

Reglement

Stichting ABC Rally

NRF

Inhoudsopgave

1. **ORGANISATORISCHE ASPECTEN** 4
   1.1. Omschrijving van het evenement 4
   1.2. Organisatie 5
   1.3. Locaties 5
   1.4. Belangrijke data 5
   1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden 6
   1.6. Verzekering 7
   1.7. Eisen aan de auto 7
   1.8. Verloop van het evenement 8
   1.9. Vragen na afloop & neutralisaties 9
   1.10. Klassement & prijzen 10
   1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten 11

2. **TECHNISCHE ASPECTEN** 12
   2.1. Routeboek 12
   2.2. Controlekaarten 12
   2.3. Routecontroles (RC's) 13
   2.4. Tijdcontroles (TC's) 13
   2.5. Regelmatigheidsproef (RP) 14
   2.6. Behendigheidsproef/Test 14
   2.7. Routeonderbrekingen 14
   2.8. Routepijlen 14
   2.9. Snelheidscontroles 15
   2.10. Quietzones 15
   2.11. Samenvatting straffen technische aspecten 15

3. **ROUTEBEPALINGEN** 16
   3.1. Algemene Kaartleesbepalingen 16
   3.2. Herstelopdrachten bij controles 18
   3.3. Systeembeschrijvingen 18
   3.4. De constructie van een omweg (alleen A- en B-klasse) 19

   Bijlage A – Vrijwaringverklaring 20
   Bijlage B – Calamiteitenprocedure 21
   Bijlage C – Legenda's 22

Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.3 - app

Ten opzichte van de standaardtekst van het Sjabloon gewijzigde tekstdelen zijn in rood in het Reglement opgenomen.
*Als de kopregel van een (sub)artikel in **vet rood** vermeld is, dan betreft het een toegevoegd, nieuw (sub)artikel of is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst.*
In een (sub)artikel met een vetrode kopregel hoeft de nieuwe/gewijzigde tekst niet in het rood opgenomen te zijn.

Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NRF Reglementscommissie KL goedgekeurd op 8 augustus 2026 onder nummer GRC-26-21.
.
Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

Betekenis arcering:
xxxxx tekst die afwijkt van de tekst in een Reglement voor ritten met fysieke controles

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De Stichting ABC-Rally organiseert op 22 augustus 2026 de West Nederland Rit, die wordt verreden in de Kop van Noord-Holland. De route is ca. 150 km lang en telt mee voor het kampioenschap NRF Kaartlezen 2026.

1.1.1. Algemeen

De West Nederland Rit is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartlees-opdrachten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klasse-ment bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid.

De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 36 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de gemeente Hollands Kroon om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag.
De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheids-dienaren naar de wedstrijdleider verwijzen.

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	routegedeelte tussen start en lunch (ochtend) of tussen lunch en finish (middag), bestaande uit een of meer trajecten;
Traject	routegedeelte op één kaartfragment, begin en eind staan op het kaartfragment aangegeven;
Trajectwissel (TW)	start- en/of eindpunt van een traject
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Rittensport Federatie en daarom wordt de West Nederland Rit georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Dit betekent dat de meest recente versie van “Het nieuwe NRF kaartleesreglement - Toelichting voor uitzetters en organisatoren” van toepassing is op dit evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van www.nrf-autosport.nl.

De West Nederland Rit wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden op-gehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

1.1.5. Onvoorzien

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleider.

1.2. Organisatie

1.2.1.Wedstrijdsecretariaat

Naam	Joep Wanders
E-mailadres	info@rallywanders.nl
Telefoon	06 - 5335 4872

1.2.2.Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Joep Wanders	
Leden organisatiecomité	Hans Divendal, Paul Eering	
Uitzetter(s)	Joep Wanders	
Narijder(s)	Hans Divendal, Paul Eering	
Wedstrijdleider	Joep Wanders	Telefoon: 06 – 5335 4872
Hoofd Calamiteitenteam	Paul Eering	Telefoon: 06 – 8190 1143
Contactpersoon deelnemers	Joep Wanders	Telefoon: 06 – 5335 4872
Serviceteam	Geen	

