

Nederlandse
Historische
Rally Federatie

NHRF

www.nhrf.nl

**STANDAARD REGLEMENT
REGELMATIGHEIDSRITTEN**

versie 2.0 oktober 2014

Inhoudsopgave

Artikel 1.ALGEMEEN.....	4	Artikel 12.INRICHTING VAN HET EVENEMENT	14
1.1. Definities.....	4	12.1. Snelheid – IJktraject.....	14
1.2. Toepassingsbereik.....	5	12.2. Routeopdracht / Kaartleestraject.....	14
1.3. Lidmaatschap.....	6	12.3. Regelmatigheidstrajecten.....	15
1.4. Evenementenkalender.....	6	12.4. Behendigheidstraject.....	15
1.5. Bijzonder reglement.....	6	12.5. Tijdwaarneming.....	15
1.6. Buitenlandse regelgeving.....	6	12.6. Controles.....	15
1.7. Vergunningen/ontheffingen.....	6	12.7. Snelheidscontroles.....	16
Artikel 2.ORGANISATIE.....	7	12.8. Quietzones.....	16
2.1. Organisatie.....	7	12.9. Verkeersregels.....	17
2.2. Organisatiecomité - officials.....	7	12.10. Service.....	17
Artikel 3.BIJZONDER REGLEMENT.....	8	12.11. Rallyschilden en nummers.....	17
3.1. Goedkeuring.....	8	Artikel 13.UITSLAGEN - PRIJZEN - PRIJSUIT-	18
3.2. Verplichte inhoud.....	8	REIKING.....	18
Artikel 4.INSCHRIJVINGEN.....	9	13.1. Uitslagen.....	18
4.1. Inschrijfformulier.....	9	13.2. Prijzen en prijsuitreiking.....	18
4.2. Inschrijfgeld - inschrijfvoorwaarden.....	9	Artikel 14.VRAGEN – PROTESTEN – BEZWAAR	19
4.3. Terugbetaling inschrijfgelden.....	9	14.1. Vragen.....	19
Artikel 5.VERZEKERING – VRIJWARINGSCLAU-	10	14.2. Protesten.....	19
SULE.....	10	14.3. Bezwaar.....	19
5.1. Verzekering van de deelnemer.....	10	Artikel 15.SCHADES.....	20
5.2. Verzekering van de organisator.....	10	Artikel 16.STRAFFEN.....	20
5.3. Vrijwaringsclausule.....	10	BIJLAGE 1: VOORBEELDTKST VOOR EEN CA-	21
Artikel 6.TOE TE LATEN AUTO'S.....	12	LAMITEITENPROCEDURE.....	21
6.1. Leeftijdsgrens auto's.....	12	1. Wat is een calamiteit?.....	21
6.2. Wettelijke eisen auto's.....	12	2. Alarmering binnen de organisatie.....	21
6.3. Aanvullende voorschriften auto's.....	12	3. Opsomming activiteiten.....	21
Artikel 7.CONFORMITEITSCONTROLE.....	13	4. Veiligheidsregels:.....	22
Artikel 8.DOCUMENTENCONTROLE.....	13	BIJLAGE 2: VOORBEELDDTEKSTEN VOOR	23
Artikel 9.RECLAME.....	13	KAARTLEESINSTRUCTIES.....	23
Artikel 10.AFSTANDS-, SNELHEIDS- EN TIJD-	13	1. Algemeen.....	23
METING.....	13	2. Routeonderbrekingen, dwangpijlen.....	24
10.1. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters.....	13	3. Omrij-instructies.....	25
10.2. Navigatieapparatuur.....	13	4. Ingetekende lijn.....	25
Artikel 11.TIJDSCHEMA.....	14	5. Ingetekende lijn met barricades.....	25
11.1.Opmaak tijdschema.....	14	6. Blinde lijn.....	26
11.2. Systeem.....	14	7. Pijlen (op één na) kortste route.....	26
		8. Pijlen kortste route met barricades.....	27



9. Punten (op één na) kortste route.....	27	14. Vakken langste route.....	28
10. Pijlen en punten kortste route.....	27	15. Routebeschrijving op de kaart.....	28
11. Punten vrije route.....	27	16. Bol-pijl (met of zonder afstanden).....	29
13. Grensbenadering.....	28	17. Visgraat (Striprit).....	29

Inleiding

Het “Standaard Reglement Regelmatigheidsritten” van de NHRF bestaat uit zowel bepalingen voor organisatoren van regelmatigheidsritten als voor deelnemers. Een eventuele nieuwe versie wordt eens per jaar gepubliceerd, nadat deze is afgestemd met de algemene ledenvergadering van de NHRF. Een nieuwe versie zal op 1 januari gaan gelden en minimaal één maand daarvoor gepubliceerd worden op de internetsite van de NHRF.

