

CRUISEMagazine

Mei 2026 • Nr. 76

Verschijnt in februari, mei, september, december. P708018 • 2099 Antwerpen X

Waarde: € 12

De Donau

de rivier die Europa herschreef

OOK IN DIT NUMMER

BESTEMMING

Japan

REISGIDS

Noorse Fjorden met
Havila Voyages

REDERIJ IN DE KIJKER

Explora Journeys



Dagtrip naar een andere planeet

Bij Hverir, aan de rand van het Mývatn-meer, toont IJsland een van zijn meest pure en ruwe gezichten. Vanaf de parking al hoor je het sissende geluid van ontsnappende stoom, terwijl de indringende geur van zwavel meteen duidelijk maakt dat de aarde hier leeft. Stoompluimen en borrelende modderpoelen domineren het kale, okerkleurige landschap. Hier groeit nauwelijks vegetatie. Het lijkt wel of je op een andere planeet bent. In de late middeleeuwen werd de helft van Europa's zwavel hier gewonnen. Het was essentieel voor de productie van buskruit. Vandaag is Hverir een van de meest indrukwekkende geothermische gebieden van IJsland. Vanuit Akureyri of Húsavík is dit dé excursie die je moet doen. Vaak wordt een bezoek aan Hverir gecombineerd met andere natuurfenomenen rond het Mývatn-meer, wat deze excursie tot een van de meest gevarieerde van Noord-IJsland maakt.

Foto: Mike Louagie



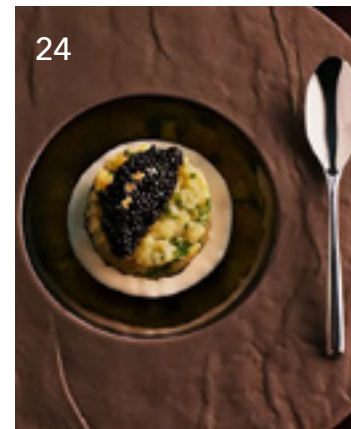
INHOUDSTAFEL



6



14



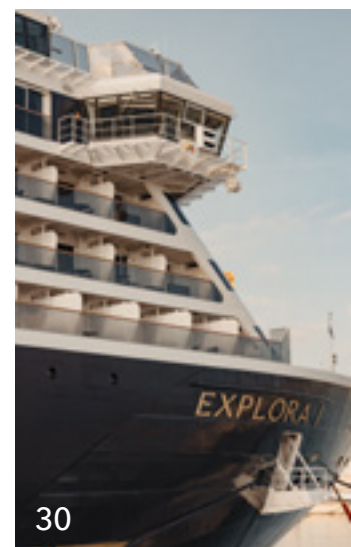
24



10



16



30

Blikvanger

- 2** Natuurfenomenen rond het Mývatn-meer. Je lijkt wel op een andere planeet.

Cruise SOS

- 6** Het vertekend beeld van virussen op cruiseschepen toegelicht.

Cruisenieuws

- 7** Nieuws en wetenswaardigheden uit de cruisewereld.

Reisgids

- 10** De Noorse fjorden intens beleeft.

Kompas

- 14** De verschillen tussen de Noord- en Zuidpoolcirkel.

Coververhaal

- 16** De Donau: meer dan een rivier die verschillende landen doorkruist.

Dossier

- 24** Welke dinerconcepten vindt u bij welke rederij en andere culinaire hoogstandjes.

Rederij in de kijker

- 30** Explora Journeys: een totaal-ervaring die sterk aanleunt bij die van een hoogstaand resort.

Bestemming

- 32** Japan, overweldigend in zijn contrasten.

Testimonial

- 38** Samen met Japanners op cruise rond Japan...

Cruisewereld

- 40** Wat er aan de hand is met Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH), de groep achter Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises en Regent Seven Seas?



Cruise Magazine wordt gedrukt op FSC-gecertificeerd papier en verzonden in recyclebare biobased suikerriet folie

WOORD VOORAF

Beste cruiseliefhebbers,

Soms vertelt een rivier meer dan een geschiedenisboek. De Donau doorkruist tien landen, verbindt volkeren die eeuwenlang elkaars burens waren - dan weer elkaars vijanden - en bundelt die geschiedenis in wat u vandaag als reiziger kan beleven in een enkele riviercruise. Wie meereist langs de oevers van Passau, Wenen, Bratislava en Budapest, begrijpt al snel dat een Donaucruise veel meer is dan een aaneenschakeling van mooie steden. Het is als een reis door het hart van Europa.

We trekken in dit nummer ook langs de legendarische Noorse kust, ditmaal aan boord van de gloednieuwe Havila Capella. Een schip dat milieubewustzijn en comfort op een verrassend hoog niveau combineert, in een eerlijk en boeiend verslag van wat slow travel werkelijk betekent.

Een riviercruise op de Donau is een reis door het hart van Europa

Waarom draagt u in Noorwegen een T-shirt op de poolcirkel, terwijl u in Antarctica een parka nodig heeft op exact dezelfde breedtegraad? Het antwoord is fascinerender dan men zou verwachten.

Al even fascinerend is Japan. Het overweldigt, verbaast, en is - eerlijk gezegd - ook een tikkeltje eigenwijs. Dat mocht ik onlangs zelf ondervinden, tijdens een van onze welbepaalde groepsreizen. Tegelijk scheepte ook Mike Louagie in voor een Japan-cruise, aan boord van een ander schip (Diamond Princess). Omringd door Japanse medepassagiers ontdekte ook hij hoe toegankelijk dit fascinerende land wordt wanneer een cruiseschip als uitvalsbasis dient.

Voor de fijnproevers onder u: het culinaire dossier in dit nummer duikt in de gastronomische ambities van de grote luxerederijen. Van Silversea tot Explora Journeys, van Crystal Cruises tot Hapag-Lloyd. Fine dining heeft de laatste jaren tot een soort sterrenstrijd op zee geleid. De standaard is bijzonder hoog, zoveel is duidelijk.

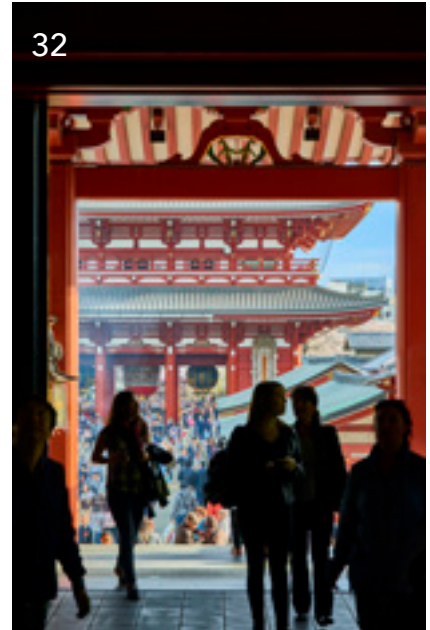
Tot slot volgen we de ontwikkelingen rond Norwegian Cruise Line Holdings op de voet. De komst van activistische investeerders en een nieuwe CEO zorgen voor een ingrijpende koerswijziging binnen de groep. Wat betekent dat voor u als reiziger?

Zoals steeds hopen we u te inspireren én te informeren - voor uw volgende cruise, of die nu langs de Donau voert, de Noorse kust of de kust van Japan.

Veel leesplezier!

Ben Scheefhals,
namens het ATC Cruises team

32



42



COLOFON

Gratis magazine mag niet doorverkocht worden, uitgegeven door ATC Cruises.

Waarde € 12

Versijnt 4 keer per jaar: 20^{ste} jaargang

V.U.: Ben Scheefhals, Mechelsesteenweg 62
2018 Antwerpen

Hoofdredacteur: Tom Geerts

Redactie: Tom Geerts, Mike Louagie,
Ben Scheefhals

Concept en vormgeving: Andres Charlier

Druk: Drukkerij Moderna

Maatschappelijke Zetel: ATC Cruises,
Mechelsesteenweg 62 2018 Antwerpen

Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de eigenaar. Slechts een niet commercieel privé gebruik is toegestaan in het kader van de wetgeving op auteursrecht. © 2026 ATC Cruises



Help, er is een virus aan boord!

Het nieuws sloeg eerder deze maand in als een bom: op de Nederlandse expeditiecrui­ser MV Hondius, onderweg van Argentinië naar Kaapverdië, zijn meerdere passagiers ernstig ziek geworden en overleden ten gevolge van het hantavirus. Begrijpelijk dat veel cruise­fanaten zich nu vragen stellen. Maar laten we even rustig ademen en de feiten erbij nemen - want er is meer aan de hand dan de meeste media laten uitschijnen.

Eerst: wat is er precies gebeurd?

Het hantavirus wordt overgedragen via knaagdieren (beten, uitwerpselen of opgedroogde stofdeeltjes die worden ingeademd). De WHO heeft een zeer sterk vermoeden dat de eerste besmetting meer dan waarschijnlijk reeds vóór de cruise aan land werd opgedaan - vermoedelijk tijdens de excursies in Patagonië - en het virus pas daarna aan boord is meegebracht. Dit is dus geen klassieke scheepsuitbraak waarbij passagiers elkaar via de lucht besmetten, en dat maakt een wereld van verschil.

Is een cruiseschip dan werkelijk zo'n broeihaard?

Nee. Maar cruiseschepen worden wél veel strenger gevolgd dan andere toeristische verblijfsvormen of transportmiddelen. Hotels rapporteren ziektegevallen door­gaans niet, vliegtuigen amper. Of althans niet met dezelfde snelheid. Cruiseschepen

daarentegen zijn wettelijk verplicht om ziektecijfers onmiddellijk te melden aan instanties zoals de CDC*. Die transparantie is op zich toe te juichen, maar heeft ook een keerzijde: het maakt cruise­schepen tot een makkelijk doelwit in de media, terwijl vergelijkbare incidenten elders simpelweg onder de radar blijven. Dat vertekent het beeld aanzienlijk.

Wat de luchtkwaliteit betreft: moderne H13 HEPA-luchtfilters verwijderen 99,9% van de luchtgedragen ziekte­kiem­men. Veel grote rederijen combineren die filters bovendien met bipolaire ionisatie of UV-C-licht. En wat het norovirus betreft - die andere bekende boosdoener op schepen: volgens een CDC-rapport over meer dan 127 miljoen cruise­passa­giers (periode 2006–2019) daalde het aantal gevallen van maag­darm­klachten op cruiseschepen gestaag, tot minder dan 17 gevallen per 100.000 reisdagen. Anders gezegd: van elke 6.000 passagiers-

dagen aan boord werd er gemiddeld slechts één geval gemeld.

Aan boord werkt het personeel continu aan desinfectie, en zowat in elk restaurant worden passagiers actief aangemoedigd om steeds hun handen te reinigen voor ze aan tafel gaan.

Wat kun je zelf doen?

Handen wassen met water en zeep - niet alleen ontsmettingsgel - blijft de meest effectieve bescherming. Meld eventuele symptomen meteen bij de scheepsarts. En misschien wel de belangrijkste les uit deze zaak: wees bij exotische bestemmingen heel voorzichtig met lokale fauna en flora, ook aan land. Vermijd direct contact met wilde dieren, en was na elke landexcursie grondig de handen - ongeacht met welk transportmiddel je reist of waar je verblijft.

Cruisen is en blijft een van de veiligste en meest gecontroleerde vormen van reizen. Juist die transparantie - de mel­dings­plicht die de sector kenmerkt - zou als een pluspunt moeten worden gezien, niet als bewijs van gevaar. De zee is groot, maar de hygiëne­pro­to­col­len aan boord zijn dat ook. ■

* CDC (Centers for Disease Control and Prevention) houdt zich bezig met het bewaken, onderzoeken en voorkomen van ziektes en gezondheidsbedreigingen, zowel in de VS als internationaal. Het is ook deze instantie die cruiseschepen verplicht om ziektecijfers te rapporteren. Bron: <https://www.cdc.gov/>



AmaWaterways-vloot groeit naar meer dan 50 schepen

AmaWaterways kondigde zijn grootste vlootuitbreiding ooit aan: van 31 schepen vandaag naar meer dan 50 tegen 2032. De sterkste focus blijft op Europa, met 15 nieuwe schepen, maar daarbuiten (Afrika en Azië) ligt de groei het hoogst: daar stijgt de capaciteit met meer dan 60%.

