

4 april 2026

Kasteel De Vanenburg

Reglement

RWA

Rally



Anders

GEO-Rally 9

ALGEMENE BEPALINGEN

GEO-Rally 9 is een oefenrit voor meerdaagse historische rally's. Het evenement bestaat uit een ontvangst met koffie, een briefing, een lunch, de oefenrit zelf en een mondelinge uitleg.



1. Locatie

De start- en finishlocatie van GEO-Rally 9 (in het reglement verder afgekort als GEO-9) is kasteel De Vanenburg, Vanenburgerallee 13 te Putten. Volg de pijlen vanaf de parkeerplaats!

2. Tijdschema

De trajecten van GEO-9 kennen geen TC's en geen vaste rijtijden, maar richttijden. De richttijden van de trajecten staan op de routekaarten in het routeboek aangegeven. Zorg ervoor dat je niet meer dan 30 minuten gaat achterlopen op het totaal van de richttijden, anders mis je wellicht de gezelligheid en uitleg na afloop (en dat wil je niet, al was het maar vanwege de hapjes ☺)!

GEO-9 is ca. **140 km** lang en heeft een rijtijd van ca. **3,5 uur**. De gemiddelde snelheid zal de **50 km/u** niet overschrijden.

3. Controles

De Rallycheck app wordt gebruikt om de route die de deelnemers rijden op juistheid en snelheid te controleren. De inzet van de app is conform de wijze waarop dat bij meerdaagse rally's gebeurt:

1. controles die opkomen worden na **15 seconden** op de digitale controlekaart geplaatst;
2. de laatste lettercontrole op de digitale controlekaart kan verwijderd worden;
3. de startcontrole, de finishcontrole, geheime tijdcontroles, snelheidscontroles en getalcontroles kunnen niet verwijderd worden.

Getalcontroles (bijv. RC 3 of RC 27) sluiten het traject ervoor af. Bij deze RC's wordt de passeertijd op de controlekaart vermeld. Zo kun je voor jezelf nagaan of je nog op schema ligt.

Tijdens GEO-9 kan door de Rallycheck app op snelheid gecontroleerd worden, met name in Q-zones en 30- of 50-km zones. Dat kan door een RC de ter plaatse gereden snelheid te laten vastleggen of door middel van zgn. begeleidingscontroles.

De snelheidscontroles zijn bedoeld om de deelnemers rustig aan te laten doen in de genoemde zones zodat omwonenden niet onnodig last van de deelnemende auto's hebben (en de kans te vergroten dat een volgende keer weer ontheffing verkregen zal worden).

4. Dwangpijlen

Tijdens GEO-9 komen noch fysieke, noch virtuele (= in de app) dwangpijlen voor.

5. Regelmatigheidsproef (RP)

De start van een RP staat in het routeboek aangegeven. Een foto van de exacte startplaats staat op een los blad met RP-gegevens dat bij de start wordt uitgereikt. Bij de start van een RP verschijnt controle **SR** in beeld.

Starten van een RP doe je op eigen gelegenheid: zodra je de startcontrole van de RP accepteert gaat de tijd lopen (denk erom dat dit bij de verschillende meerdaagse rally's anders kan werken!). In een RP kunnen meerdere geheime tijdcontroles (GTC's) voorkomen.

In GEO-9 komen in een RP geen andere RC's dan GTC's voor.

6. Bestrafing

1. Het missen van een goede controle en het aandoen van een foute controle wordt bestraft met **100 strafpunten**;
2. Bestrafing van tijdafwijkingen bij een GTC vindt plaats t.o.v. de starttijd van de RP: **2 strafpunten per seconde afwijking** van de ideale passeertijd met een **max. van 150 tijdstrafpunten per RP**;
3. Te hard rijden bij een snelheids- of begeleidingscontrole wordt bestraft met een strafpuntenaantal dat gelijk is aan het kwadraat van het aantal kilometers dat méér dan 10% van de toegestane maximumsnelheid te hard gereden is.

Voorbeeld: Toegestaan is 30 km per uur, maar er is een snelheid van 40 km/u geregistreerd. Dan levert dat $(40 - (30+10\% \text{ van } 30))^2 = (40 - 33)^2 = 49$ strafpunten op. Is er 50 km/u geregistreerd, dan kost dat $(50 - 33)^2 = 289$ strafpunten...