Een organisator van een historische regelmatigheidsrit dient in zijn bijzonder reglement van het evenement dit standaard reglement van toepassing te verklaren. Afwijking van het standaard reglement is – behoudens expliciete voorafgaande schriftelijke toestemming van de reglementencommissie van de NHRF - niet toegestaan. Bij afwijkingen dient de organisator in het bijzonder reglement op niet mis te verstane wijze aan te geven op welke punten wordt afgeweken van het standaard reglement. Dit dient te gebeuren in het artikel waarin het goedkeuringsnummer van de reglementencommissie van de NHRF staat.

Artikel 1. ALGEMEEN

1.1. Definities

Bulletin	Officiële mededeling van de organisator inzake de gang van zaken voorafgaand aan of tijdens een evenement, als aanvulling op en/of wijziging van het bijzonder reglement;
Conformiteitscontrole	Controle die de organisator voor de start van het evenement kan houden om te controleren of de deelnemende auto voldoet aan de door de organisator gestelde eisen;
Contactpersoon deelnemers	De persoon die de taak heeft om antwoord te geven op door deelnemers gestelde vragen, informatie te verstrekken die verband houden met het bijzonder reglement of het verloop van de regelmatigheidsrit.
Deelnemende auto	Auto die een deelnemer gebruikt om deel te nemen aan het evenement en waarvoor tenminste een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering is afgesloten conform de vereisten zoals vastgelegd in de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM);
Deelnemer	De deelnemer aan een door een organisator georganiseerd evenement;
Etappe ¹	Deel van het evenement tussen de start en een officiële rustpauze en/of hergroepering, tussen twee opeenvolgende hergroeperingen/rustpauzes of tussen de laatste hergroepering/rustpauze en de finish van de etappe of het evenement;
Equipe	Het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator, waarbij de bestuurder tenminste 18 jaar oud en in het bezit van een geldig rijbewijs dient te zijn en waarvan de navigator tenminste de leeftijd van 16 moet hebben bereikt tijdens de start van het evenement;

¹ Organisatoren zijn vrij voor de begrippen “Etappe” en “Traject” andere definities te geven in het bijzonder reglement. Ook begrippen als “secties”, “stages”, “legs”, “klassementsproeven” en dergelijke mogen gebruikt worden, mits ze duidelijk zijn gedefinieerd in het bijzonder reglement.

Evenement	De betreffende door een organisator georganiseerde regelmatigheidsrit;
Historische regelmatigheidsrit	Een evenement met een toer karakter voor historische auto's , die ten minste 30 jaar oud zijn, waarbij het rijden van de juiste route binnen een bepaald tijdsbestek casu quo met een bepaalde gemiddelde snelheid de bepalende factor voor het eindklassement is. De gemiddelde snelheid is maximaal 49,9 kilometer per uur of lager, indien de overheid een lagere gemiddelde of maximum snelheid voorschrijft. Indien organisatoren auto's van een jonger bouwjaar toelaten is dit reglement ook op deze auto's van toepassing. In uitzonderingsgevallen kan de gemiddelde snelheid hoger liggen, doch uitsluitend tijdens zogenoemde verbindingsetappes en niet tijdens enig voor het klassement meetellend onderdeel van de rit.
Historische auto	Auto die tenminste 30 jaar oud is, zich bij voorkeur in zo origineel mogelijke staat bevindt, dat niet voor dagelijks gebruik wordt gebruikt . De organisator is bevoegd de minimum leeftijdsgrens voor deelnemende auto's te verhogen ² .
Internationaal Evenement	Evenement dat geheel of gedeeltelijk buiten Nederlands grondgebied plaatsvindt;
Klassement	De door een organisator op grond van de resultaten van proeven en kaartleestrajecten opgestelde rangschikking.
NHRF	Nederlandse Historische Rally Federatie;
Organisator	Een bij de NHRF aangesloten lid (rechts)persoon die een evenement organiseert;
Proef	Een onderdeel van een evenement bestaande uit een behendigheidstraject op een afgesloten terrein;
Traject	Het geheel van een aantal aansluitende proeven en/of kaartleestrajecten tussen twee vaste tijdcontroles.
Uitzetter	De persoon die de kaartleestrajecten en/of behendigheidstrajecten uitzet;
Waarnemer	Een door de NHRF aangestelde functionaris die namens de NHRF de gang van zaken tijdens een evenement observeert;
WAM	Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen;
Wedstrijdleader	De voor het correct verloop van het evenement en correcte toepassing van het standaard reglement en het bijzonder reglement verantwoordelijke persoon;
Wedstrijdsecretariaat	Plaats waar de organisator voor en na het evenement bereikbaar is;
Wedstrijdsecretaris	Degene die verantwoordelijk is voor de communicatie met de deelnemers voor en na het evenement.