Concreet al bevestigd: AmaNubia vaart vanaf september 2026 op de Nijl (76 passagiers), gevolgd in 2027 door AmaRudi op de Donau - het tweede extra brede schip na AmaMagna, voor 196 passagiers - en AmaMaya op de Mekong (120p.). Ook in 2027 verschijnt AmaFiora op de Rijn (152p.). Voor 2028 staan AmaClara op de Rhône, AmaGaia op de Douro en AmaCleo op de Nijl gepland.

Daarmee versterkt AmaWaterways zijn aanwezigheid zowel op de Nijl als op de Douro tot vier schepen. Een tweede schip op de Chobe-rivier in Afrika is eveneens in voorbereiding.



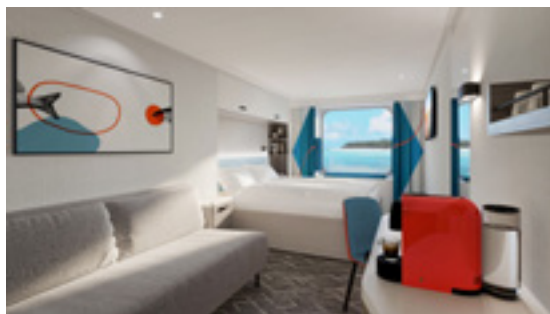
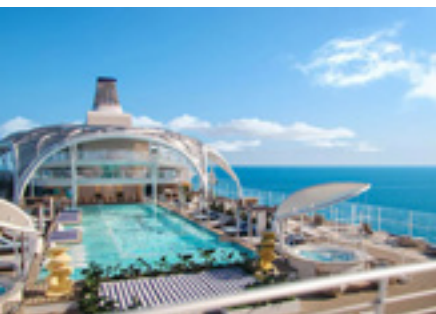
TUI Cruises klaar voor de zomer met MeinSchiff Flow

Op 20 juni 2026 vindt in de haven van Triëste de doopceremonie plaats van Mein Schiff Flow, het tweede schip in de nieuwe Intuition-klasse van TUI Cruises. Aansluitend vertrekt het schip op haar 'maiden voyage' naar Palma de Mallorca, van waaruit het de ganse zomer cruises aanbiedt op de Westelijke Middellandse Zee, variërend van 7 tot 11 nachten.

Vanaf half oktober trekt Mein Schiff Flow dan richting Noord-Europa; een verrassende maar tegelijk bewuste koerswijziging, want het schip stond oorspronkelijk gepland voor routes in het Midden-Oosten. Die werden om veiligheidsoverwegingen geschrapt en vervangen door een gevarieerd winterprogramma vanuit Hamburg

en Kiel naar de Baltische steden en de Noorse fjorden. Terwijl veel rederijen hun grote schepen in de winter naar warmere oorden sturen, kiest TUI Cruises hier dus voor de winterse charme van het noorden.

Mein Schiff Flow is het zusterschip van Mein Schiff Relax (2025) en het grootste schip ooit in de TUI-vloot. Kenmerkend is de grote nadruk op ruimte en rust, zelfs op een schip met bijna 4.000 passagiers. Zo zijn ondermeer een 25 meter lang buitenzwembad en de uitgebreide spa & wellness faciliteiten vaste handelsmerken van de Mein Schiff-vloot.



◀ Een moderne inrichting met veel licht en buitenruimtes aan boord van de nieuwe Mein Schiff Flow

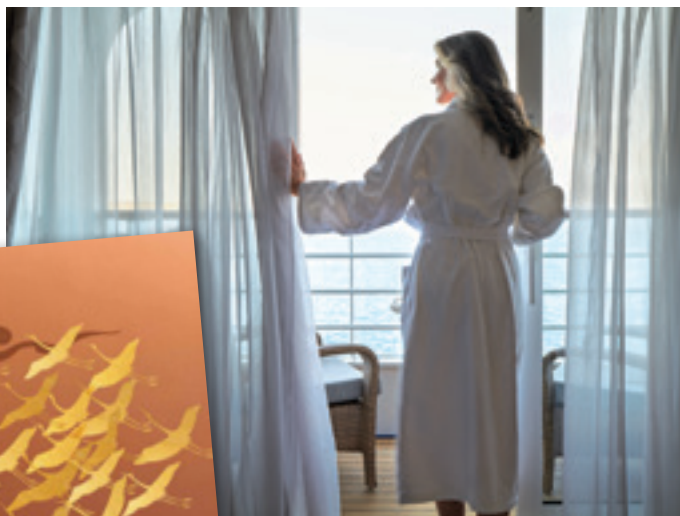
Oceania Cruises ruilt capaciteit in voor klasse

In november 2027 verlaat Oceania Insignia na 25 jaar trouwe dienst de vloot van Oceania Cruises, om als residentieel cruiseschip een nieuw leven te beginnen bij Crescent Seas. Maar Oceania laat haar vloot geenszins krimpen: diezelfde maand verwelkomt de rederij Oceania Aurelia - een grondig getransformeerde versie van de huidige Oceania Nautica - en meteen ook een conceptuele koerswijziging.

Waar Nautica tot 670 passagiers vervoerde, kiest Oceania voor Aurelia bewust voor minder: maximaal 476 gasten, bediend door 400 bemanningsleden. Van de 238 accommodaties zijn er 179 ingericht als suite, de meeste groter dan 28m², sommige zelfs tot 93 m². Butlerservice, aparte leef- en eetkamers, en een nieuwe Founders Bar zetten de toon. Aurelia wordt duidelijk ontworpen voor langere reizen (als een soort club op zee), eerder dan een klassiek cruiseschip.

Dat vertaalt zich ook in het vaarschema. Na de inauguratiereizen eind 2027 neemt Aurelia de 180-daagse wereldcruises van

Oceania voor haar rekening in zowel 2028 als 2029, aangevuld met een reeks Grand Voyages. Oceania Sonata, het grootste schip ooit in de vloot, doet dan weer in augustus 2027 zijn intrede en moet samen met Aurelia voor een sterk vernieuwde vloot zorgen.



Meer havens rekenen extra kosten aan cruisepassagiers

Wie deze zomer met een cruiseschip de Griekse eilanden of Barcelona aandoet, betaalt voortaan een verplichte lokale bijdrage, een trend die zich lijkt verder te zetten. Griekenland voerde sinds vorig jaar een ontschepingsbijdrage in voor alle cruisehavens. De taks geldt enkel voor passagiers die effectief van

boord stappen; wie aan boord blijft, betaalt niets. In het hoogseizoen (juni t/m september) loopt de bijdrage op tot €20 pp in Santorini en Mykonos, en €5 in andere Griekse havens. De taks verschijnt als afzonderlijke post op de boordrekening, los van eventuele excursiekosten.

In Barcelona werd de toeristentaks

verder opgetrokken. Cruisepassagiers betalen nu €9 voor een aanloop van meer dan 12 uur, en zelfs €11 voor kortere bezoeken (de zogeheten 'Day-tripper penalty'). Verdere verhogingen zijn gepland tot 2029.

Venetië deed dit al eerder met zijn contributo di accesso van €5 voor dagtoeristen, ingevoerd in 2024.



S

Oceania Sonata™

A SYMPHONY OF LUXURY



- Ontdek het **nieuwste, toonaangevende schip vanaf zomer 2027**
- **10 culinaire concepten**, waaronder 2 primeurs: **La Table** (het enige door Maîtres Cuisiniers de France erkende restaurant op zee) en **Nikkei Kitchen**
- Grootste schip in de vloot, maar **intiem van schaal** (max. 1.390 passagiers)
- Lichte, residentiële inrichting en design, met nieuwe suite categorieën
- Volledig nieuwe scheepsklasse met, na Oceania Sonata, nog 4 extra schepen gepland (2029, 2032, 2035, 2037)

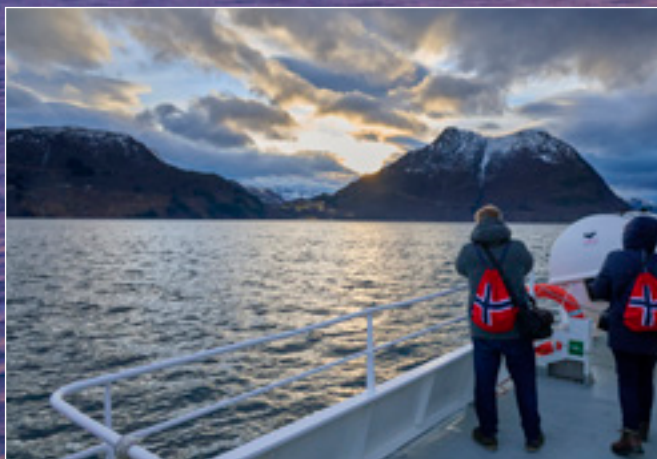
OCEANIA
CRUISES®
YOUR WORLD. YOUR WAY.®

De legendarische Noorse kustroute in een nieuw kleedje

Met Havila als moderne, milieubewuste variant van de Noorse kustroute

Tekst en foto's: Mike Louagie

Het is begin maart en ik stap in Bergen aan boord van de gloednieuwe Havila Capella, klaar voor een reis langs een van Europa's meest legendarische kustlijnen. Dagelijks vertrekt vanuit Bergen een schip richting Kirkenes, waar de grenzen van Noorwegen, Finland en Rusland met elkaar flirten. Deze maritieme levenslijn verbindt steden, fjorden en eilanden sinds 1893. Naast het bekende Hurtigruten is er een nieuwe speler: Havila.



Ecologisch

Voor de Noren dient de “postboot” als openbaar vervoer. Daarom krijgen de rederijen subsidies.

Daar hangen voorwaarden aan vast: er moet geïnvesteerd worden in ecologie en er moet klokvast gevaren worden. Een beetje competitie kan geen kwaad, dacht de politiek. Zo werd de concessie voor de “postboot” verdeeld tussen Hurtigruten (7 schepen) en Havila (4 schepen).

Havila heeft meteen geïnvesteerd in vier milieuvriendelijke, hybride schepen, aangedreven door een combinatie

van elektriciteit, vloeibaar aardgas en biogas. Veel passagiers kiezen daarom bewust voor Havila.

Met schepen van gemiddeld 30 jaar oud mikt Hurtigruten voorlopig op een transitieperiode met biodiesel en walstroom.

Een strak tijdschema

Er wordt 34 keer aangelegd op een reis van elf dagen. Dat ligt contractueel vast. Het vaarplan is tot op de minuut uitgewerkt. Daardoor weten gasten altijd wat ze kunnen zien. Voorbeeld: 15u,

Kjeungskjær-vuurtoren aan bakboord. Of: Het kruisen van het zuidwaartse vaartuig om 20u (met sloopconcert).

Is er met dit strak uurrooster wel voldoende tijd om aan land te gaan? Ja, op de beste plaatsen zijn er excursies die minutieus passen in het vaarschema.

In Ålesund kies ik voor de daguitstap naar het Geirangerfjord, dat nog in winterslaap is. In Bodø zie ik de Saltstraumen, de sterkste getijdenstroming ter wereld. En in Tromsø maak ik kennis met de Sami-cultuur. ▶



► Is dit nog een cruise?

“Een cruise is niks voor mij, maar dit wel” zegt een passagier. Toch is dit meer cruise dan hij denkt. De hutten zijn even kwalitatief als op een cruiseschip. Suites met balkon. Binnen- en buitenhutten. Er is voor elk budget wel iets.

Het gastronomisch niveau ligt bij Havila verrassend hoog. De maaltijden zijn gericht op lokale producten. Elk diner bestaat uit drie gangen met telkens drie keuzes. Ook ontbijt en lunch zijn voortreffelijk. Er zijn veel tafels voor singles of koppels.

Het interieur van Havila is strak. Bij de concurrent is de inrichting klassieker, meer Noors.

Het zijn de grote ramen, van vloer tot plafond, die de kracht van de Havila-architectuur vormen.

Het hart van Havila Capella is het centrale atrium, met glazen liften. De Hurtigrutenshippen komen uit een ander tijdperk en zijn vele malen traditioneler.