1.3. Locaties

1.3.1.Start-, Lunch- & Finishlocatie

Naam	Golfbaan Dirkshorn – Green Restaurant
Adres	Groenvelderweg 3, 1746 EE Dirkshorn
Telefoon	0224 – 274 050
Starttijd eerste equipe	10:31 uur
Finishtijd eerste equipe	15:46 uur
Publicatie uitslag	Uiterlijk 17:30 uur
Prijsuitreiking	Uiterlijk 17:45 uur
Publicatie uitslag op website	23 augustus 2026 (en direct na afloop in de app)

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	20 juni 2026
Sluiting inschrijving	Uiterlijk 16 augustus 2026
Publicatie reglement	Uiterlijk 22 juli 2026
Acceptatiebericht	17 augustus 2026
Documentencontrole	22 augustus 2025 van 09.15 uur tot 10.30 uur

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 20 juni 2026 uitsluitend digitaal via www.rallywanders.nl. De inschrijving sluit op 16 augustus 2026 om 23.59 uur of zodra het maximale aantal van 60 equipes is bereikt.

Bij de West Nederland Rit worden alle categorieën personenauto's, ongeacht het bouwjaar, tot de start toegelaten.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 95 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting ABC-Rally**.**

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 16 augustus 2026 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL52 ABNA 0122 3823 90 van Stichting ABC-Rally**,** onder vermelding van WNR en de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. de A-klasse voor zeer ervaren deelnemers
2. de B-klasse voor deelnemers met ervaring
3. de C-klasse voor deelnemers met weinig ervaring

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden equipes in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische equipes te adviseren in een lagere klasse uit te komen. Als de ingeschreven equipe het niet met de beslissing in een hogere klasse mee te doen eens is, dan kunnen zij de inschrijving annuleren, waarbij ze het volledige inschrijfgeld terugkrijgen.

1.5.3. Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een equipe (met opgaaf van de reden) te weigeren. In een dergelijk geval zal het volledige inschrijfgeld worden terugbetaald.

1.5.4. Inschrijving teams

Niet van toepassing.

1.5.5. Wijzigen inschrijving

De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van auto tijdens de rit is niet toegestaan. Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs en de minimale leeftijd te hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rit onderling te wisselen, mits beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt.

1.5.6. Annulering door de deelnemer

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.

Bij annulering vóór 17 augustus 2026 wordt het betaalde inschrijfgeld gerestitueerd. Bij annulering op of na 17 augustus 2026 vindt geen restitutie van betaald inschrijfgeld meer plaats. Het is dan nog wel mogelijk een andere equipe in dezelfde klasse als waarin is ingeschreven in plaats van het oorspronkelijke equipe te laten deelnemen óf de rit op een later tijdstip dan 22 augustus 2026 buiten mededinging (naar prijzen of kampioenschapspunten) te rijden.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal een deel van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. De hoogte van het bedrag dat wordt terugbetaald hangt af van de gemaakte kosten.

Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het intrekken van verleende ontheffingen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Op 17 augustus 2026 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en –tijd en de af te drukken, door beide equipeleden te ondertekenen en naar de Documentencontrole mee te nemen Vrijwaringverklaring.

1.6. Verzekering

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen dat de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij deelname aan regelmatigheidsritten en (indien van toepassing) rijvaardigheidstesten op afgesloten terrein. Tevens wordt de eigenaar van de auto geadviseerd een (schade- en ongevallen-)verzekering inzittenden af te sluiten (voor de landen waarin ritten gereden worden) om de bestuurder en de navigator goed te verzekeren.

Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om dergelijke verzekeringen en/of uitbreidingen van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

De organisator heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering voor deelnemers op basis van een secundaire dekking. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto bedraagt bij een NRF-regelmatigheidsrit € 2.500.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de secundaire motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering.

1.6.3. Vrijwaringverklaring

De leden van de ingeschreven equipe dienen voor aanvang van het evenement de op het evenement van toepassing zijnde vrijwaringverklaring (zie Bijlage A) te ondertekenen. Wordt de genoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. Wettelijke eisen

De aan het evenement deelnemende auto's dienen te voldoen aan de wettelijke eisen die aan auto's gesteld worden in het land van registratie.

