

Een nieuw type Thalys-stellen (Parijs – Brussel – Keulen – Amsterdam) zal op deze verbindingen rijden. Het is materieel dat op vier verschillende spanningen kan rijden en dus eveneens op het Duitse spoornet. Overstappen in Luik of Brussel is niet langer nodig.

De reistijd tussen Parijs en Keulen daalt van 5u15 tot 4u45 (dankzij de tijdswinst op de rit Parijs – Brussel). De duur van de reis Brussel – Keulen blijft nagenoeg dezelfde.

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 1u25 bedragen in plaats van 2u03. De Thalys-treinen leggen het traject Parijs – Amsterdam af in 4u10 (in plaats van 4u55) en de rit Parijs – Keulen duurt nog 4u10 in plaats van 4u45.

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

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

Derde fase: 2002 en later

In 2002 wordt de nieuwe HSL tussen Brussel en Luik in dienst genomen. Hierdoor wordt het traject tussen beide steden 20 minuten korter: 39 minuten in plaats van 1u04.

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

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 (1u08 in plaats van 2u11).

Westrail International

Westrail International (WI) is een coöperatieve vennootschap, een filiaal dat gezamenlijk door de Belgische en de Franse Spoorwegen werd opgericht om de lancering van Thalys in goede banen te leiden.

WI houdt zich onledig met marktonderzoek, de prijsbepaling en de optimalisatie van de dienstregeling van Thalys. Ook de communicatie rond Thalys staat op de takenlijst.

Verder staat WI in voor het commercieel beheer van de hogesnelheidsverbindingen tussen België en Frankrijk:

- TGV Réseau Parijs – Brussel sinds januari 1995
- Thalys-aanbod : juni 1996 op de as **Parijs – Brussel – Amsterdam**
winter 1997/98 op de as **Parijs – Brussel – Keulen – Amsterdam**
- De HST-verbinding tussen België en Zuid-Frankrijk (vanaf 2 juni):
 - * Brussel – Nice
 - * Brussel – Marseille
 - * Brussel – Montpellier

WI werkt ook nauw samen met 'HST-VEM' (HogeSnelheidsTrein-VervoersExploitatieMaatschappij), het filiaal van de Nederlandse Spoorwegen dat zich bezig houdt met de ontwikkeling van de hogesnelheidstrein in Nederland. En met de Deutsche Bahn worden de HST-verbindingen naar Duitsland voorbereid.