Wat verschilt dan wel met een cruise? Lokale mensen die slechts één nacht meevaren. Of het gemak waarop gasten en bezoekers aan boord kunnen. Wie wil kan in de Lofoten van boord gaan, enkele nachten in een hotel verblijven en daarna met een volgend schip de reis verderzetten.

Het leven aan boord

Gala-avond? Optredens? Die zijn er niet. Wel is er de dagelijkse briefing. De boorddirecteur bespreekt de route, deelt weetjes over de Noorse natuur, cultuur en taal. Noem het maar een exploratiecruise.

Bepaalde rituelen horen erbij. Wanneer het schip de Noordpoolcirkel passeert, verschijnt zeegod Njord en wordt (wie wil) symbolisch gedoopt met ijsblokjes in de nek.



▲ Ik maak kennis met de Sami-cultuur in Tromsø

▲ Op de beste plaatsen zijn er excursies die minutieus passen in het vaarschema.

► Het interieur van Havila is strak. Bij de concurrent is de inrichting klassieker, meer Noors.



In de winter zorgt de natuur voor het spektakel. Ik activeer het “aurora alert:” op het telefoontoestel in mijn hut. Dat wil zeggen dat ik akkoord ben om gewekt te worden als er noorderlicht is.

Slow travel op zee

De zeereis langs de Noorse Kust is een perfect voorbeeld van slow travel. Havila heeft langs de grote ramen knusse zetels gezet. Een passagier vertelt me dat hij voor het eerst in tien jaar opnieuw

een boek leest, met het voorbijglijdende panorama als achtergrond.

Dat trage landschap is de echte kern van deze reis. Ruige kustlijnen, kleine vissershavens, fjorden en eilanden volgen elkaar op. In de Lofoten vaart het schip een heel stuk binnendoor, iets wat andere cruiseschepen zelden doen. Dat zorgt voor beschutting en voor eindeloze landschappen. Met meerdere stops per dag is het ritme van de reis totaal anders dan op een klassieke cruise.

Een reis door alle seizoenen

Wanneer ga je best? Elke dag opnieuw vertrekt er een schip uit Bergen: win-

ter, lente, zomer en herfst. Elk seizoen is bijzonder. Begin maart ontwaakt de zon uit zijn winterslaap, wat prachtig is op de besneeuwde landschappen. Het is 's nachts nog pikdonker, ideaal voor het noorderlicht. De lente betekent een explosie van groen. In de goede maanden zijn het Geirangerfjord en Trollfjord ijsvrij. Daar met de postboot varen is fantastisch.

Met Hurtigruten kies je voor traditie. Met Havila ontdek je Noorwegen aan boord van moderne, hybride schepen met grote glaspartijen. Wat blijft, is het ritme van de Noorse kust: traag, indrukwekkend en onvergetelijk. ■



- ▲ Zeegod Njord doopt symbolisch iedereen (die wil) met ijsblokjes.
- ▲ Activeer het “aurora alert” op het telefoontoestel in je hut, zodat je gewekt wordt als er noorderlicht te zien is.
- ◀ Viskoppen die te drogen hangen op een traditionele wijze bij één van de stopplaatsen.



Een T-shirt in het noorden, een parka in het zuiden

Dezelfde breedtegraad, totaal verschillende werelden. Hoe kan dat?

Het is dag vier van onze cruise richting Noord-Noorwegen. Terwijl de meesten nog aan het ontbijten zijn passeren we de Noordpoolcirkel. Deze belangrijke breedtegraad herken je aan een metalen wereldbol die staat op het mini-eiland "Vikingen". Later op de dag zal een doopritueel volgen.

Maar wat is de Noordpoolcirkel precies? Net als de Evenaar is de Noordpoolcirkel een denkbeeldige lijn op aarde. De evenaar vormt het nulpunt van alle breedtegraden. Wie naar het noorden reist op de wereldbol, komt uit op 66°33' noorderbreedte: de

Noordpoolcirkel. De Noordpool zelf ligt op 90°.

Waarom precies 66°33'? Dat heeft alles te maken met de scheefstand van de aarde. Onze planeet helt ongeveer 23°27', en precies die hoek bepaalt waar de zon nog net een volledige dag

boven of onder de horizon kan blijven.

Vanaf deze breedtegraad en verder noordwaarts heb je minstens één dag per jaar de middernachtzon en minstens één dag per jaar de poolnacht. Hoe verder je naar het noorden gaat, hoe langer deze periodes duren.

In spiegelbeeld geldt hetzelfde aan het zuidelijk halfrond met de Zuidpoolcirkel.

Twee erg verschillende cruiseregio's

Op het eerste gezicht lijken de Noordpoolcirkel (66°33' NB) en de Zuidpoolcirkel (66°33' ZB) perfect symmetrisch. Toch zijn de omstandigheden op deze twee parallellen fundamenteel verschillend, zeker als we deze twee drukbevaaren cruiseregio's met elkaar vergelijken: de Noorse Kust en het Antarctisch Schiereiland.

In Noorwegen snijdt de poolcirkel het landschap ten zuiden van de Lofoten, ver onder Tromsø, de grootste stad van Noord-Noorwegen. In de zomer is groen de dominante kleur, en is van ijs geen sprake. Om pakijks te zien moet je al 1.500 km verderop, voorbij Spitsbergen.

In Antarctica daarentegen is ijs op deze breedtegraad geheel normaal. Het

Lemairekanaal, op ongeveer 65° zuiderbreedte, is een van de meest iconische passages van het Antarctisch Schiereiland. Daar heb je in de zomer altijd sneeuw en ijsbergen, soms in die mate dat schepen er niet door kunnen varen.

Nog een ander voorbeeld: Longyearbyen (Spitsbergen) ligt op 78° NB, en is het ganse jaar door bereikbaar. Dat een schip deze breedtegraad bereikt zal nooit in het nieuws komen.

Maar als een schip in het zuidpoolgebied dezelfde breedtegraad (78° ZB) bereikt, dan is het alle hens aan dek op social media. In februari slaagde Ortelius van Oceanwide Expeditions in deze uitzonderlijke prestatie.

De oorzaak ligt dieper dan je zou denken

Het Arctisch gebied is een oceaan omringd door continenten. Tijdens de zomer absorberen landmassa's zonnestraling en geven warmte af aan de atmosfeer. Bovendien dringt warm Atlan-

tisch water ver naar het noorden door via de Noord-Atlantische zeestroom, het verlengde van de Golfstroom. Daardoor blijven de temperaturen zelfs in het noorden van Noorwegen relatief mild.

Antarctica is het omgekeerde: het is een hoog, met ijs bedekt continent dat door oceaan wordt omringd. De uitgestrekte Antarctische ijskap weerkaatst een groot deel van de inkomende zonnestraling. Tegelijk vormt de Antarctische Circumpolaire Stroom een krachtige oceanische barrière die het continent isoleert van warmere watermassa's. Zelfs tijdens de zomermaanden blijven lucht- en zeetemperaturen dicht bij het vriespunt en blijft er uitgestrekt zee-ijs aanwezig.

De twee poolcirkels delen dezelfde breedtegraad. Maar ze delen niet hetzelfde klimaatsysteem. Daardoor wandel je in de zuidelijke zomer op 66° met poolaarzen en parka, terwijl je voor het hoge noorden, in de zomer, zonder probleem de mouwen kan opstropen. ■



COVERVERHAAL

De Donau, de rivier die Europa herschreef

Van het Zwarte Woud naar de Zwarte Zee



De Donau is met haar 2.850 kilometer de op één na langste rivier van Europa (nvdr: de Wolga is met 3.530 nog een heel stuk langer), maar haar betekenis gaat veel verder dan die cijfers. De Donau ontspringt in het Zwarte Woud en stroomt via tien landen naar de Zwarte Zee. Onderweg verbindt ze regio's die geografisch, cultureel en historisch sterk van elkaar verschillen.

Wat de Donau bijzonder maakt, is dat ze niet alleen een natuurlijke levensader doorheen Europa is, maar ook de geschiedenis mee heeft helpen schrijven.

De rivier heeft namelijk eeuwenlang gefunctioneerd als grens, als handelsroute en als verbindingsas tussen landen en regio's.

Een Donaucruise is daardoor veel meer dan een aaneenschakeling van leuke steden.

Een rivier als grens en ontmoetingslijn

Waar vandaag cruiseschepen rustig voorbij glijden, bewaakten ooit Romeinse forten de grens van het rijk. Deze grens, in het Latijn bekend als de limes, was geen abstracte lijn, ▶



▶ maar een systeem van forten en wachttorens. De aanwezigheid van het Romeinse leger zorgde ervoor dat langs de zuidelijke oever steden en infrastructuur ontstonden. Aan de noordzijde bleef het landschap lange tijd minder ontwikkeld, tenminste volgens Romeinse normen. Die tegenstelling heeft een blijvende invloed gehad op hoe regio's zich later hebben ontwikkeld.

Na de val van het Romeinse Rijk veranderde de rol van de Donau ingrijpend. De rivier werd geen scheidings-

lijn meer, maar een route waarlangs volkeren zich verplaatsten. Migraties, invasies en handelscontacten zorgden voor een vermenging van culturen. Dat is vandaag nog zichtbaar in de regio's langs de rivier.

De Donau als economische as

Tijdens de Habsburgse monarchie (1526-1804) groeide de Donau uit tot een belangrijke levensader. De rivier maakte het mogelijk om goederen efficiënt te vervoeren over lange afstanden, wat cruciaal was in een tijd waarin

landtransport beperkt was. Steden langs de Donau ontwikkelden zich daardoor tot handelscentra. Langs de oevers ontstonden havens, pakhuizen en markten. De rivier werd een essentieel onderdeel van het economische netwerk van Centraal- en Oost-Europa.

Door deze landen en steden met een schip te bezoeken zit je als cruisetoeerist op de beste plaats om de geschiedenis beter te begrijpen.

Passau: waar drie rivieren samenkomen

Vele cruises beginnen in Passau (of in de buurt ervan). Deze fotogenieke Beierse stad ligt op de samenvloeiing van de Donau, de Inn en de Ilz, wat haar al vroeg tot een belangrijk knooppunt maakte.



▲ Zicht op Passau, de fotogenieke Beierse stad ligt op de samenvloeiing van de Donau, de Inn en de Ilz

➤ Éen van de meest herkenbare delen van de Donau: de Wachau-vallei.

Passau heeft een compacte historische kern, met smalle straatjes, gekleurde huizen en pleinen die goed bewaard zijn gebleven. De Stephansdom vormt het centrale punt van de stad. Het indrukwekkende orgel moet je zeker gaan bekijken, en beluisteren indien mogelijk.

Op de website van de dienst voor toerisme vind je een plan met de beste plekken om Passau te fotograferen, zoals het panorama vanaf de Oberhausberg.

Vanuit Passau begint de Donau haar traject richting Oostenrijk, en verandert het landschap geleidelijk van Zuid-Duits naar Oostenrijks.

Na de val van het Romeinse Rijk veranderde de rol van de Donau ingrijpend. De rivier werd geen scheidingslijn meer, maar een route waarlangs volkeren zich verplaatsten.

De Wachau-vallei

De Wachau-vallei is een van de meest herkenbare delen van de Donau. Het beroemde traject tussen Melk en Krems is slechts 35 km lang, maar wat een heerlijke passage!

In Melk domineert de abdij het landschap. Het barokke complex ligt op een rots boven de rivier en is van ver zichtbaar. Binnenin geven de rijk gedecoreerde zalen en de bibliotheek een beeld van de invloed die religieuze instellingen hier ooit hadden.

Het fotogenieke Dürnstein charmeert meteen met zijn pastelkleurige straatjes, barokke kerktoren en de ruïne die hoog boven de Donau waakt. Vanaf het schip ontvouwt zich een postkaartdecor van wijngaarden, oude stadsmuren en terrassen waar een glas lokale wijn lonkt. ▶





▲ *Schloss Schönbrunn geeft inzicht hoe de keizerlijke familie en hun entourage leefden aan het Habsburgse hof*

➤ *Stephansdom met zijn kleurrijke dak en gotische torens.*



▶ Weense charme

Wenen verwelkomt cruise gasten met keizerlijke grandeur, brede boulevards en een skyline van paleizen, koepels en kerktorens. Achter die statige façade vindt men een bruisende hoofdstad op mensenmaat. Het fijne is dat het toerisme zo verweven is met het dagelijkse leven. De bekende koffiehuisen zijn er evenveel voor de lokale bevolking als voor de bezoekers van één dag.