1.7.2. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemend auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een gevarendriehoek;
3. een verbanddoos;
4. twee veiligheidshesjes;
5. een sleepkabel.

1.7.3. Reclame

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers kunnen rallyschilden uitgereikt krijgen, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Daarbij of in plaats daarvan kan een startnummersticker uitgereikt worden, die rechtsboven aan de binnenzijde van de voorruit van de auto bevestigd moet worden. Reclamestickers, rallyschilden en startnummersticker dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn.

1.7.5. Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 10 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in de passagiersruimte van de auto.

1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor het bepalen van de richting en/of het meten van afstand, snelheid of tijd (al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten) zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.

1.8. Verloop van het evenement

1.8.1. Tijdschema

Het tijdschema van het evenement is zodanig opgesteld, dat deelnemers onder normale omstandigheden de opgelegde opdrachten binnen de gegeven tijd kunnen uitvoeren. Als het tijdschema door onvoorziene omstandigheden (bijv. weersomstandigheden) niet gehandhaafd kan worden, dan zal de organisator tijdig adequate aanpassingen laten plaatsvinden. De organisator zal deelnemers hiervan tijdig op de hoogte brengen, bijvoorbeeld door een bulletin of door een mededeling van officials onderweg.

1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole in de startlocatie om de getekende vrijwaringverklaring in te leveren.

1.8.3. Startprocedure

Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd van de ochtendetappe gereed te zijn voor vertrek. Per klasse zullen de equipes in volgorde van startnummer worden gestart. De equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich 5 minuten vóór hun starttijd bij de starttafel (TC UIT) te melden, waar het routeboek voor de ochtendetappe wordt uitgereikt.

Voor de middagetappe geldt eenzelfde procedure. Op de start/lunch/finishlocatie hangt een startlijst met ideale starttijden voor de ochtend- en middagetappe. De deelnemers dienen zich (op z'n vroegst) 5 minuten vóór de ideale starttijd van de middagetappe bij de starttafel (RC UIT) te melden, waar het routeboek voor de middagetappe wordt uitgereikt.

1.8.4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden. Deelnemers zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan passerende deelnemers.

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft conform artikel 2.9. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 90 strafpunten.

Politieagenten en/of officials van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijdleiding om toepassing van de straf vragen.

1.8.5. Gedrag deelnemers

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen. Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder ook het verkennen van de route valt) van de deelnemers of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn wordt beoordeeld door de wedstrijdleiding, die straffen kan opleggen tot en met uitsluiting.

Buitensporige snelheidsovertredingen en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de rittensport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponeerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7. Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de TC IN aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie tot en met uitsluiting worden verbonden, een en ander ter beoordeling van de wedstrijdleider.

1.8.8. Uitvallen

Indien een equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht wedstrijdleider Joep Wanders, tel. 06 – 5335 4872 hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.1. Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar bij de finishcontrole op de finishlocatie; deelnemers dienen het ingevulde vragenformulier daar ook in te leveren. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekendgemaakt op het publicatiebord.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen (op het publicatiebord) bij de finishcontrole.

1.9.2. Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal deelnemers (van een klasse), dan zal de wedstrijdleider als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord, die daarmee definitief wordt/worden.

1.9.3. Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na publicatie terecht. Na verwerking van deze vragen wordt de definitieve uitslag gepubliceerd.

1.9.4. Protesten

Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de wedstrijdleider is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

Het eindklassement per klasse wordt bepaald door de equipes van die klasse te rangschikken op volgorde van het aantal behaalde strafpunten. De equipe met het laagste aantal strafpunten in een klasse wordt tot winnaar van die klasse uitgeroepen, de equipe met het naast hogere aantal strafpunten tot tweede, enzovoorts.

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal die equipe de hoogste klassering krijgen die (in volgorde van belangrijkheid):

1. het laagst aantal strafpunten heeft behaald bij de regelmatigheidsproef
2. de oudste auto heeft

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag (in de app) wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 23 augustus 2026 worden gepubliceerd op www.rallywanders.nl.

1.10.3. Prijzen

Voor de hoogst geklasseerde equipes zijn in elke klasse prijzen beschikbaar. Het aantal prijzen hangt samen met het aantal deelnemende equipes in een klasse en wordt bekendgemaakt in de acceptatiebrief.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van virtueel routemateriaal (dat onderweg in een app voor controleregistratie verschijnt).