1.2. Toepassingsbereik

Dit reglement is van toepassing op alle nationale en internationale evenementen die onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) verreden worden. Alle bij de NHRF aangesloten leden zijn verplicht dit reglement te hanteren voor alle door hen georganiseerde [historische regelmatigheidsritten](#), zoals gedefinieerd in [paragraaf 1.1](#).

² Dat wil zeggen alleen oudere auto's toe te laten.

1.3. Lidmaatschap

De organisator van een evenement moet lid zijn van de NHRF. Het gebruik van dit reglement is uitsluitend toegestaan aan leden van de NHRF. De leden van de NHRF staan vermeld op de website van de NHRF, te weten www.nhrf.nl.

1.4. Evenementenkalender

De nationale en internationale evenementen, die georganiseerd worden conform de regels van dit standaard reglement, worden op een gezamenlijk door de NHRF jaarlijks te publiceren kalender voor evenementen geplaatst. Een aanmelding voor plaatsing op de kalender, voor het komende jaar, dient uiterlijk 1 oktober plaats te vinden bij het bestuur van de NHRF.

Een aanmelding dient vergezeld te gaan van de volgende gegevens:

1. Korte beschrijving soort evenement inclusief opgave van de diverse te hanteren klassen waarin deelnemers kunnen inschrijven;
2. Gebied(en) en/of land(en) die aangedaan zullen worden;
3. Globaal programma, inclusief data en tijdstippen;
4. Toe te laten [auto's](#);
5. Of het evenement (al) is toegelaten tot bepaalde kampioenschappen.

1.5. Bijzonder reglement

Elk evenement zal worden georganiseerd en verreden volgens dit standaard reglement, een door de organisator op te stellen bijzonder reglement en mogelijk uit te geven bulletins.

1.6. Buitenlandse regelgeving

In het geval dat een evenement gebruik maakt van het grondgebied van een ander land dan Nederland, dient de organisator van het betreffende evenement zich te houden aan het gestelde in de ter plaatse geldende regelgeving van de verantwoordelijke overheidsinstantie(s) en wetgeving in het betreffende land.

1.7. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is verplicht over de benodigde vergunningen/ontheffingen te beschikken voor zijn evenement. Organisatoren van internationale evenementen, derhalve evenementen die geheel of gedeeltelijk op buitenlands grondgebied plaatsvinden, dienen toestemming te hebben van de desbetreffende bevoegde lokale dan wel nationale overheidsinstantie(s) van het land [dan wel](#) de landen waar het internationale evenement plaatsvindt. Het is een organisator niet toegestaan een evenement te laten plaatsvinden zonder de benodigde vergunningen en/of ontheffingen van de bevoegde nationale overheidsinstantie(s) in het land [dan wel](#) de landen waar het evenement plaatsvindt.

Artikel 2. ORGANISATIE

2.1. Organisatie

De definitie van het evenement dient in het bijzonder reglement te zijn opgenomen:

1. Naam van het evenement;
2. Datum van het evenement;
3. Korte omschrijving van de aard van het evenement;
4. Naam van de organisator;
5. Naam van de uitzetter;
6. Naam van de wedstrijdleader;
7. Afgegeven vergunningen onder vermelding van de uitgevende instantie en het kenmerk³.

2.2. Organisatiecomité - officials

In het bijzonder reglement dient de volledige samenstelling van het organisatiecomité inclusief de wedstrijdleader(s) en de overige bij het evenement betrokken officials te worden vermeld, evenals het adres van het secretariaat vóór, tijdens en na het evenement.

De organisator kan een contactpersoon deelnemers benoemen.

De NHRF kan een waarnemer naar het evenement zenden. De organisator is verplicht de waarnemer alle door deze gewenste informatie te verstrekken en de waarnemer toe te laten tot het bijwonen van alle onderdelen van het evenement.

³ Indien het niet lukt om tijdig (vóór het publiceren van het bijzonder reglement) de benodigde vergunningen binnen te hebben, kan de organisator aangeven deze via een bulletin bij de start van het evenement bekend te maken.