Wenen is een van de belangrijkste culturele stops langs de Donau. Hoe lang je hier ook bent, dit is een stad waar je maar niet genoeg van krijgt. Excursies helpen je om op een efficiënte manier de kostbare tijd in te vullen.

Tegelijk nodigt de stad uit om te vertragen. De sfeer voelen is belangrijker dan een to-do lijst af te werken.

Je kan gewoon door de straten dwalen en genieten van de rijke mix aan stijlen, van barokke herenhuizen en Jugendstilgevels tot Biedermeier villa's en neogotische openbare gebouwen.

Schloss Schönbrunn geeft inzicht hoe de keizerlijke familie en hun entourage leefden aan het Habsburgse hof, terwijl de Hofburg het politieke machtscentrum was.

De Stephansdom is het spirituele hart en een van de bekendste symbolen van Wenen. Met zijn kleurrijke dak, gotische torens en rijke geschiedenis

weerspiegelt de kathedraal eeuwen van geloof, kunst en stedelijke trots.

De Staatsopera en de vele concertzalen tonen de rol van Wenen in de Europese muziekgeschiedenis.

Caleidoscopisch Bratislava

Terwijl Wenen wereldwijd van een vijfsterrenreputatie geniet weten velen niet dat het nabije Bratislava de hoofdstad van Slowakije is. De stad heeft nochtans lang een strategische rol gespeeld door haar positie op de drielandengrens tussen Oostenrijk, Tsjechië en Hongarije.

Vandaag is dat minder zichtbaar in politiek opzicht, maar nog wel

in de culturele mix die je in de stad terugvindt. Het oude centrum nodigt uit om er te kuieren. Bezoek zeker de Blauwe kerk, de blauwste die je ooit zal zien. Maak een uitstap naar het Devin kasteel op de heuvel. Het uitzicht maakt duidelijk hoe belangrijk de ligging van de stad was.

De turbulente geschiedenis heeft onmiskenbaar kunst en architectuur van de stad gevormd, van barok en art nouveau naar de Sovjetstijl. De Upside down pyramid. De UFO. De Nedbalka Gallery (ook wel het Slowaakse Guggenheim genoemd). Street art. Wedden dat deze stad DE ontdekking van de cruise wordt?

Hongaarse grandeur

Budapest, de Hongaarse hoofdstad, wordt door de rivier verdeeld in Buda en Pest, twee delen met elk een eigen karakter. Buda ligt hoger en bevat historische gebouwen zoals het kasteel en het Vissersbastion. Pest is vlakker

en vormt het economische en culturele centrum. De Kettingbrug verbindt beide stadsdelen en is een belangrijk visueel en functioneel element.

Het parlement, gelegen langs de rivier, is een van de meest herkenbare gebouwen van Europa. Het lijkt op het Britse parlement, vooral qua grandeur en neogotische stijl.

Het gebouw werd eind 19^{de} eeuw ontworpen in een periode waarin het Paleis van Westminster in London gold als hét voorbeeld van parlementaire architectuur.

Het combineert Britse neogotiek met eigen Hongaarse elementen, zoals de grote koepel.

Naast architectuur spelen de thermale baden een belangrijke rol. Deze baden maken gebruik van natuurlijke warmwaterbronnen en zijn diep verankerd in de lokale cultuur.

Het trotse Boedapest fonkelt nog meer als de avond valt. De spectaculaire verlichting op bruggen, paleizen

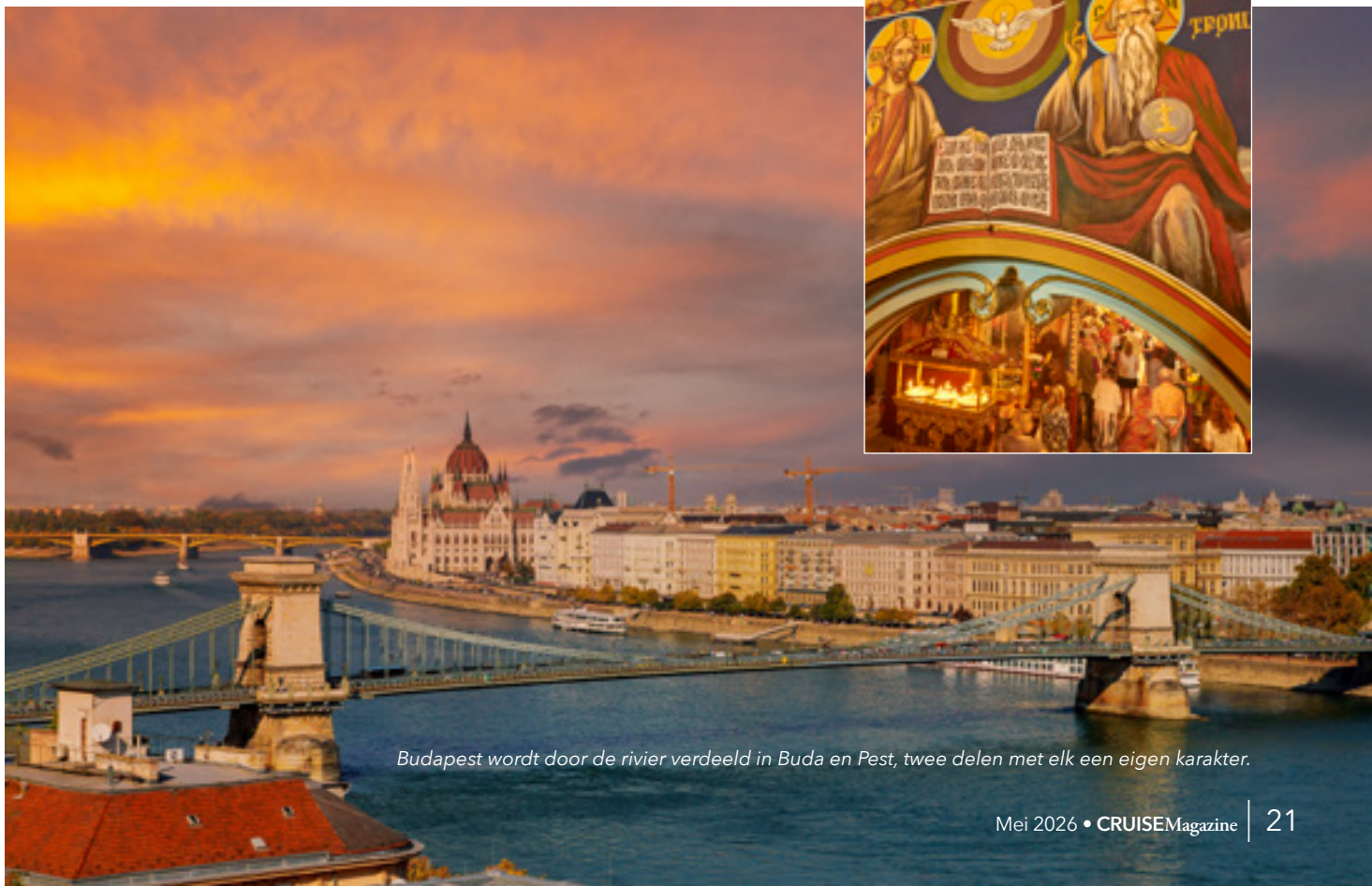
en het parlement zorgen voor een magisch decor.

Richting Balkan

Wanneer de cruise verder gaat richting Servië en Kroatië, veranderen decor en context aanzienlijk. Belgrado ligt op de samenvloeiing van de Donau en de Sava en heeft een lange geschiedenis van conflicten en machtswissels. Dat zie je terug in het stadsbeeld, dat nog steeds de sporen draagt van de invloed van de USSR.

In het straatbeeld zie je het gebruik van zowel cyrillisch- als Latijns schrift. De kerken zijn orthodox-christelijk en de gidsen gaan honderduit vertellen

▼ *Kleurrijke fresco in het Rilaklooster, Bulgarije.*



Budapest wordt door de rivier verdeeld in Buda en Pest, twee delen met elk een eigen karakter.

► over de gedeelde Balkan- en Zuid-Slavische geschiedenis. Dit wordt een verrassend boeiende citytrip, in een stukje Europa dat we te weinig kennen.

Vanaf Belgrado zal de communistische invloed blijven verwonderen tot aan de monding in de Zwarte Zee. Sommige rederijen nodigen eminente sprekers uit die tijdens het varen meer uitleg geven over het Europa van voor en na de val van de Berlijnse muur.

De Iron Gate

De Iron Gate, - de ijzeren poort - vormt een van de meest opvallende natuurlijke trajecten langs de Donau.

De rivier stroomt hier door een smalle kloof tussen de Karpaten en de Balkan. Stroomafwaarts heb je links Roemenië en rechts Servië, met

▼ *Het rotsbeeld van Decebalus is een herkenbaar element bij de Iron Gate.*

► *Kuieren door de straten van Boekarest.*

de Donau als natuurlijke grens. De schaal van het landschap verandert: de oevers komen dicht bij elkaar en de rotswanden worden dominant. Vroeger was dit een van de moeilijkst bevaarbare stukken van de hele rivier, met sterke stromingen en draaikolken. Ondieptes en rotsen lagen onzichtbaar onder het wateroppervlak. Voor schippers voelde dit als een natuurlijke barrière, een gesloten doorgang. Vandaar de metafoor van een ijzeren poort.

Het rotsbeeld van Decebalus is een herkenbaar element. Decebalus was de laatste koning van Dacië (denk aan Dacia, het Roemeense automerk), een rijk dat zich gedeeltelijk bevond in het huidige Roemenië en omgeving. Decebalus is vooral beroemd door zijn strijd tegen het Romeinse Rijk. Nog steeds is hij een nationaal symbool van verzet en onafhankelijkheid.

Vanaf de 19^{de} eeuw werd hard gewerkt om de Donau op die plaats bevaarbaar te maken. Met de verschillende natio-

nale parken op beide oevers is dit een absoluut hoogtepunt van de reis.

Een ander soort landschap kan je bezoeken vanuit Vidin, in Bulgarije. Na een busrit van een dik uur kom je bij de Belogradchik Rocks. Dit bijna buitenaards landschap ontstond over miljoenen jaren doordat afgezette zandsteenlagen omhoog werden gedrukt en daarna door erosie werden uitgesleten tot hun spectaculaire vormen.

Boekarest

Aarzel niet om een excursie te reserveren naar Boekarest. Vanuit de haven van Giurgiu is het een flinke busrit naar de hoofdstad van Roemenië. Het is de moeite waard. In de eerste plaats omdat je beter begrijpt hoe belangrijk landbouw hier is. In de zomer zijn het vooral de enorme zonnebloemvelden die indruk maken.

Voor veel West-Europeanen kreeg Roemenië eind 1989 plots een gezicht toen op televisie de dramatische val van



dictator Nicolae Ceaușescu te zien was. Na jaren van repressie kwam het regime ten val tijdens een volksoptocht, waarna Ceaușescu en zijn vrouw werden geëxecuteerd. Die beelden maakten diepe indruk en markeerden het einde van een van de hardste communistische regimes.

Wie vandaag Boekarest bezoekt, ziet nog altijd een tastbaar symbool van die tijd: het immense paleis gebouwd op bevel van Ceaușescu. Het kolossale gebouw, een van de grootste ter wereld, moest zijn macht en grandeur uitstralen, terwijl grote delen van de bevolking leefden in angst en armoede.

Boekarest werd het “Parijs van het Oosten” genoemd: in de elegante boulevards, neoklassieke gevels en belle-époquegebouwen voel je nog altijd duidelijke Franse invloed. In de 19^{de} en vroege 20^{ste} eeuw keek de Roemeense elite sterk naar Frankrijk voor mode, cultuur en onderwijs, waardoor Frans lange tijd de taal van de hogere kringen was. Ook taalkundig bestaat er een band: het Roe-

meens en het Frans behoren beide tot de Romaanse taalfamilie.

