

Zes weken tot de 'vliegstop': Waarom de kerosinecrisis Europa (en N

Gepubliceerd: vrijdag, 17 april 2026 10:11



nog maar zes weken tot de vliegstop De kop boven het nieuws sloeg in als een bom: Europa heeft

Terwijl de IEA waarschuwt voor de grootste energiecrisis ooit, klinken er in Nederland geluiden dat we voor maanden voorraad hebben. Hoe zit dat precies? Is het paniekvoetbal of bittere ernst?

De kern van de crisis ligt in de Straat van Hormuz. Sinds de blokkade op 4 maart 2026 is de toevoer van olie en gas uit het Midden-Oosten nagenoeg gestopt.

BREAKING:

☐☐☐ Europe has only six weeks left of jet fuel left

International Energy Agency chief says that Europe has 'maybe six weeks' of jet fuel left, says current shock is 'the largest energy crisis we have ever faced', according to AP report. pic.twitter.com/g12ieW29kq

— Megatron (@Megatron_ron) [April 16, 2026](#)

Voor de Europese luchtvaart is dit rampzalig, aangezien de regio voor een groot deel van zijn kerosine afhankelijk is van import uit die regio.

Het klopt dat Nederland, net als andere IEA-landen, een strategische olievoorraad moet aanhouden voor minimaal 90 dagen. Dit geeft het gevoel van een veilig kussen. Maar er zitten een aantal addertjes onder het gras:

Het grootste deel van die 90-dagen voorraad bestaat uit ruwe olie. Om daar kerosine van te maken, moeten raffinaderijen draaien. Door de energiecrisis en tekorten aan specifieke oliesoorten uit het Midden-Oosten draaien veel Europese raffinaderijen op een lager pitje.

De "zes weken" van IEA-chef Fatih Birol gaat over het hele Europese systeem. De voorraden kerosine in de grote hubs (zoals de regio Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) zijn de afgelopen week met bijna 8% gedaald naar het laagste niveau in jaren.

Een vliegveld kan niet wachten tot de laatste druppel op is. Er is een operationele reserve

Zes weken tot de 'vliegstop': Waarom de kerosinecrisis Europa (en N

Gepubliceerd: vrijdag, 17 april 2026 10:11

nodig van ongeveer 23 dagen om de logistiek (pijpleidingen en druk op de pompen) werkend te houden. Zodra we die grens naderen, moeten vliegvelden vluchten gaan schrappen.

Nederland heeft inderdaad een grotere buffer dan veel buurlanden. Minister Karremans bevestigde onlangs dat we voor onze eigen behoefte nog maanden vooruit kunnen. Echter, Nederland fungeert als de centrale brandstofhub voor Noordwest-Europa.

Als Nederland de grenzen voor kerosine-export zou sluiten om de eigen voorraad te beschermen, zouden luchthavens in Duitsland, België en Luxemburg binnen enkele dagen stilvallen.

Bovendien is Nederland op 11 maart 2026 akkoord gegaan met een gezamenlijke IEA-actie om miljoenen vaten uit de reserves vrij te geven om de wereldmarkt te stutten. Onze eigen buffer wordt dus actief gebruikt om het grotere Europese gat te dichten.

De waarschuwing van "zes weken" is een deadline voor actie, geen voorspelling van een totale stop op 1 juni.

De IEA en de Europese Commissie werken momenteel aan:

Vluchtrantsoenering: Voorrang voor essentiële vluchten en vracht.

Alternatieve aanvoer: Massale import van kerosine uit de Verenigde Staten (hoewel de transporttijd per schip veel langer is).

Prijsstijgingen: De kerosineprijs is al verdubbeld, wat direct merkbaar is in de ticketprijzen.

We zitten niet zonder olie, maar we zitten wel bijna zonder de specifieke brandstof op de juiste plek. Terwijl Nederland de reserves beheert, ziet de IEA de bui al hangen voor de rest van het continent.

De komende zes weken zijn cruciaal: zonder diplomatieke doorbraak of massale aanvoer uit Amerika, zal de Europese luchtvaart deze zomer noodgedwongen een versnelling lager moeten schakelen.

En dat betekent weer dat de voortgang precies op schema ligt voor de krachten in de achtergrond, dat 2030 rap dichterbij komt en dat vliegen binnenkort iets is wat alleen de elite zich kan veroorloven.

Zes weken tot de 'vliegstop': Waarom de kerosinecrisis Europa (en N

Gepubliceerd: vrijdag, 17 april 2026 10:11

Luchtvaartmaatschappijen schrappen nu al vluchten, niet vanwege een kerosine tekort, maar simpelweg omdat ze te duur worden.

Luchtvaartmaatschappij KLM schrapt vanaf de tweede week van de meivakantie [160 vluchten](#) in verband met de dure kerosine. Reizigers worden omgeboekt.

En of dat allemaal nog niet genoeg ellende is voor de reiziger, is er ook nog de regering Jetten, in de volksmond regering Jatten genoemd:

De Nederlandse reiziger betaalt vanaf volgend jaar gemiddeld ruim 40 euro vliegbelasting per vliegticket, tegenover een Europees gemiddelde van ongeveer 5 euro. Daarmee ligt de Nederlandse vliegbelasting gemiddeld [ruim acht keer zo hoog](#) als elders in Europa. KLM stelt dat de vliegbelasting in lijn moet worden gebracht met die van Duitsland, om 'weglek-effecten' te voorkomen.