2.1. Routeboek

In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, de locaties van het begin en eind van een traject,de locatie van tijdcontroles, enz.

2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:50.000 en 1:100.000. De kaartfragmenten kunnen – voor een betere leesbaarheid – zijn 'opgeblazen' naar 1:25.000 resp. 1:50.000. Zowel de werkelijke als de oorspronkelijke schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld.

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2. Legenda

In bijlage C van dit Reglement zijn de legenda's van de gebruikte topografische kaarten opgenomen.

2.1.3. Routeopdracht

Van start tot finish dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld (van waar tot waar, het kaartleessysteem en de ideale afstand/richttijd).

2.1.4. Tanken

Als service voor de deelnemers kunnen in het routeboek tankstations aangegeven zijn. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

Hoe aanmelding voor Rallycheck (verder kortweg app genoemd) moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/.

In de handleiding vindt u tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van de rit automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden.

Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart. De equipe moet er zelf op letten tijdcontroles op het juiste tijdstip aan te doen.

2.3. Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 30 strafpunten.

Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De organisator kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app **automatisch** (dus zonder tussenkomst van de deelnemer) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is het geval bij snelheidscontroles, geheime tijdcontroles in een regelmatigheidsproef en de tijd- en routecontroles van een behendigheidsproef; dit zijn de zgn. Standard Direct Save controles.

Een deelnemer heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De deelnemer heeft daar 30 seconden de tijd voor; daarna verdwijnt de controle uit de display van de app en komt de digitale controlekaart terug in beeld. Als de controle niet bewaard is (binnen die tijd óf als in de app een volgende controle verschijnt), maar de deelnemer besluit de controle tóch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) aangedaan te worden en dan alsnog bewaard te worden.

De deelnemer kan de laatste (niet **automatisch**) bewaarde **letter**controle op de digitale controlekaart wissen. Een bewaarde **getal**controle (bijv. routecontrole 1) kan **NIET** gewist worden.

2.4. Tijdcontroles (TC's)

2.4.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door het NTP (Network Time Protocol) gebruikt, waarvan de app gebruik maakt.

2.4.2. Herkenbaarheid en melding

De rit bestaat uit twee etappes, die beide uit meerdere trajecten bestaan. De rit kent slechts twee TC's: de start (TC UIT, de starttafel in de startlocatie) en de finish (TC IN, in het veld, na de middaetappe). De ochtendetappe eindigt met een RC IN (in het veld, dichtbij de lunchlocatie), de middagetappe start bij RC UIT (de starttafel in de lunchlocatie).

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld "meer dan 15 minuten te vroeg" en "meer dan 30 minuten te laat" wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

Rond TC IN bevindt zich een TC-zone, waarbinnen de tijdcontrole zichtbaar wordt en de lopende tijd getoond wordt. Equipes dienen een TC te registreren door de tijdcontrole binnen de TC-zone te bewaren. Het tijdstip dat daarbij geregistreerd wordt (WPT, de werkelijke passeertijd) is de minuut waarin de tijdcontrole bewaard wordt.

2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij TC UIT krijgt u het routeboek voor de ochtendetappe 5 minuten vóór uw starttijd uitgereikt (zodat u rustig naar de auto op het parkeerterrein kunt lopen); ook als u zich later bij TC UIT meldt wordt u geacht op uw IPT van start te zijn gegaan.

Bij RC IN en RC UIT kunt u geen tijdstrafpunten oplopen. Bij TC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden.

Later dan de IPT melden bij TC IN wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut afwijking. Meer dan **30** minuten te laat melden bij TC UIT en meer dan **45** minuten te laat melden bij TC IN betekenen **uitsluiting**.

Als er problemen zijn met het tijdig bereiken van de start, neem dan contact op met de wedstrijdleider. Dreigt u op weg naar de finish in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om te voorkomen dat u niet geklasseerd wordt.

2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement is een RP opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel wordt op een los vel papier, samen met het routeboek uitgereikt bij de start van de ochtendetappe.

U moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar de GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 45 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.