ROUTEBEPALINGEN

Voor de kaartleestechnische zaken van GEO-9 zijn onderstaande routebepalingen van toepassing. Het is gebaseerd op artikel 3 van de meest recente versie van het Sjabloon voor historische rally's die onder de vlag van de NHRF verreden worden en met een app (in dit geval Rallycheck) gecontroleerd worden. Dat Sjabloon wordt door vrijwel alle organisatoren van historische rally's gebruikt. Een goede gewoonte bij het gebruik van reglementen op basis van het Sjabloon is dat afwijkende bepalingen in het **rood** worden vermeld. Die regel is ook in onderstaande bepalingen gehanteerd.

7. Algemene Kaartleesbepalingen

7.1. 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 **of tol**, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang **niet**. 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

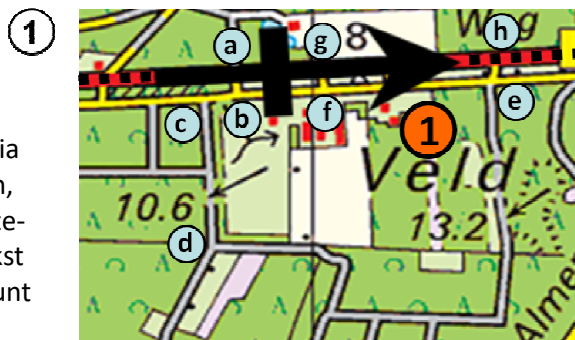
6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.

- Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, **vlagsymbolen**, 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 het op het kaartfragment aangebrachte teken, sticker, tekstvak of blokkadesymbool het weggedeelte tussen de bermlijnen van de kaartweg geheel bedekt**.
- 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 kaartleersystemen (art. 10) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven (zie art. 10.3).
- 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.
- Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.



7.2. De constructie van de route

- 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).
- Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
- Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.

4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject 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 kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 8) 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).

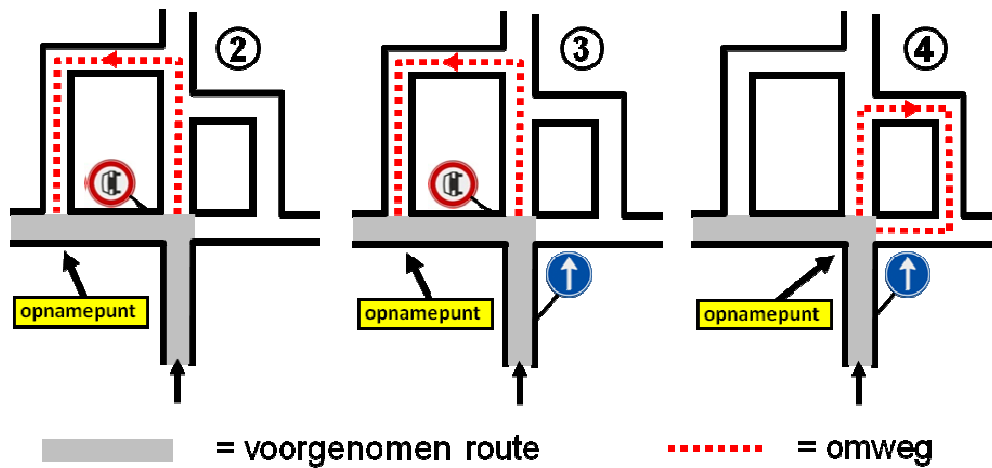
7.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat en zichtbaar doodlopende wegen mogen **niet** worden ingereden.
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 **100** 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. Bij een grotere afwijking dan **100** meter treedt art. 8 in werking.

8. De constructie van een omweg

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 een punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
 - b. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden m.b.t. het gebruik van wegen als bij de routeconstructie;
 - 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 2-4 hieronder).