Het kasteel van Dracula

Verschillende Donaucruises hebben in Roemenië landprogramma's naar Bran Castle, wereldwijd bekend als het kasteel van Dracula. Vooral cruises die starten of eindigen in Boekarest combineren de cruise met een busrit naar Transsylvanië.

Het blijft een populaire extra omdat het een totaal andere sfeer biedt dan de Donau zelf, met middeleeuwse stadjes, kloosters en vampierlegendes.

Donaudelta en geopolitiek

De Donaudelta, waar de rivier uitmondt in de Zwarte Zee, vormt normaal het eindpunt van langere cruises. Het gebied rond de monding staat bekend om zijn biodiversiteit en uitgestrekte natuur.

Door de huidige geopolitieke situatie, worden deze trajecten amper aangeboden. Dat de Donau de grens vormt tussen Oekraïne en Roemenië zegt alles.

Seizoenen en variatie

De ervaring op de Donau verschilt per seizoen, maar de inhoud van de reis blijft grotendeels dezelfde.

In de lente en herfst ligt de nadruk op landschap en natuur, terwijl de zomer meer activiteit in de steden brengt. De winter voegt een andere dimensie toe, met kerstmarkten en culturele evenementen.

De keuze van het seizoen beïnvloedt vooral de sfeer en minder de structuur van de reis.

Het aanbod van cruises, rederijen, schepen en prijzen is erg gevarieerd.

De Donau speelt vandaag nog steeds een rol in transport en economie, maar voor reizigers is vooral haar historische continuïteit relevant. Wie deze rivier volgt, ziet niet alleen verschillende landen, maar ook hoe Europa zich heeft ontwikkeld, en hoe die ontwikkeling nog altijd zichtbaar is.

De Donau heeft Europa mee herschreven. En dat blijft ze doen, elke dag opnieuw. ■



◀ De Donaudelta, waar de rivier uitmondt in de Zwarte Zee, vormt normaal het eindpunt van langere cruises.

▼ Bran Castle, wereldwijd bekend als het kasteel van Dracula.

▼ Zicht op Mraconia Monastery in Roemenië





Culinaire sterrenstrijd op zee

8x *fine dining* aan boord van luxeschepen

Er was eens... een tijd dat 'goed eten op een cruiseschip' synoniem stond voor oneindige buffetten waarbij kwantiteit boven kwaliteit ging. Dat is vandaag wel anders. Zeker aan boord van de topspelers in de luxe cruisemarkt is *fine dining* uitgegroeid tot een van de sterkste verkoopargumenten.

Sterrenrestaurants op zee, culinaire partnerships met Michelin-gelauwerde chefs, intieme proeverijen met uitzicht op de oceaan – eten op zee was nog nooit zo goed. En de strijd allicht zelden zo felbevochten.

Toegegeven, het aanbod is indrukwekkend. En tegelijk té omvangrijk

om volledig te beschrijven. We richten ons daarom op een selectie van acht luxerederijen met telkens één of enkele kenmerkende restaurants of concepten. De rode draad? Achter elke menukaart schuilt een verhaal van passie, vakmanschap en de niet aflatende zoektocht naar het perfecte bord.

SILVERSEA S.A.L.T.

Het meest onderscheidende concept aan boord van Silversea is S.A.L.T. Chef's Table (te vinden op o.a. Silver Nova en Silver Ray), waar het menu evolueert met de bestemming. Geen vaste kaart, maar gerechten geïnspireerd op de lokale keukens van de regio waar ▶



► het schip vaart. Dat maakt het eerder een contextueel degustatieconcept dan een klassiek restaurantformat. Zeker ook het vermelden waard is Silver Note, het informelere alternatief met kleine gerechten, live jazzmuziek en een toffe loungesfeer.

REGENT SEVEN SEAS CRUISES

Chartreuse

Chartreuse is het Franse specialiteitenrestaurant binnen de all-inclusive formule. Het combineert klassieke Franse basisgerechten met een moderne afwerking en een sterke focus op service en wijnbegeleiding.

De stijl is eerder traditioneel dan experimenteel, met gerechten zoals verfijnde visbereidingen, soufflés en klassieke desserts. Naast Chartreuse werkt Regent met open dining in hoofdrestaurants waar gasten flexibel hun menu samenstellen, wat het contrast met het meer gestructureerde Chartreuse versterkt.

SEABOURN Solis

Solis vervangt het vroegere The Grill by Thomas Keller en brengt een mediterrane keuken zonder te zware verfijning of klassieke Franse nadruk.

Het menu haalt inspiratie uit Zuid-Europa en de oostelijke Middellandse Zee. Denk aan gegrilde vis, fijne lamsbereidingen en groenten met duidelijke, herkenbare smaken. De stijl is minder formeel opgebouwd dan het vorige Keller-concept en kiest meer voor eenvoud en directe, pure smaak.

OCEANIA CRUISES Jacques

Jacques is het Franse restaurant ontwikkeld met Jacques Pépin en is een vaste waarde binnen de vloot. Het menu blijft trouw aan klassieke Franse technieken zoals bereidingen aan tafel, sauzen op basisniveau en traditionele combinaties.

Het restaurant wordt vaak gezien als het meest uitgesproken klassieke fine dining-concept aan boord van Oceania.

Het werd tijdelijk vervangen op één schip, maar opnieuw ingevoerd na vraag van gasten.

De andere restaurants aan boord blijven eerder thematisch (Italiaans, Aziatisch, grill), maar Jacques is de meest herkenbare signatuur binnen de Franse keukenfocus.

EXPLORA JOURNEYS Anthology

Anthology is het kroonjuweel van de culinaire ervaring aan boord van Explora. Dit exclusieve restaurant werkt met een zorgvuldig samengesteld meergangenmenu, telkens gecreëerd in samenwerking met gerenommeerde gastchefs van wereldfaam. Anthology verandert van route tot route, wat betekent dat frequente Explora-gasten telkens een nieuwe culinaire ontdekking kunnen verwachten. De culinaire benadering is die van de beste gastronomische restaurants aan land: productgericht, creatief en uitstekend begeleid door een zorgvuldige wijnselectie.



La Dame, Solis, Jacques, Anthology, Chartreuse, Tarragon, Umi Uma, Koko's - ze zijn allemaal anders in stijl, in keuken, in aanpak. Maar ze delen dezelfde ambitie: de best denkbare maaltijd serveren op een plek waar de horizon eindeloos is. Ziedaar ook een beetje poëzie op je bord.



HAPAG-LLOYD CRUISES *Pearls*

Pearls is het kaviaarrestaurant aan boord van de MS EUROPA en meteen een van de meest bijzondere culinaire concepten op zee. Het restaurant combineert klassieke kaviaarcomposities met een reeks verrassende vegetarische alternatieven, waarbij moleculaire technieken zoals sferificatie worden ingezet om plantaardige ingrediënten — van yuzu tot saffraan en Granny Smith — om te toveren tot kaviaarparels. Herbouwd als onderdeel van de recente modernisering van het schip, biedt Pearls een intieme setting met zeezicht. Het vat in één restaurant samen waar Hapag-Lloyd voor staat: gastronomie van het hoogste niveau die niet bang is om te vernieuwen.

CRYSTAL CRUISES *Umi Uma*

Umi Uma is het Nobu diner-concept aan boord en combineert Japanse en Peruaanse invloeden binnen de Nikkei-keuken. Het menu omvat signatuurgerechtten zoals black cod in

miso en sushi van hoog niveau. De stijl wordt gekenmerkt door Japanse precisie en uitgesproken smaakaccenten uit Peru.

Daarnaast is er een Italiaans restaurant ontwikkeld met de Alajmo-familie, dat een meer klassieke gastronomische benadering volgt naast de Aziatisch-Peruaanse signatuur van Umi Uma.

SCENIC *Koko's*

Koko's bundelt verschillende Aziatische keukens in één restaurant: Japanse, Indiase en Zuidoost-Aziatische invloeden worden naast elkaar aangeboden.

Naast à-la-carte gerechten is er een sushibar en een teppanyaki-opstelling waar de chef live kookt voor een beperkt aantal gasten. Dat maakt het concept interactief in plaats van klassiek gestructureerd.

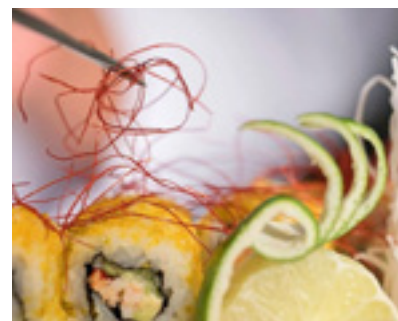
Op dezelfde schepen is er ook een klein degustatieconcept met vast menu en beperkte zitplaatsen, dat eerder op fine dining in intieme setting mikt.

Tot slot...

Bijna alle luxerederijen werken vandaag met meerdere gespecialiseerde restaurants naast elkaar, vaak inbegrepen in de cruiseprijs of met beperkte toeslagen. De verschillen zitten in de inhoud: van klassieke Franse keuken tot bestemmingsgerichte menu's of meer experimentele concepten. ■

i

Dit overzicht beperkt zich tot een culinaire selectie van enkele luxerederijen. Dat betekent niet dat je op andere schepen niet zeer verfijnd kan eten. Ook bij tal van premium- en zelfs familierederijen vind je specialiteitenrestaurants van een verrassend hoog niveau - denk maar aan de culinaire ambities van o.a. Celebrity Cruises, Norwegian Cruise Line of Cunard.





Misschien
is het beste hotel
helemaal geen hotel.

UNIEKE ZEEREIZEN

EEN SEREEN MIDDELLANDSE ZEEGEBIED –
RUSTIG ONTHULLEND, INTENS BELEEFD.

Onze nieuwe collectie reizen laat gasten de Middellandse Zee ontdekken op haar meest authentieke manier: wanneer de warmte zachter wordt, de lucht frisser aanvoelt en de regio een diepere, meer ingetogen schoonheid onthult.

Tijdens de koelere maanden is de Middellandse Zee rustiger, ruimer en een ware beleving voor de zintuigen.

Frissere dagen nodigen uit in alle rust te verkennen: dwalen zonder haast, stilstaan waar het licht het mooist valt, genieten en samen momenten delen die zich vanzelf ontvouwen en uitgroeien tot betekenisvolle herinneringen, met tijd om echt opnieuw verbinding te maken.

ATC Cruises
Travelers' choice of sea cruises

NEEM VOOR MEER INFORMATIE
CONTACT OP MET ATC CRUISES 03-236 89 39
INFO@ATCCRUISES.BE | WWW.ATCCRUISES.BE



Explora
JOURNEYS



7 NACHTEN | EXPLORA II

A Journey Through Ionian Shores & Cycladic Beauty

7 - 14 SEPTEMBER 2026

PIRAEUS (ATHENE) • BARI • NYDRI (LEFKADA) • PYLOS
KATAPOLA (AMORGOS) • MYKONOS • PIRAEUS (ATHENE)



Ocean Suites vanaf EUR 5,950 per persoon

9 NACHTEN | EXPLORA II

A Journey Along Spain's Coast to the Italian Riviera

24 JANUARI - 2 FEBRUARI 2027

BARCELONA • VALENCIA • PALMA DE MALLORCA
PALAMÓS (GIRONA) • MARSEILLE • GENOVA
VILLEFRANCHE-SUR-MER (NICE) • LIVORNO (FLORENCE)
CIVITAVECCHIA (ROME)



Ocean Suites vanaf EUR 6,300 per persoon

Prijzen zijn cruise only, per persoon; op basis van beschikbaarheid en onder voorbehoud van wijzigingen. Algemene voorwaarden zijn van toepassing

De kunst van het verblijven

Explora Journeys legt de focus op persoonlijke ruimte

Explora Journeys is een relatief jonge speler in het luxesegment, maar verwierf van bij de lancering in 2021 meteen een stevige positie tussen de gevestigde waarden. De rederij kiest bewust voor een andere benadering van luxecruises, waarbij niet de klassieke cruisebeleving centraal staat, maar een totaalervaring die sterk aanleunt bij die van een hoogstaand resort.