De lengte van de RP is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de RP;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

De RP begint bij een duidelijk in het routeboek aangegeven punt. In het veld bevindt zich rond dit punt een TC-zone. Plaats nu de auto op het exacte startpunt van de RP (zie de foto bij de afstand-tijdtabel in (of bij) het routeboek). Zodra je klaar bent voor de RP bewaar je de tijdcontrole en gaat de tijd van de RP lopen. Het is dus niet nodig om op de hele minuut van start te gaan.

Een GTC die in de app verschijnt wordt automatisch op de digitale controlekaart geplaatst. Een GTC verschijnt nooit in de app op grote doorgaande routes.

De RP loopt van de (zelf)start tot een GTC of routecontrole met aanduiding **EINDE RP** of **END REGULARITY**. Het einde van de RP kan ook in het routeboek zijn aangegeven.

2.6. Behendigheidsproef/Test

Niet van toepassing.

2.7. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden kan worden. We onderscheiden hierbij twee verschillende soorten routeonderbrekingen:

1. Routeonderbrekingen die de organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek e.d. De organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.4. Dit komt niet voor in de route van de C-klasse.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar die zich tijdens het rijden van de rit voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een braderie, onverwachte wegwerkzaamheden, een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.
   Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles te negeren. Eventuele routecontroles die voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

2.8. Routepijlen

Niet van toepassing.

2.9. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal tenminste één keer een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quiet-zone houden, bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeers-veiligheid van duidelijk belang is.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 30 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer.

Voorbeeld: in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilo-meter per uur is 30 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 60 strafpunten, enzovoorts.

2.10. Quietzones

Een quietzone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden. De maximum snelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Alle onverharde wegen, 30 km/uur-zones en fietsstraten (“auto te gast”) dienen aangemerkt te worden als Q-zones. Die wegen hoeven dus niet als zodanig aangegeven te worden in de app of op het kaartfragment.

Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-zone.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	90 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	30 strafpunten
45 minuten of minder te laat aandoen van TC IN	1 strafpunt per minuut
Meer dan 30 minuten te laat melden bij TC UIT	uitsluiting
Meer dan **45** minuten te laat finishen bij TC IN	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per seconde
Missen van een GTC	45 strafpunten
Maximale tijdstraf RP	45 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	30 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

3. ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1. De kaart

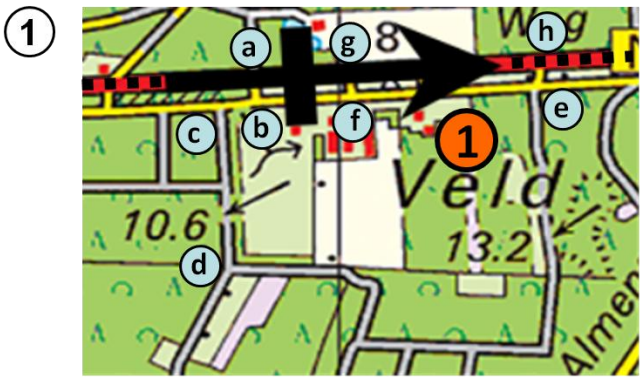
Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang eveneens. Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een “kaartlas”, waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo’s, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, grenslijnen) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die ‘uitsteken’ en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine “uitwasjes” aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren



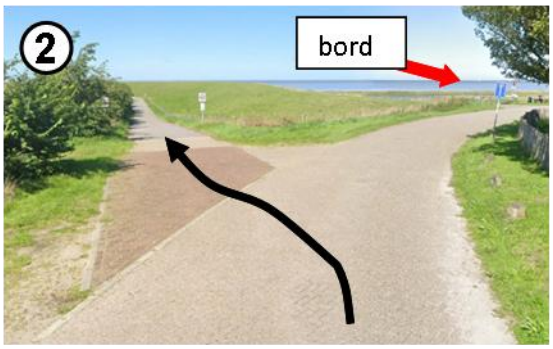
Op het kaartfragment hiernaast is systeem “Pijlen kortste route met barricades” van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan.
De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar “*10.6*” wijst) en de kaarttekst (“*Veld*”) heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.