Artikel 3. BIJZONDER REGLEMENT

3.1. Goedkeuring

Het concept van het bijzonder reglement moet ten minste acht weken vóór de start van het evenement, bij voorkeur per e-mail (reglement@nhrf.nl), ter goedkeuring naar de [voorzitter van de reglementencommissie](#) van de NHRF worden gezonden.

De reglementencommissie controleert namens de NHRF het bijzonder reglement aan de hand van het gestelde in het standaard reglement. Binnen twee weken na ontvangst door de [voorzitter van de reglementencommissie](#) ontvangt de organisator het goedkeuringsnummer (al dan niet met opmerkingen) of de afwijzing.

Het definitieve bijzonder reglement moet ten minste vier weken vóór de start van het evenement gepubliceerd worden via de website van de organisator.

Het bijzonder reglement kan na goedkeuring worden gewijzigd of aangevuld door middel van publicatie van een officieel bulletin. Bulletins die worden uitgegeven tot de dag voorafgaand aan het evenement dienen op de website van de organisator te worden gepubliceerd. De bulletins dienen tevens tijdens het evenement bij het wedstrijdsecretariaat op het publicatiebord van de organisator te hangen. Bulletins die vanaf de eerste dag van het evenement worden opgesteld dienen tevens direct te worden gepubliceerd op het publicatiebord bij het wedstrijdsecretariaat. De organisator zal bulletins zoveel mogelijk voor de start van het evenement dan wel voorafgaand aan enig traject ter hand stellen aan de deelnemers.

3.2. Verplichte inhoud

Naast het in artikel 2 genoemde, dient het bijzonder reglement nog te bevatten (voor zover van toepassing):

1. lengte van het evenement;
2. één of meerdere klasse(n) (bijvoorbeeld: Expert- en / of Sport- en / of Tourklasse);
3. soort en bouwjaargrenzen van de toe te laten auto's;
4. datum van opening en sluiting van de inschrijvingen;
5. wat is inbegrepen in het inschrijfgeld;
6. maximaal toe te laten aantal deelnemers;
7. welke documenten getoond moeten worden bij de eventuele documentencontrole;
8. eventueel aanvullende eisen ten aanzien van afstand- en tijdmetingapparatuur;
9. systeem van de rit, tijdwaarneming, soort (herkenbaarheid) controles en wijze van bestraffingen;
10. wijze van bekendmaken van tussen- en einduitslagen;
11. wijze van indienen en beantwoorden van vragen, protesten en beroep;
12. een calamiteitenprocedure⁴.

Tevens dient op enerlei wijze aan de deelnemers bekend te worden gemaakt, bijvoorbeeld in een programmaboek of op de website van de organisatie:

1. het gebied(en) en/of land(en) die aangedaan zullen worden
2. het programma en tijdschema van het evenement.

⁴ Een voorbeeldtekst voor de calamiteitenprocedure is te vinden in bijlage 1. Deze is als Worddocument te downloaden op de NHRF-site. Het staat de organisator vrij haar eigen tekst te gebruiken.

Artikel 4. INSCHRIJVINGEN

4.1. Inschrijfformulier

De organisator kan bepalen dat deelname aan het evenement alleen op uitnodiging kan plaatsvinden, dan wel dat deze beperkt is voor leden/donateurs van een bepaalde vereniging/stichting, of dat deze in principe voor iedereen open staat.

Voor deelname aan een evenement moet een volledig ingevuld inschrijfformulier verstuurd worden (per post, fax, dan wel elektronisch) naar het wedstrijdsecretariaat. De organisator behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een equipe met opgaaf van redenen te weigeren en/of een equipe in te delen in een andere klasse dan waarin men heeft ingeschreven.

4.2. Inschrijfgeld - inschrijfvoorwaarden

De hoogte van het inschrijfgeld, de inschrijfvoorwaarden alsmede een omschrijving van hetgeen bij het inschrijfgeld is inbegrepen, dienen gepubliceerd te worden bij de opening van de inschrijving.

4.3. Terugbetaling inschrijfgelden

Naast de vermelding in het bijzonder reglement moet op het moment van de opening van de inschrijving aangegeven worden op welke wijze en in welke mate terugbetaling van inschrijfgelden zal plaatsvinden in geval van weigering van deelname of in geval van annulering van een inschrijving of in geval het evenement niet doorgaat.