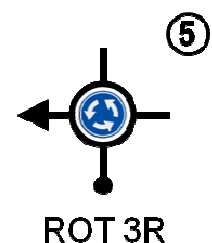


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
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 oorspronkelijke (eerste geconstrueerde) 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 **niet** tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

9. 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***

- | | |
|---------|--|
| DMIL *) | niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn; |
| DMP 2 | niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 7, 8 en 10.
De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met de DMP-opdracht aanwezig is moet worden gebruikt bij de constructie van de nieuwe route. |

**) Deze herstelopdrachten komen alleen op of zeer kort vóór het bereiken van de voorgenomen route voor.*

10. Systeembeschrijvingen

10.1. Ingetekende Lijn met BARRicades (BARIL)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

10.2. Pijlen kortste route, Punten op één na kortste route

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 punten en pijlen (van begin tot eind) in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Met inachtneming van het bovenstaande dient op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste en op weg naar een punt steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

10.3. Blokkerende Pijlen & Punten kortste route (= systeem Tulpenrallye)

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 punten en pijlen (van begin tot eind) en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Pijlen en punten mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze reglementair aan de beurt zijn en **nooit** als men op weg is naar een pijl, punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
3. Pijlen dienen in hun geheel en in de aangegeven richting in de route te worden opgenomen en mogen niet geraakt, niet gekruist en niet zijdelings opgereden of verlaten worden.
4. Met inachtneming van het bovenstaande dient op weg naar een pijl, punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

10.4. 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. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **kleur-1** te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.

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 of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **kleur-2** gekleurde kaartwegen.
6. Met inachtneming van het bovenstaande dient op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
7. **Kleur-1** en **kleur-2** staan in het routeboek aangegeven op het (de) kaartfragment(en) waarop dit systeem van toepassing is. Als **kleur-1** en **kleur-2** gelijk zijn, dan dienen de pijlen in de route opgenomen te worden als ze reglementair aan de beurt zijn, maar daarvoor of daarna zo min mogelijk!

10.5. Kompaspunten

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 punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
4. Met inachtneming van het bovenstaande dient op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

VERZEKERINGEN

11. 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.

12. 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.

13. Vrijwaringverklaring

De leden van de ingeschreven equipe dienen voor aanvang van het evenement de vrijwaringverklaring te ondertekenen. De vrijwaringverklaring (met onderstaande inhoud) wordt op **maandag 30 maart toegezonden**, samen met de startlijst. Je wordt verzocht de vrijwaringverklaring af te drukken en ondertekend af te geven bij de starttafel op de startlocatie. Wordt geen ondertekende vrijwaringverklaring ingeleverd, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen "de equipe", bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan GEO-Rally 9, hierna te noemen "het evenement", georganiseerd door de 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 aansprakelijkheidsverzekering 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.

Legenda GEO-9

(van oorsprong) **1:100.000**

BEBOUWING



- a: gebouw, huis
- b: hoogbouw
- c: industrie

WEGEN



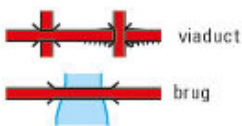
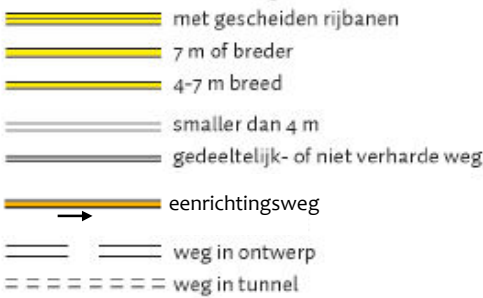
Hoofdweg:



Regionale weg:



Lokale weg:



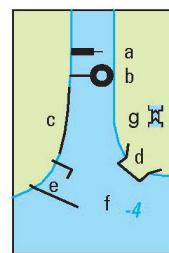
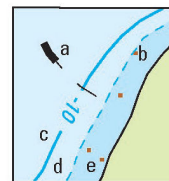
SPOORWEGEN



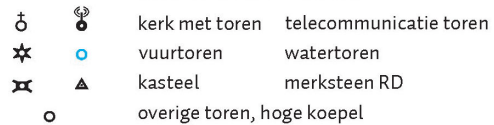
RELIEF



HYDROGRAFIE



GETRIANGULEERDE PUNTEN:



WEGENINFORMATIE



OVERIGE SYMBOLEN



BODEMGEBRUIK