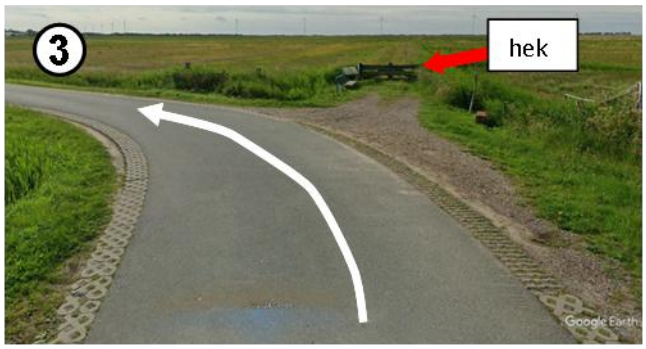
3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de vrije route in het systeem Pijlen en Punten Gecombineerd, waarbij keren wél toegestaan is bij de routeconstructie.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. Begin en eind van een RP of Test mogen ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per traject (= per kaartfragment) kaartwegen meer dan eens, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).
   Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een traject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 3.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.
5. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat en zichtbaar doodlopende wegen mogen NIET worden ingereden. In onderstaande gevallen dus de doorgaande weg volgen.





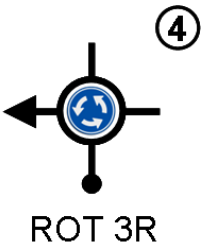
2. Wegen met een bord “Eigen weg”, “Bestemmingsverkeer”, “Wandelgebied”, “Verboden toegang voor onbevoegden” of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo’n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **50** meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

   Voor de C-klasse geldt dat een grotere afwijking dan **50** meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus nooit een omweg te construeren. Voor de andere klassen geldt dat bij een grotere afwijking dan **50** meter art. 3.4 in werking treedt.

3.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij het verschijnen van een controle in de app kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

1R	eerste weg rechts;
AR	asfaltweg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.



*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie **in het veld***

DMP 2	niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3. *De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met deze herstelopdracht aanwezig is vervalt pas op het moment dat de oorspronkelijk voorgenomen route op punt/pijl 2 hervat is.*

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld**: "A:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de A-klasse", "BC:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor B- en C-klasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen bewaren de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. Pijlen en Punten Gecombineerd

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle op het kaartfragment voorkomende punten en pijlen in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Punten en (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Naar een punt of pijl met een **rode** nummersticker en naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de kortste route geconstrueerd te worden.
4. Naar een punt of pijl met een **witte** nummersticker dient de op één na kortste route geconstrueerd te worden.
5. Naar een punt of pijl met een **groene** nummersticker dient een vrije route geconstrueerd te worden.
6. Op weg naar een punt of pijl met een groene nummersticker geldt dat:
   1. de route vrij is, keren is toegestaan en er gebruik gemaakt mag worden van niet op de kaart staande wegen;
   2. RC's die je tegenkomt niet bewaard mogen worden.
7. Op een punt met een groene nummersticker geldt dat:
   1. keren is toegestaan;
   2. daar één juiste RC kan staan die wél bewaard dient te worden (er hoeft dus geen RC op het punt te staan!);
   3. de juiste RC zich precies op het op de kaart aangegeven punt bevindt, op een met de auto bereikbare plaats.
8. Op een pijl met een groene nummersticker geldt dat:
   1. keren **NIET** is toegestaan;
   2. de RC's die men aandoet bewaard dienen te worden.
9. Voor het bepalen van de lengte van een traject is de kortste (te rijden) route aangehouden.