Hun veelgebruikte slogan “Maybe the best hotel isn’t a hotel” vat die filosofie goed samen. Explora Journeys focust in de eerste plaats op het verblijf zelf: ruime suites, doordacht design en een uitgesproken gevoel van rust en vrijheid. De schepen zijn ontworpen als plekken waar je tijd doorbrengt. Dat je intussen ook nog eens van bestemming naar bestemming reist, is eerder een extra dimensie dan het hoofddoel.

De publieke ruimtes sluiten daar naadloos bij aan. Denk aan open dekken met meerdere zwembaden, sfeervolle lounges en stille plekken waar je ongestoord kan lezen of gewoon naar zee staren. Alles ademt ruimte, licht en comfort, met een duidelijke focus op ontspanning en welzijn.

Ruime suites als standaard

Explora Journeys heeft uitsluitend suites met privéterrassen. De instapcategorie behoort meteen tot de ruimste in de sector, met een oppervlakte vanaf ongeveer 35 m².

De inrichting is modern en subtiel, met hoogwaardige materialen en veel aandacht voor detail. Walk-in dressing, ruime badkamers en een aparte leefruimte zorgen ervoor dat de suite aanvoelt als een hotelkamer van hoog niveau.

Culinaire vrijheid

Originele restaurants met uiteenlopende keukens vormen de basis van een gevarieerde keuze aan gerechten. Van verfijnd Europees tot Aziatisch geïn-

spireerd en meer informele concepten. De nadruk ligt op kwaliteit en variatie, gecombineerd met een ontspannen sfeer. Verder zijn ook bijna alle dranken inbegrepen, evenals de specialiteitenrestaurants. Enige uitzondering is het exclusieve ‘Anthology’, met een uitgekiend meergangenmenu dat wordt samengesteld in samenwerking met gerenommeerde chef-koks.

Wellbeing en ruimte

Wellness loopt bij Explora als een rode draad doorheen de reiservaring. Grote spa- en fitnessfaciliteiten, openlucht sportmogelijkheden en tal van rustige zones maken van actief zijn een lust in plaats van een must.

Met bijzonder veel ruimte (en crewleden) per passagier ligt de focus op comfort en persoonlijke service, zonder dat het formeel of opdringerig aanvoelt. Meer ruimte en tijd krijg je ook in de havens, waar de schepen vaak langer (of een extra nacht) blijven liggen. Ook hier geldt het credo: geen opgelegd tempo, wel maximale vrijheid. ■

➤ Explora Journeys biedt bijzonder veel ruimte per passagier. Ruime, open buitendekken, publieke ruimtes met hoge plafonds en een royaal atrium zijn typerend voor de Explora-schepen.

i

Waarom kiezen voor Explora Journeys?

- Residentiële, hotelgerichte beleving op zee
- Uitsluitend suites met privéterrassen, vanaf ca. 35 m²
- Flexibele gastronomie zonder vaste uren
- Rustige sfeer met focus op welzijn
- Langere verblijven en overnachtingen in havens



Explora

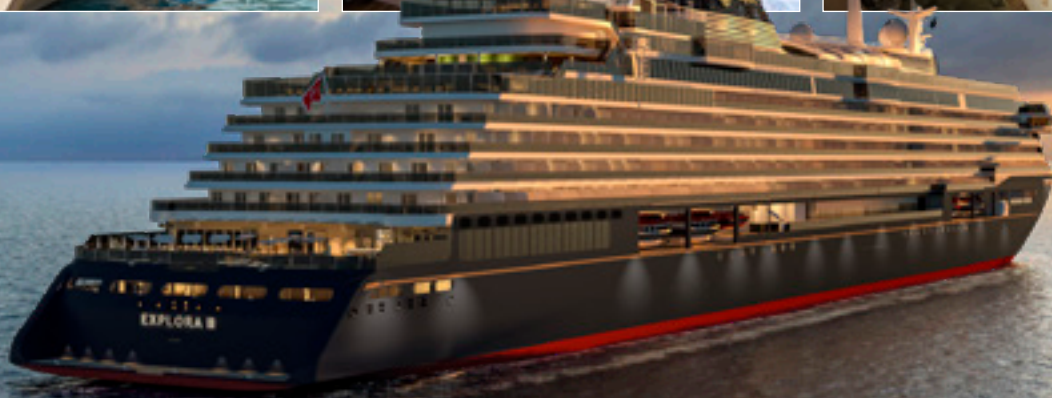
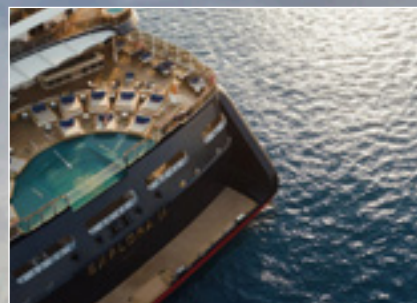
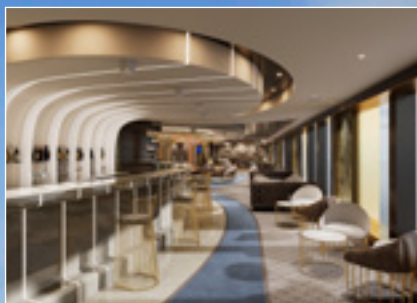
JOURNEYS

Explora I (2023)
Explora II (2024)

Explora III (zomer 2026)
Explora IV (gepland 2027)

Explora V (gepland 2027-2028)
Explora VI (gepland 2028)

Capaciteit: 922 tot 926 passagiers* - Aantal passagiersdekken: 14



* Explora III, IV, V & VI zullen circa 20 meter langer zijn dan hun voorgangers (268 meter in totaal). Dit om ruimte te bieden aan grotere LNG-brandstoftanks. Ondanks de forse toename in volume/tonnage, stijgt het aantal suites slechts licht. Voor Explora IV, V en VI werden nog geen officiële cijfers gedeeld maar de meeste bronnen spreken van 463 suites, wat neerkomt op een maximale capaciteit van 926 passagiers bij dubbele bezetting.

BESTEMMING

Japan:

een verleidelijke cruisebestemming

Japan biedt meer mogelijkheden dan ooit om het per cruiseschip te verkennen.

Voor wie voor het eerst naar Japan reist, is het land overweldigend in zijn contrasten. Hypermoderne steden staan naast eeuwenoude tempels. De samenleving is uiterst gestructureerd en gedisciplineerd. Het is een land waar traditie en innovatie niet botsen, maar elkaar versterken.



Een land van schaal en contrasten

De afstand van noord naar zuid is vergelijkbaar met die tussen Oslo en Athene. Het land bestaat uit duizenden eilanden, waarvan vier grote het fundament vormen: Hokkaido, Honshu, Shikoku en Kyushu. Wie Japan op de kaart bekijkt, begrijpt meteen waarom een cruise hier zo goed werkt.

Ook klimaatzones spelen een belangrijke rol. In het noorden heerst een koeler klimaat met duidelijke seizoenen, terwijl het zuiden, met eilandengroepen richting Okinawa, een subtropisch karakter heeft. Die diversiteit zorgt ervoor dat Japan geen uniforme bestemming is,

maar een verzameling van verschillende werelden.

De meerwaarde van een cruise in Japan

Een belangrijk voordeel van cruises is de organisatie van excursies. In veel Japanse havens is het niet vanzelfsprekend om zelfstandig op verkenning te gaan. Transport is uitstekend, maar vraagt voorbereiding, en niet

alle informatie is eenvoudig toegankelijk voor westerse reizigers. Taxichauffeurs spreken meestal geen Engels en gebruiken vaak een vertaal-app.

Cruises en hun georganiseerde excursies nemen die complexiteit weg en zorgen ervoor dat je het maximum uit elke aanloophaven haalt.

Wat Japan onderscheidt van andere cruisebestemmingen, is de manier waarop schepen worden ontvangen. In veel havens staan lokale bewoners klaar om het schip te verwelkomen. Er wordt ►



- > Chinatown, Nagasaki
- > Poster in Geisha street, Kyoto
- ▼ Sensō-ji Tempel, Tokyo



▶ gezwaaid met vlaggen en er hangt een sfeer van opwinding. Ook bij vertrek herhaalt zich dat ritueel. Het is een vorm van gastvrijheid die zelfs ervaren cruise-reizigers verrast.

Die ontvangst is geen toeval. Japan investeert al meer dan twintig jaar actief in het aantrekken van cruiseschepen. Havens worden aangepast, infrastructuur verbeterd en promotie wordt wereldwijd gevoerd. Cruiseschepen zijn hier geen toevallige bezoekers, maar een bewuste keuze binnen het toeristisch beleid.

Routes en reisvormen

Het aanbod cruises naar Japan is bijzonder gevarieerd. Voor wie het land voor het eerst bezoekt, vormen de klassieke routes de meest logische keuze. Deze reizen verbinden havens zoals Tokyo, Osaka, Kyoto, Hiroshima en Nagasaki en bieden een breed overzicht van cul-

tuur en geschiedenis. Ze geven een eerste indruk van Japan, maar laten ook ruimte voor verdere ontdekking.

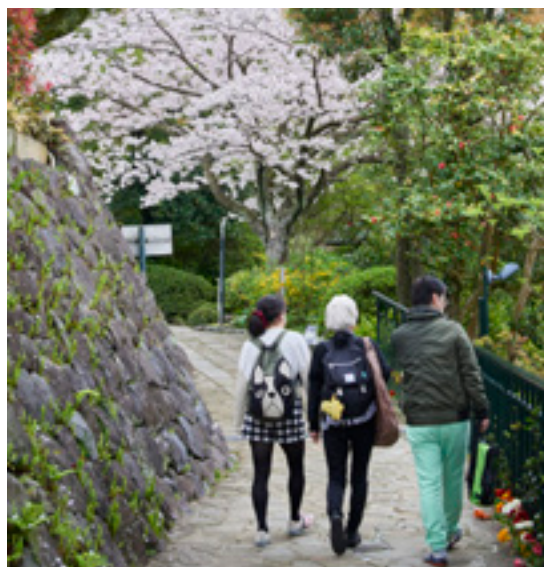
Door cabotageregels moeten vreemde schepen telkens minstens één buitenlandse haven aanlopen. Vaak is dat Busan in Zuid-Korea, of Keelung in Taiwan.

Meer verfijnde cruises brengen je naar de beschutte wateren van de Seto Inland Sea. Ze bieden een cultureel uitzonderlijk rijke ervaring, dankzij een hoge concentratie aan eilanden en historische sites. Takamatsu is de poort tot de zogenoemde kunsteilanden. Shodoshima

staat bekend voor zijn mediterrane sfeer.

Voor wie terugkeert naar Japan, openen zich andere mogelijkheden. Ten zuiden van het hoofdeiland liggen subtropische eilandengroepen die slechts door een beperkt aantal schepen worden bezocht. Zelfs voor Japanners zijn dit exotische eilanden. Hier verschuift de focus van steden naar natuur, landschappen en lokale gemeenschappen. Dit type reizen wordt vaak uitgevoerd met kleinere schepen en expeditie-schepen. Een heel andere totaalbeleving dus

Daarnaast zijn er langere routes waarin Japan wordt gecombineerd met andere



- ▲ Nara - Great Hall
- ▲ Rinkacho Monastery, Kyoto
- ◀ Het vredespark in Nagasaki
- ◀ Zicht op de skyline van Kobe

bestemmingen. Denk aan trajecten met Zuid-Korea, China of Taiwan, maar ook aan langere reizen richting Australië en Zuidoost-Azië. Deze cruises bieden een breder perspectief op Azië.

Voor wie echt tijd heeft, zijn er cruises over de Stille Oceaan die Japan verbinden met de westkust van Noord-Amerika. Vaak lopen deze via het schiereiland van Alaska (met o.a. de Aleoetische eilanden en de Kodiak-eilanden), wat normale Alaskacruises niet aanbieden. Een meerwaarde dus. Het zijn langere reizen, maar met een unieke geografische logica.

Door de geopolitieke situatie zijn cruises in combinatie met het Russische Verre Oosten momenteel niet mogelijk.

