



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/264296

Uw kenmerk
2025Z18738

Datum 27 oktober 2025
Betreft Antwoorden op vragen van de Leden Van Groningen en Veltman over
de Spaanse plicht een auto uit te rusten met een V-16 noodlamp

Bijlage(n)
1

Geachte voorzitter,

Hiermee ontvangt u de antwoorden op de Kamervragen van de leden Van Groningen en Veltman over de Spaanse plicht dat een auto met Spaans kenteken voorzien moet worden van een V-16 noodlamp.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman

Antwoorden op vragen van de Leden Van Groningen en Veltman over de Spaanse plicht een auto uit te rusten met een V-16 noodlamp

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

1. Bent u op de hoogte van de aankomende wijziging in Spanje (per 1 januari 2026) waarbij een V-16 knipperlicht de gevarendriehoek zal vervangen?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/264296

Antwoord: Ja, via de Spaanse ambassade is het ministerie geïnformeerd dat vanaf 1 januari 2026 het voor voertuigen met een Spaans kenteken verplicht is om een "V-16 hazard warning device" (hierna: V-16 noodlamp) te gebruiken in plaats van een gevarendriehoek.

Het bericht van de Spaanse ambassade stelt dat de V-16 noodlamp vanaf 1 januari 2026 in Spanje de enige legale manier is om andere voertuigen te waarschuwen bij een stilgeval voertuig en om die reden in alle personenauto's, personenbussen en vrachtauto's met een Spaans kenteken aanwezig moet zijn.

Op grond van het Weense Verdrag inzake het wegverkeer hoeven voertuigen die zich in Spanje bevinden maar die zijn geregistreerd in een ander land dan Spanje en die daardoor worden beschouwd als internationaal verkeer geen V-16 noodlamp aanwezig te hebben. Voor deze voertuigen is het voldoende om een gevarendriehoek te hebben of een ander apparaat dat overeenkomstig de regelgeving uit het land van herkomst een soortgelijke functie vervult.

2. Bent u bekend met de technische details van de V-16 lamp zoals door Movistar aangeboden, met onder andere automatische melding via NB-IoT, ingebouwde simkaart en 10-jaarsconnectiviteit?

Antwoord: Ja. Het ministerie staat in contact met autoriteiten uit andere lidstaten op het gebied van verkeersveiligheid en veiligheidswaarschuwingen. Vanuit contacten met de Spaanse autoriteiten zijn de technische details derhalve bekend.

3. Deelt u de zorgen dat het plaatsen van een gevarendriehoek op de vluchtstrook tot gevaarlijke situaties kan leiden en dat een automatisch zichtbaar en connected lampje veiliger kan zijn?

Antwoord: De V16 noodlamp heeft twee functies. De lamp contact met hulpdiensten en straalt knipperend of zwaaiend waarschuwingslicht uit. Dat is mogelijk veiliger dan het plaatsen van een gevarendriehoek, omdat het plaatsen van een gevarendriehoek in veel gevallen meer tijd kost dan het inschakelen van een V16 noodlamp. Of er voor een gestrande weggebruiker meerwaarde is ten opzichte van het aanzetten van de alarmlichten in een auto (indien deze werken) en het zelf bellen van hulpdiensten is niet op voorhand te zeggen. Ook is niet op voorhand te zeggen welke invloed een V16 noodlamp heeft op de bereikbaarheid van hulpdiensten.

Het is in Nederland niet verplicht om een gevarendriehoek in het voertuig te hebben en te plaatsen in het geval van een ongeval. Hoewel artikel 58 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) voorschrijft dat bij een stilgeval voertuig met meer dan twee wielen een gevarendriehoek geplaatst moet worden in de richting van het verkeer waarvoor het voertuig gevaar oplevert, geldt dat niet "*wanneer knipperend waarschuwingslicht wordt gevoerd*"¹. Het gaat hier om de alarmlichten van het voertuig.

¹ Artikel 58, derde lid RVV

Over het algemeen is het verstandig om bij pech langs de snelweg het voertuig bij gebruik van de vluchtstrook zo ver mogelijk van de rijbaan af te plaatsen, alarmlichten in te schakelen, zo snel mogelijk met alle inzittenden achter de geleiderail te gaan staan en dan een pechhulpdienst in te schakelen. Het plaatsen van een gevarendriehoek kan daarna gebeuren indien mogelijk. Bij het ontbreken van een vluchtstrook kan een voertuig met pech terecht in een pechhaven langs de weg. Het plaatsen van een gevarendriehoek kan ervoor zorgen dat men zich langer op de rijbaan begeeft dan wanneer alleen de alarmlichten worden ingeschakeld. Dit kan risico's met zich meebrengen voor degene die de driehoek plaatst.

4. In hoeverre overlegt Nederland met landen die dergelijke regelgeving invoeren om te bezien of vergelijkbare of compatibele regels wenselijk zijn in Nederland of tussen lidstaten?