5

3.3.2. Pijlen Kortste Route met Kleurbeperking

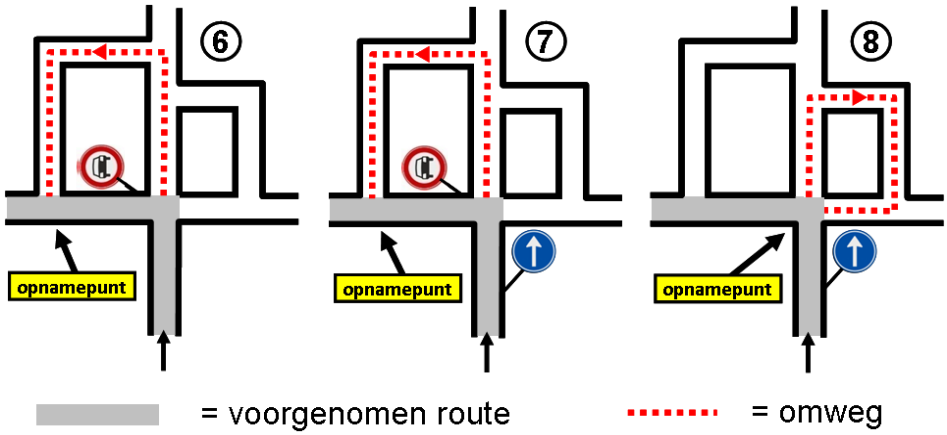
1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **kleur-1** te zijn.
4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een pijl dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **kleur-2** gekleurde (delen van) kaartwegen.
6. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
7. **Kleur-1 en kleur-2 staan op het kaartfragment aangegeven**. Let daarbij op, **kleur-1** en **kleur-2** kunnen gelijk zijn. Zoals altijd wél alle pijlen in de route opnemen, maar dat dan zo min mogelijk nogmaals doen!

3.4. De constructie van een omweg (alleen A- en B-klasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar de eerste samenkomst van kaartwegen waarop zo min mogelijk van de voorgenomen route is overgeslagen én men de voorgenomen route kan opnemen in de voorgenomen richting (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid verder geldt dat:

    a. verplichte bepalingen die gelden bij de constructie van de voorgenomen route ook van toepassing zijn bij de constructie van de omweg (denk bijv. aan wegen in één richting rijden, geen rode wegen rijden);
    b. aanvullende bepalingen die gelden bij de constructie van de voorgenomen route ook van toepassing zijn bij de constructie van de omweg (denk bijv. aan zo min mogelijk over oranje wegen rijden);
    c. de omweg zo kort mogelijk is.

    Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren **6**-**8** hieronder).



2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
4. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg ook niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan West Nederland Rit, hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door Stichting ABC-Rally, hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico’s van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het evenement is tevens onder deze verzekering gedekt.
2. De equipe aanvaardt dat de organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de equipe voor de deelname aan het evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de equipe. In elk geval zal de organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de organisator afgesloten evenementenverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het evenement bij de huidige deelnamekosten voor de equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De equipe zal de organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het evenement deel te nemen.
4. De equipe erkent en aanvaardt de aard van het evenement en de daarmee samenhangende risico’s.
5. De equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de equipe aan het evenement deelneemt, te besturen.
7. De equipe verleent aan de organisator toestemming om de equipe en de auto waarmee de equipe aan het evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto’s dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te _____ op _____

De equipe: **Startnummer** _____

De bestuurder _____ De navigator _____

Handtekening _____ Handtekening _____

Bijlage B – Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van “blikschade”;

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM: Paul Eering
TELEFOON: 06 – 8190 1143

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als “elke seconde telt”, bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
   a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
   b. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
   c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
   d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betracht absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

Bijlage C – Legenda's

1:50.000

wegen

autosnelweg

hoofdweg:
met gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m breed
smaller dan 4 m

regionale weg:
met gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m breed
smaller dan 4 m

lokale weg:
met gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m breed
smaller dan 4 m

overige weg
weg met losse of slechte verharding
onverharde weg

fietspad
pad, voetpad

weg in ontwerp

viaduct
mini-rotonde

tunnel
beweegbare brug
brug op pijlers

A28 E35 N34 235 wegnummering

a tankstation
b parkeerplaats
c afritnummer

a aantal rijstroken
b kilometerpaal
c wegafsluiting

spoorwegen

spoorweg: enkelspoor
spoorweg: dubbelspoor
spoorweg: driesporig
spoorweg: viersporig

treinstation

tram

metro a metrostation

hydrografie

waterloop:
smaller dan 3 m
3-6 m breed
breder dan 6 m

a schutsluis b brug
c voetbrug
a grondduiker b stuw
c duiker

a pontveer
b voetveer
c peilschaal
d kilometerraaibord
e stroomrichting
f baak
g dok
h lichtopstand
i aanlegsteigers
j versterkt talud
k eb/vloed aanduiding
l dieptegetal