Ter zee en over land

Het land van de rijzende zon ligt niet naast de deur. Er is een tijdsverschil van zeven uur (acht in de winter). Een rechtstreekse vlucht Brussel-Tokyo duurt 12 uur. Als je dan toch zo ver vliegt, is het aan te raden om de cruise te combineren met een landarrangement. Alleen al voor de wereldstad Tokyo heb je meerdere dagen nodig. Misschien wil je de Mount Fuji zien, of een tocht maken met de

Shinkansen, de hogesnelheidstrein.

Wanneer plan je best het landgedeelte van je reis? Voor of na de cruise? Beide opties hebben hun voordeel, afhankelijk van je reisstijl. Japan over land bezoeken is best vermoeiend. Als je nadien inscheept kan je aan boord tot rust komen.

Eerst een cruise maken heeft ook zijn voordeel: het is een mini-opleiding. Bij elke excursie leer je van de gidsen iets bij over de gewoontes: waar je netjes in de rij moet gaan staan, of hoe je chopsticks naast je bord legt.

Stresserend hoeft dat niet te zijn. Japanners zijn tolerant en beleefd. Ze

► weten dat hun cultuur soms erg complex is. Voor westerse reizigers is het genieten van de netheid, de discipline en de efficiëntie.

Schepen, rederijen en een groeiend aanbod

Het aanbod cruises naar Japan is vandaag groter dan ooit. Waar het land vroeger slechts sporadisch werd opgenomen in cruiseprogramma's, zien we vandaag een duidelijke groei. Nog nooit waren er zoveel schepen en routes beschikbaar. Dat is het resultaat van een toenemende vraag én een bewuste strategie van Japan om zich sterker te positioneren als cruisebestemming.

Voor de reiziger is dat bijzonder goed nieuws. Door de toegenomen concurrentie zijn prijzen aantrekkelijker geworden en is het aanbod veel gevarieerder. Van grote cruiseschepen tot expeditie-schepen, de keuze is breed.

Bij het vergelijken van cruises is het belangrijk om verder te kijken dan de basisprijs. In Japan zijn excursies essentieel om bestemmingen goed te verkennen. De bijkomende kosten kunnen daardoor aanzienlijk oplopen. Voorzie een excursiebudget (indien niet inbegrepen).

Ook Japanse rederijen evolueren. Bedrijven zoals Mitsui OSK en Asuka Cruises passen hun strategie aan, introduceren nieuwe schepen en verlagen prijzen. Hun marketingpijlen hebben ze nog niet op ons gericht, maar die oriëntatie op de westerse markt is duidelijk in opmars. Het wijst op een sector die in volle ontwikkeling is en steeds internationaler wordt.

▲ Traditionele saké-vaten

▲ Japan is een fotoparadijs

▲ Shinkansen hogesnelheidstrein

► De drijvende torii-poort van het Itsukushima-schrijn op het eiland Miyajima

► Japanse pagode

Japanners hebben trouwens het cruisen pas laat ontdekt. Hun eigen cruises zijn vaak kort, van een paar nachten tot een week, en op Japanse schepen. Nu is er echter een kentering bezig, waarbij je vaker Japanners vindt die hun eigen land op internationale schepen verkennen. Dat geeft een extra cachet aan de cruise.

Sinds een tijd staat de Japanse yen

relatief zwak, waardoor het land niet meer zo duur is als vroeger. Dat wil niet zeggen dat het land goedkoop is.

Japan laat zich niet reduceren tot een lijst

Grote toeristische trekpleisters zijn bijvoorbeeld de iconische Mount Fuji, de duizend rode torii-poorten, de

De diversiteit zorgt ervoor dat Japan geen uniforme bestemming is, maar een verzameling van verschillende werelden.



atoombommonumenten in Nagasaki en Hiroshima, de fotogenieke Itsukushi-ma-poort in het water, en de Senso-ji, de oudste (en tevens boeddhistische) tempel van Tokyo. Het zijn belangrijke ankerpunten, maar vormen slechts een deel van het verhaal.

De echte rijkdom zit in de ervaring. Het dagdagelijkse leven in miljoenenste-

den. Het contrast tussen wolkenkrabbers en de liefde voor de schoonheid van bloemen, bomen, bergen. De verfijnde esthetiek van de Japanse tuinen. De spiritualiteit en rust in tempels en heiligdommen.

Dan is er de Japanse keuken, een essentieel onderdeel van de reis, met veel meer dan alleen sushi. Lokale gerech-

ten verschillen per regio en maken elke stop uniek.

Tot slot is er ook het veiligheidsaspect. In Japan voelt men zich erg veilig.

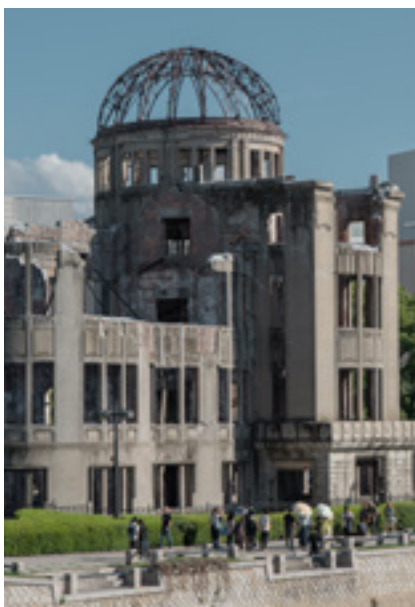
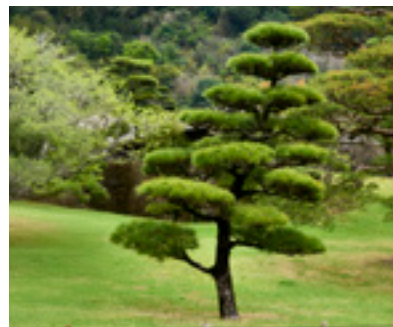
Wanneer reizen

Voor veel reizigers is Japan onlosmakelijk verbonden met de iconische kersenvloesem (sakura). De lente is zonder twijfel een van de meest fotogenieke momenten om het land te bezoeken. Parken en straten kleuren zachtroze en trekken bezoekers van over de hele wereld aan. Tegelijk is dit ook de drukste periode van het jaar. De vraag naar reizen is groot en prijzen liggen vaak hoger.

Wie verder kijkt dan dit klassieke beeld, ontdekt dat de herfst minstens even aantrekkelijk is. De kleuren van de esdoorns, variërend van dieprood tot goudgeel, zorgen voor indrukwekkende landschappen. Bovendien zijn de temperaturen vaak aangenamer en is het minder druk dan in de lente. Voor veel reizigers is dit zelfs de ideale periode om Japan te ontdekken.

De zomer daarentegen is minder geschikt. Hoge temperaturen, gecombineerd met een zeer hoge luchtvochtigheid, maken het reizen intens. Vooral in steden kan dit vermoeiend zijn.

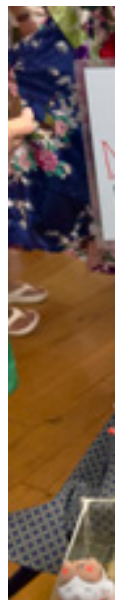
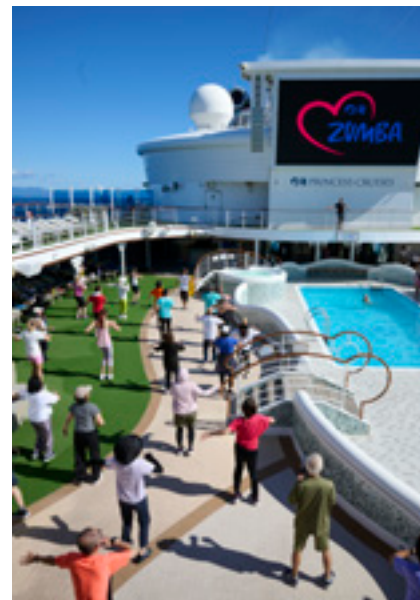
Voor westerse reizigers is Japan fascinerend. Dat het land en de cultuur zo anders zijn, wordt op elk moment van de cruise duidelijk. Verwondering, dat is het sleutelwoord. ■



▲ De feloranje torii-poorten van Fushimi Inari-taisha in Kyoto

◀ Shōchū is een traditionele Japanse gedistilleerde drank, meestal gemaakt van rijst, gerst of zoete aardappel.

◀ De Genbaku Dome in Hiroshima, het bewaarde ruïnegebouw dat de atoombomaanval van 6 augustus 1945 overleefde en vandaag symbool staat voor vrede en nucleaire ontwapening.



▲ Sakaiminato

➤ De dag fris starten met ochtendzumba op het dek

Japan in een notendop

Samen met Japanners op cruise rond Japan

Tekst & foto's: Mike Louagie

In Yokohama staan overal medewerkers klaar om te helpen bij het inschepen aan boord van Diamond Princess. Dit schip werd in Japan gebouwd voor Princess Cruises. De stijl van de Amerikaanse rederij is duidelijk aanwezig. Subtiele Japanse invloeden geven het geheel een eigen karakter.

Ook het publiek weerspiegelt die mix: ongeveer de helft Japanners, aangevuld met Australiërs en Europeanen. Die combinatie zorgt ervoor dat je je als westerling comfortabel voelt, maar tegelijk al ondergedompeld wordt in de Japanse cultuur. Wij stapten aan boord...

De cruise start met een ritueel in het atrium. Een houten saké vat wordt ceremonieel geopend onder de goedkeurende blik van de passagiers.

De eerste dag op zee verloopt onder een zachte septemberzon. Aan boord krijgen de gasten de kans om een kimono te dragen, iets waar vooral westerlingen enthousiast op ingaan. 's Avonds volgt de klassieke gala-ervaring, met de

bekende champagnefontein. Grappig: alle glazen zijn aan elkaar gekleefd, zodat de piramide makkelijk te verplaatsen is.

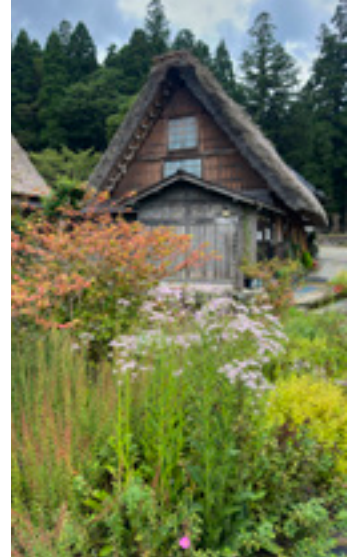
De sfeer aan boord voelt nostalgisch "Love Boat" aan, maar precies dat lijkt goed aan te sluiten bij het Japanse publiek. De volgende ochtend, om 6u30 (!), zie ik rond het zwembad Japanse passagiers die samen stretchen, net als aan land.

Een Japanse collega raadt me aan om de spa te proberen. Even later sta ik daar, naakt en onwennig, in een ruimte met drie baden. Japanse mannen in het eerste bad staren me aan. Uit verlegenheid kies ik het verste bad. Fout, dat is het allerheetste bad!

Inspirerende uitstappen

Vanuit Toyama ga ik op excursie naar Shirakawa-go. Ik laat me inspireren door de excursies die Princess Cruises voorstelt. En dat zijn er veel. De busrit blijkt een essentieel onderdeel van de ervaring. Het landschap trekt langzaam voorbij: bergen, dorpen en rijstvelden. Shirakawa-go is een beetje als een Japanse versie van Bokrijk. Voor het eerst zie ik rijstvelden in het echt.

Vanuit Tsuruga trek ik opnieuw landinwaarts. Eerst naar de ruïnes van de Ichijōdani Asakura-clan, waar een verdwenen samoeraistad opnieuw tastbaar wordt. Daarna naar de Eiheiji-tempel, een actief klooster midden in de natuur.



▲ Eiheiji-tempel

▲ Shirakawa-go

◀ Matsue Kasteel

De rust, de architectuur en het overvloedige groen maken indruk. Grappig zijn de automaten met tientallen smaken en etalages met perfect nagebootste ijsjes.

In Sakaiminato zijn de Japanse tuinen zo perfect dat ze bijna onwerkelijk lijken. Ook het Matsue Kasteel maakt indruk, net als de lunch in een traditioneel restaurant: kleine gerechten met soms vreemde ingrediënten, en dampende thee.

