

25 jaar Thalys

Op 2 juni 1996 reed de Thalys voor de eerste keer tussen Brussel en Parijs. Hij deed er 2 uur en 7 minuten over, want in België moest hij over het klassieke spoor. De hogesnelheidslijn was immers pas eind 1997 klaar. Tegenwoordig bedraagt de reistijd van Brussel-Zuid naar Parijs-Noord nog slechts 1 uur en 22 minuten. Ter vergelijking: de 'Etoile du Nord', de internationale trein die tot 1996 deze verbinding verzorgde over de gewone lijnen, deed minstens 2,5 uur over het traject. Ook de rijtijden naar Nederland (Rotterdam en Amsterdam) en Duitsland (Aken, Keulen en het Roergebied) werden in de loop der jaren steeds gunstiger. De komst van Thalys bracht echter ook verplichte reservering, minder flexibiliteit en sterk variabele tarieven met zich mee.

Zoeken in tarieven

Tickets kun je kopen op de website van Thalys, maar enkel als je reist tussen de stations die Thalys zelf aandoet. Wil je een aansluitend ticket vanuit je opstapplaats, of een ticket voor een aansluitend traject met een andere trein, dan moet je gebruik maken van een ander verkoopkanaal (bv. de website van de NMBS of happyrail.com) dat dan een combinatie van tickets voorstelt. Hierbij kijk je best ook na welke tarieven terugbetaalbaar of inwisselbaar zijn. Op dat vlak is de situatie door de komst van Thalys niet echt verbeterd.

Een reis met Thalys is vaak ook weinig flexibel en/of prijzig. Naar Nederland biedt de IC Brussel-Amsterdam wel een goed alternatief. Die trein is weliswaar minder snel, maar de tickets kan je wel gebruiken in elke trein op de gekozen reisdag. Vroeger vertrekken of wat langer blijven, of de tijd uit het oog verliezen en de trein missen, is dan geen probleem. Naar Duitsland is de ICE (zie kader) een volwaardig alternatief, zeker als je in Duitsland wil verder reizen met een andere ICE of klassieke trein.

Monopolie naar Parijs

Maar wat als je naar Frankrijk reist? Vanuit West- of Oost-Vlaanderen kan je naar Rijsel sporen en een Franse binnenlandse tgv nemen. Maar zonder hogesnelheidstrein lukt het nauwelijks nog. Flixbus, dat in Duitsland en Zweden lowbudget-treinen inlegt, had plannen zo'n verbinding tussen Brussel en Parijs op poten te zetten met stops in Bergen en St.-Quentin, maar zette die spijtig genoeg (voorlopig?) in de ijskast omwille van de hoge rijpadvergoedingen die Frankrijk vraagt. Die hoge ver-



Een Thalys naar Amsterdam komt aan in Antwerpen-Centraal.

Foto Rudy De Ceunynck

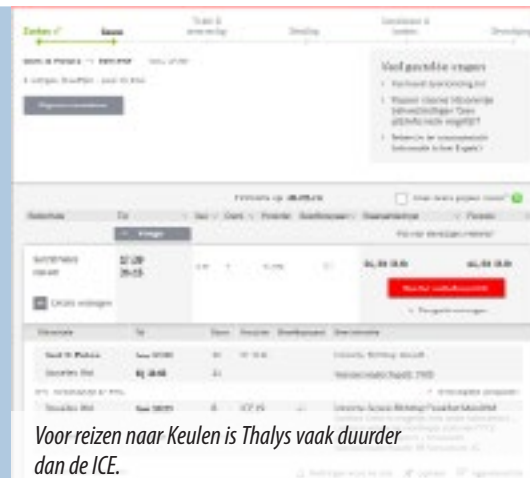
goedingen zetten Thalys trouwens zelf aan om sinds 2016 in een alternatief te voorzien: de 'Izy' die voorbij de Franse grens via klassieke lijnen naar Parijs spoort en daarvoor tot 2 uur en 40 minuten onderweg is. Tickets voor de Izy – enkel online verkrijgbaar – zijn dan ook een stuk goedkoper, maar deze trein rijdt slechts enkele keren per week. Van tickets naar andere plaatsen dan Brussel of Parijs met een overstap is

helemaal geen sprake meer.

Thalys zorgt dus voor snelle, comfortabele verbindingen, maar heeft nu een quasi monopolie op het treinverkeer naar Parijs. Er is nu ook een fusie in de maak tussen Thalys en Eurostar, een andere Europese monopolist. Het is nog maar de vraag of de treinreiziger daar wel beter van wordt.

Henk Himpe

ICE International (een samenwerking van de Duitse en Nederlandse spoorwegen) startte eind 2002 met 3 verbindingen tussen Brussel en Frankfurt. In de loop der jaren werd het aanbod versneld en uitgebreid. Nu rijden er tot 7 treinen per dag. Tussen Brussel en Keulen rijden de treinen afwisselend met Thalys, zodat er op dit traject bijna een uurdienst wordt aangeboden. Maar anders dan bij Thalys kun je bij boekingen één ticket kopen van begin tot eindstation, ook als je daarvoor moet overstappen van of op andere treinen. Hierbij heb je de keuze tussen flexibele, maar prijzige tickets waarbij je nog kan kiezen met welke ICE je reist, of 'Spartickets' waarbij je vooraf het ICE- of IC-traject vastlegt ('Zugbindung'). Die tickets zijn een stuk goedkoper, zeker als je ruim op voorhand boekt.



Voor reizen naar Keulen is Thalys vaak duurder dan de ICE.