m hoogwaterlijn
n laagwaterlijn
o dieptelijnen
p droogvallende grond
q krib, golfbreker

landschap / grondgebruik

bebouwd gebied
a aaneengesloten bebouwing
b gebouwen
c voetgangersgebied
d muur
e groot gebouw
f hoogbouw
g kassen

bodemgebruik
a weide met sloten
b bouwland met greppels
c hoogstamboomgaard
d fruitkwekerij
e boomkwekerij
f weide met populieren
g loofbos
h naaldbos
i gemengd bos
j griend
k heide
l zand
m dras en riet
n heg en houtwal

reliëf
a dijk: 2,5 m of hoger
b dijk: 1-2,5 m hoog

kade, wal: 0,5-1 m hoog

a berijdbare dijk
b ingraving

hoogtelijnen
hoogtepunt

a steile rand
b helling

gebouwen en objecten

getrianguleerde punten
a RD-steen
b GPS-kernnetpunt
c toren, hoge koepel
d kerk met toren
e markant object
f watertoren g vuurtoren

overige symbolen
a kerk zonder toren
b toren, hoge koepel
c kerk met toren
d markant object
e watertoren f vuurtoren

a gemeentehuis
b postkantoor
c politiebureau

a kapel
b kruis
c begraafplaats

a vlampijp
b wegwijzer
c ANWB-paddestoel met nummer

a windmolen
b watermolen

a windmolentje
b windturbine

a oliepompinstallatie
b seinmast
c zendmast

a hunebed
b monument
c gemaal

a paal
b boom
c opslagtank

a kampeerterrein
b sportcomplex
c ziekenhuis

schietbaan
afrastering
hoogspanningsleiding
geluidswering

grenzen

rijksgrens
provinciegrens
gemeentegrens
grens nationaal park

1:100.000

BEBOUWING



a: gebouw, huis
c: industrie
b: hoogbouw

WEGEN

autosnelweg

Hoofdweg:
gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m breed
smaller dan 4 m

Regionale weg:
met gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m
smaller dan 4 m

Lokale weg:
met gescheiden rijbanen
7 m of breder
4-7 m breed
smaller dan 4 m
gedeeltelijk- of niet verharde weg
eenrichtingsweg
weg in ontwerp
weg in tunnel

viaduct
brug

SPOORWEGEN

dubbelspoor — a: station
enkelspoor
metro bovengronds — a: metrostation

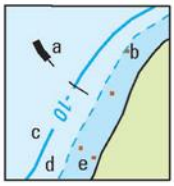
RELIEF

dijk
aarden wal / kade
helling
aardrand
10 hoogtelijn
12.6 hoogtepunt

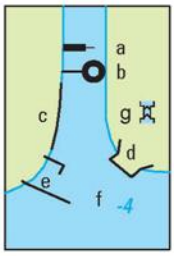
rijksgrens
provinciegrens

HYDROGRAFIE

smaller dan 6 m
6-12 m
12-50 m — a: schutsluis
breder dan 50 m — a: stuw



a: veerdienst
b: droogvallende grond
c: dieptelijn
d: laagwaterlijn
e: hoogwaterlijn



a: voetveer
b: pontveer
c: versterkt talud
d: kade / aanlegsteiger
e: strekdam, havenhoofd
f: dieptepunt
g: sluizencomplex

GETRIANGULEERDE PUNTEN:

kerk met toren — telecommunicatie toren
vuurtoren — watertoren
kasteel — merksteen RD
overige toren, hoge koepel

WEGENINFORMATIE

E232
A28 N34
37
wegnummering
afritnummer
a: rijstrookvermelding — b: tol
a: tankstation — b: parkeerplaats
vliegveld — heliport
verharde start- / landingsbaan

OVERIGE SYMBOLEN

begraafplaats — gedenkteken
windmolen — windturbine
kampeerterrein — schoorsteen
kasteel — hunebed
kerk met toren — kerk zonder toren
watertoren — toren, hoge koepel
telecommunicatietoren
hoogspanningsleiding

BODEMGEBRUIK

a: bos — b: grasland
c: overig terrein — d: heide
e: zand — f: dras / riet
g: kassen — h: bouwland