Wat deze reis bijzonder maakt, zijn de momenten op de kade. Bij elk vertrek staan mensen te zwaaien: schoolkinderen, muzikanten, locals. Het creëert een onverwachte connectie tussen schip en bestemming. Wanneer de scheepshoorn klinkt en het schip langzaam wegvaart, hangt er telkens een bijzondere sfeer.

Dagtrip naar Korea

In Japan heerst orde. Busan (Korea) is levendiger, chaotischer. In het kleurrijke Gamcheon Cultural Village wandel ik tussen verwijzingen naar Le Petit Prince. Op de Jagalchi-vismarkt zie ik een overweldigende variatie aan bizarre zeevruchten.

Bij zonsondergang is het rustig, en ik kies ervoor om de dag in alle stilte af te sluiten. Aan boord zijn ongeveer 2500 gasten, maar enkel in het buffetrestaurant is het soms (te) druk. Vroeg opstaan helpt niet: Japanners zijn er als de kippen bij. Maar wel gedisciplineerd. Als enige Westersling sta ik te midden van de ruïnes van het Gunkanjima-eiland bij Nagasaki. Ooit was dit een koolmijnstad met 5.200 bewoners. Net voor het inschepen koop ik nog snel matchathoe voor de vrienden thuis.

Fijn kennismaken

Wat deze reis uiteindelijk zo bijzonder maakt, is hoe toegankelijk Japan wordt dankzij het schip. Opvallend: ik koos deze cruise niet omwille van specifieke havens of “must-see” bestemmingen. Het was eerder een opportuniteit. Ik vertrok zonder echte verwachtingen en Japan liet van zijn beste kant zien. Hoe vaak gebeurt het nog dat we een bestemming “toelaten”, los van toeristische trekpleisters?

De Diamond Princess fungeert als een comfortabel ankerpunt. Het schip is tegelijk transportmiddel en hotel. De organisatie is uitstekend, de taal vormt geen barrière en de excursies brengen me met lokale gidsen naar plaatsen die ik anders moeilijk zou bereiken.

In amper een week heb ik een mooie reeks indrukken opgedaan. Niet alleen van tempels en dorpen, maar ook van het dagelijkse leven. Tijdens de busritten zie je Japan echt voorbijglijden. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van Japanse passagiers voor een extra dimensie. Voor mij is deze cruise dan ook veel meer geweest dan een opeenvolging van bestemmingen. Het was een kennismaking met een land, een cultuur en een manier van leven. ■



Activistische investeerders zetten NCLH onder druk

Wie het cruisenieuws volgt vraagt zich misschien af wat er aan de hand is met Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH). De groep achter Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises en Regent Seven Seas Cruises lijkt aan de vooravond te staan van een ingrijpende transformatie.

De aanleiding: de instap van Elliott Investment Management, een invloedrijke activistische investeerder. De hoge snelheid van die instap heeft veel insiders verrast. In een paar weken tijd was Elliott met meer dan 10% van de aandelen de grootste aandeelhou-

der. Dan heb je het voor het zeggen natuurlijk.

In vergelijking met de concurrentie deed NCLH het niet zo goed. Met een vloot van 32 schepen en 66.500 bedden, bleven de prestaties van de derde grootste beursgenoteerde

cruisegroep afgelopen jaren achter (nota: privébedrijf MSC Cruises is niet beursgenoteerd). Waar rivalen sterk groeiden, bleef de beurswaarde van NCLH onder druk staan. De aandelenkoers is de afgelopen vijf jaar met bijna 30% gedaald. De veel



grotere concurrent Royal Caribbean Cruises zag zijn aandelenkoers in dezelfde periode met 211% stijgen.

Tijd voor een nieuwe CEO

De komst van nieuwe CEO John Chidsey, sinds februari 2026 aan het roer, markeert een belangrijk kantelpunt. In zijn eerste verklaringen spaarde hij zijn eigen organisatie niet. Volgens Chidsey was de bedrijfscultuur te veel gericht op interne processen en bureaucratie, en te weinig op de kernmissie: het leveren van uitstekende cruise-ervaringen.

Hij spreekt over een gebrek aan samenhang tussen afdelingen en een cultuur zonder duidelijke gezamenlijke focus. Zijn doel is om een “sense of urgency” en een cultuur van verantwoordelijkheid te creëren. Dat vertaalt zich in twee concrete prioriteiten: betere uitvoering en hogere efficiëntie.

Op operationeel vlak wil hij processen stroomlijnen. Op financieel vlak ligt de nadruk op rendement: investeringen moeten aantoonbaar bijdragen aan winstgevendheid. Dat is essentieel in een sector waar kapitaalintensieve projecten, nieuwe schepen dus, de norm zijn.

Interessant is dat Chidsey tegelijk erkent dat NCLH niet overall problemen heeft. De luxemerken Oceania Cruises en Regent Seven Seas Cruises presteren sterk en tonen aan dat het bedrijf wel degelijk in staat is om hoogwaardige cruiseproducten te leveren. De grootste uitdaging ligt bij het mainstream merk Norwegian Cruise Line, dat beter moet aansluiten bij de verwachtingen van de moderne cruisereiziger.

Een belangrijk aandachtspunt is technologie. NCLH heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de vloot, met nieuwe en moderne schepen als resultaat. Maar volgens Chidsey is er te weinig geïnvesteerd in digitale

systemen, revenue management en klantgerichte technologie. Dat wil hij nu rechtzetten. Denk aan betere boekingsplatformen, gepersonaliseerde aanbiedingen en efficiëntere dienstverlening aan boord.

Elliott als activistische investeerder

Norwegian Cruise Line Holdings had jarenlang een klassiek aandeelhouderschap, met grote institutionele spelers zoals The Vanguard Group en Capital Research & Management Company aangevuld met andere passieve indexinvesteerdere.

Deze partijen volgden vooral de markt, grepen zelden operationeel in en tolereerden ondermaatse prestaties langer. Er was geen echte druk op het management.

De magere samenwerkingcijfers trokken de aandacht van het machtige

investeringsfonds Elliott, dat een oorlogskas heeft van maar liefst 80 miljard dollar. Het is een zogenoemde “activistische investeerder”, een investeringsfonds dat een aanzienlijk belang in een bedrijf koopt om vervolgens actief veranderingen door te voeren. Dat kan gaan van strategische keuzes en kostenbesparingen tot het vervangen van management of bestuurders. Het doel is om de waarde van het bedrijf – en dus de aandelenkoers – te verhogen, op een bijzonder activistische manier.

Onder druk van Elliott werden binnen de kortste keren vier bestuurders gevraagd om op te stappen. Elliott breidde dan eind maart de raad van bestuur uit met vijf nieuwe directeurs. Stuk voor stuk zijn het zware kalibers, zoals de voormalige CEO van British Airways, de CFO van Disney Experiences en

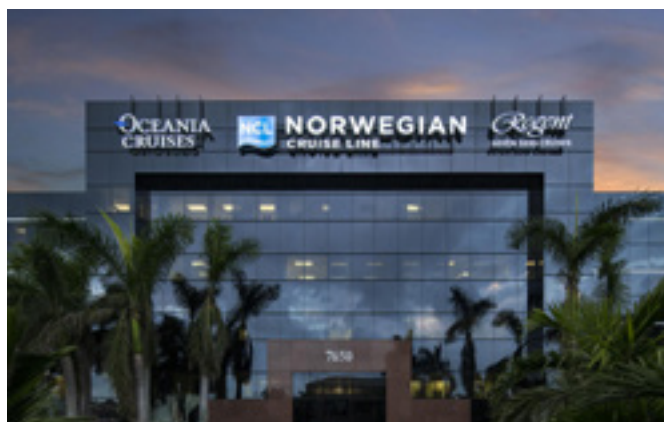
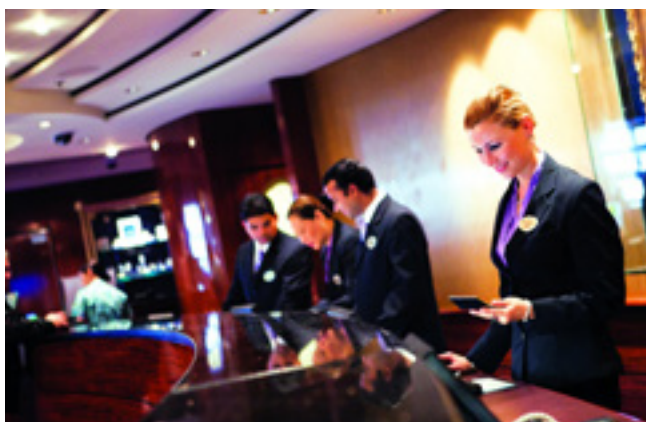




◀ *Zicht op The Haven Sundeck*

▼ *De crew aan de receptiondesk staat klaar om al je vragen te beantwoorden met een glimlach*

▼ *Norwegian Corporate Headquarters in Miami*



► nog enkele sterke namen uit de wereld van de investeringen. Dat wijst op een bredere blik en mogelijk ook op strategische opties voor de toekomst, zoals samenwerkingen of zelfs een verkoop van (delen van) het bedrijf. In sommige gevallen leidt dat zelfs tot het opsplitsen van een groep in afzonderlijke merken.

De schaal en impact van Elliott bij NCLH zijn opvallend. Met een belang van meer dan 10% heeft het fonds als grootste aandeelhouder aanzienlijke invloed en kan het druk uitoefenen op zowel management als strategie.

Wat betekent dit voor de cruisereiziger?

Voor klanten van Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises en Regent Seven Seas Cruises zijn de gevolgen op korte

termijn beperkt. De bestaande cruises, routes en schepen blijven onveranderd, en de kwaliteit blijft hoog.

Op middellange termijn kan de impact echter duidelijker worden. De nadruk op klantgerichtheid en efficiëntie kan leiden tot merkbare verbeteringen in de reiservaring. Denk aan snellere en gebruiksvriendelijkere boekingsprocessen, betere communicatie en meer gepersonaliseerde aanbiedingen.

Daarnaast kan de focus op technologie zorgen voor innovatie aan boord. Digitale tools kunnen wachttijden verkorten, excursies beter organiseren en de algehele service verbeteren. Ook revenue management – het slim afstemmen van prijzen en aanbiedingen – kan leiden tot aantrekkelijkere deals voor reizigers.

Er zijn echter ook mogelijke keerzijden. Activistische investeerders staan bekend om hun focus op rendement, wat soms gepaard gaat met kostenbesparingen. In de cruise-industrie kan dat betekenen dat bedrijven scherp kijken naar operationele kosten. De uitdaging voor NCLH wordt om efficiëntie te verhogen zonder in te boeten op de kwaliteit van de cruisebeleving.

Voorlopig lijkt de balans positief. Met sterke merken, een moderne vloot en een duidelijke strategie om de organisatie te verbeteren, heeft NCLH de bouwstenen in handen om opnieuw competitief te worden. De komende jaren worden cruciaal voor de toekomst van de groep – en dus ook voor de cruise-ervaring van haar klanten. ■



Even poolshoogte nemen

t e n t o o n s t e l l i n g

navigatie-instrumenten
door de eeuwen heen

16 februari - 30 november 2026

CEPA zaal 'Anker'
Brouwersvliet 33
2000 Antwerpen

gratis inkom tijdens de kantooruren

vnsn.be
navigarte.be



VRIENDEN
NIEUW
SCHEEPVAART
MUSEUM

NavigArte



ONTDEK DE MOOISTE BESTEMMINGEN
WERELDWIJD MET

 SILVERSEA[®]

Middellandse Zee - Noord-Europa - Caraïben - Japan
Zuid-Amerika - Expeditiecrises en honderden andere bestemmingen

Contacteer uw cruisespecialist voor zeer aantrekkelijke last minute tarieven 2026

- **Kleinschalige luxeschepen** met meer ruimte en een intiemere cruisebeleving
- **Persoonlijke butlerservice** in elke suite
- **Gastronomie van topniveau** met internationale chefs en inbegrepen specialiteitenrestaurants
- **Premium dranken**, verfijnde wijnen en champagnes inbegrepen
- **Aparte vloot** met expeditieschepen en uiterst professionele begeleiding
- **Wereldwijd aanbod** aan vaarroutes met een uitstekende prijs-kwaliteitsverhouding