Antwoord: Nederland is lid van verschillende internationale organisaties die zich bezighouden met voertuigregelgeving, verkeersregelgeving en verkeersveiligheid. Hierbij moet worden gedacht aan VN/ECE-werkgroepen en overleggen in het kader van de Europese Unie. Dit onderwerp staat voor zover bekend op dit moment niet op de agenda in deze overleggen.

5. Bent u bereid dit onderwerp actief in te brengen in Europese overleggen en te pleiten voor harmonisatie van regels en techniek, zodat automobilisten in alle lidstaten met hetzelfde systeem uit de voeten kunnen?

Antwoord: Zoals in het antwoord op vraag 4 staat, is Nederland lid van verschillende internationale organisaties op dit gebied. Ik volg de ontwikkelingen daar met interesse. Op dit moment lijken er voldoende alternatieven voor de V-16 noodlamp, namelijk de waarschuwingslichten die in elk voertuig aanwezig zijn en de gevarendriehoek. Ondertussen wordt uiteraard gewerkt aan innovaties die de verkeersveiligheid stimuleren. Zo wordt, volgens de Europese verordening voor uniforme verkeersveiligheidsinformatie², met navigatiediensten en de auto-industrie gewerkt aan het rechtstreeks doorgeven van signalen vanuit voertuigen of meldingen van gebruikers—zoals een lekke band of een stilstaand voertuig—naar de verkeerscentrales.

6. In hoeverre acht u het mogelijk en wenselijk om hetzelfde systeem in Nederland toe te passen?

Antwoord: Er is op dit moment geen aanleiding om een noodlamp zoals de V-16 noodlamp voor te schrijven. In Nederland is een goed werkend systeem van het gebruik van alarmlichten (aanwezig in elk voertuig) en de gevarendriehoek. Ook zijn er voor burgers kosten verbonden aan een noodlamp zoals in Spanje verplicht wordt gesteld.

7. Acht u het V-16 systeem gebruiksvriendelijker en sneller inzetbaar dan een gevarendriehoek, en kan dit bijdragen aan het verkorten van onveilige situaties langs de weg?

Antwoord: In aanvulling op het antwoord op vraag 3 is vooral in algemene zin te zeggen dat het bij geval van pech van belang dat er snel een veilige plek gezocht kan worden door de automobilist, voor de eigen veiligheid en die van het overige verkeer. Dit kan

² Gedelegeerde verordening (EU) no. 886/2013 van de Commissie

waarschijnlijk het snelst wanneer alleen de alarmlichten worden aangezet, waarna hulpdiensten kunnen worden gebeld.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/264296

8. Bent u bereid te onderzoeken of Nederland een soortgelijk lampje bij pech, in plaats van of aanvullend op de gevarendriehoek, zou willen verplichten? Zo ja, welke stappen worden hiertoe gezet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Ik zie geen noodzaak om dit te onderzoeken. Zoals beschreven in het antwoord op vraag 3 is het gebruik van een gevarendriehoek niet verplicht wanneer een knipperend waarschuwingslicht wordt gevoerd. Uiteraard worden de ontwikkelingen in Spanje met interesse gevolgd.

9. Welke juridische en technische belemmeringen, zoals Europees recht, interne markt, typegoedkeuringen of handhaafbaarheid, zouden er kunnen zijn bij het introduceren van zo een V-16 noodlampje?

Antwoord: Een juridische belemmering is momenteel dat het gebruik van een dergelijke lamp voor normale personenauto's niet is toegestaan. In de Regeling voertuigen is limitatief voorgeschreven van welke lampen een voertuig voorzien mag zijn. Alleen voor voertuigen die voor bijzondere werkzaamheden, zoals werk aan de weg, worden ingezet, gelden andere regels. Voor nader onderzoek naar eventuele juridische en technische belemmeringen zie ik nu geen aanleiding

10. Zijn er evaluaties gedaan van dergelijke systemen in samenwerking met andere landen om het aantal ongevallen bij pech of stilstand te verminderen?

Antwoord: Ik ben niet bekend met dergelijke evaluaties.

11. Bent u bereid om de ervaringen en data uit Spanje na invoering van dit systeem te betrekken bij een Nederlandse afweging?

Antwoord: Zoals in het antwoord op vraag 4 is genoemd, is het ministerie in gesprek met andere Europese lidstaten en in VN/ECE-werkgroepen over verkeersveiligheid en veiligheidswaarschuwingen. Via deze gesprekken worden de ontwikkelingen uit Spanje met interesse gevolgd.

12. Staat u ervoor open om samen met branchepartijen (automotive-industrie, verzekeraars, pechhulporganisaties) pilots te starten of verkenningen te doen naar de introductie van zo een V-16 lamp?

Antwoord: Er zijn geen signalen dat het systeem zoals we dat in Nederland kennen, met alarmlichten en de gevarendriehoek, onvoldoende werkt. Daarom is er geen aanleiding om pilots te starten of verkenningen te doen. Uiteraard worden de ontwikkelingen in Spanje met interesse gevolgd.