Artikel 5. VERZEKERING – VRIJWARINGSCLAUSULE

5.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM) voor hun **auto** tijdens het evenement die dekking biedt aan de specifieke bestuurder(s). De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) niet alleen de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt doch tevens de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt in de bij de deelnemende **auto** behorende polis als deze leeftijd hoger is dan 18 jaar en dat de polis tevens dekking biedt bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

5.2. Verzekering van de organisator

Iedere bij de NHRF aangesloten organisator dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers af te sluiten en een secundaire WAM verzekering ten behoeve van de deelnemers. De organisator is verplicht gebruik te maken van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten, tenzij de organisator kan aantonen via een andere overkoepelende organisatie tenminste gelijkwaardig collectief verzekerd te zijn. De organisator dient in dat geval in zijn bijzonder reglement naar deze verzekering en voorwaarden te verwijzen.

5.3. Vrijwaringsclausule

Een organisator wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enig ongeval dat veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende **auto's**. Een organisator wijst tevens **iedere** aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende **auto's**. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden.

Tegen een organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de volgende verklaring te ondertekenen:

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De deelnemer heeft het standaard reglement, het bijzonder reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsors, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging en de NHRF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan – die een deelnemer in verband met deelname aan een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NHRF en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

*Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement **de auto** waarmee aan een evenement wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.*

Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) ook tijdens het evenement volledig dekt.

*Indien **de auto** in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als **de auto** in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die de deelnemende **auto** bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.*

Tevens verklaart de deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond te zijn om aan het evenement deel te nemen en dat deze bekwaam is om dit te doen. De deelnemer erkent de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

*Tot slot verklaart de deelnemer het NHRF standaard reglement en het bijzonder reglement van het evenement te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens het evenement niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de equipe indien zij niet beide over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beide voldoen aan de eisen die de verzeeraar van de deelnemende **auto** aan het besturen van **de auto** stelt.*

Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

Artikel 6. TOE TE LATEN AUTO'S

6.1. Leeftijdsgrens auto's

De organisator kan bepalen dat de leeftijdsgrens voor auto's zoals gesteld in dit standaard reglement wordt verhoogd⁵ en/of hij kan aparte klassen inrichten voor verschillende leeftijdscategorieën van auto's.

Het is de organisator van een historische regelmatigheidsrit toegestaan jongere auto's dan gesteld in dit standaard reglement toe te laten, mits deze in een aparte klasse worden ondergebracht. Voor deelnemers in deze moderne/youngtimerklasse gelden verder dezelfde bepalingen van het bijzonder reglement en dit standaard reglement.

6.2. Wettelijke eisen auto's

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 en aan eventueel in het bijzonder reglement gestelde aanvullende eisen.

6.3. Aanvullende voorschriften auto's

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 auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden wanneer de auto langer dan 30 minuten stilstaat of bij schade en/of lekkage.

(Imitatie)gasontladingslampen en/of ledverlichting zijn niet toegestaan bij historische auto's op straffe van niet starten of uitsluiting, zulks afhankelijk van of de ontdekking voor of tijdens het evenement plaatsvindt.

De aanwezigheid van vaste en/of mobiele gps-navigatieapparatuur is bij historische auto's niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Bij niet historische auto's mag eventuele gps-apparatuur niet gebruikt worden dan wel ingeschakeld zijn, zulks op straffe van uitsluiting.

1. Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:
2. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
3. een brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
4. een gevarendriehoek;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

Het gebruik van mobiele telefoons of enig ander elektronisch communicatiemiddel is tijdens het verrijden van het evenement niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Dit verbod geldt niet voor noodgevallen noch om de eventuele aanwezige technische servicecrew van de organisator te bellen of om de organisator een ongeval, pech of de opgave van de deelnemer te melden.

Dit verbod geldt niet voor eventuele elektronische communicatie die uitsluitend middels een draadverbinding (dus niet middels radio- en/of andere signalen die buiten de deelnemende auto zijn op te vangen) binnen de auto plaatsvindt. Denk hierbij aan koptelefoons voor uitsluitend communicatie tussen bestuurder en navigator.

⁵ Dat wil zeggen alleen oudere auto's toe te laten.

Artikel 7. CONFORMITEITSCONTROLE

Bij evenementen die op de kalender van de NHRF staan is een conformiteitscontrole niet verplicht. De organisator kan een conformiteitscontrole houden.

Artikel 8. DOCUMENTENCONTROLE

Voor de start kan de organisator een documentencontrole houden.

Artikel 9. RECLAME

De organisator kan beperkende bepalingen ten aanzien van reclame op de deelnemende [auto's](#) in het bijzonder reglement opnemen. Reclame op een historische [auto](#) waarvan aangetoond kan worden dat dit model [auto](#) in het verleden in een bepaalde uitvoering heeft gereden tijdens kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting. De organisator is bevoegd het voeren van door de organisator ter beschikking gestelde reclame op de deelnemende [auto](#) verplicht te stellen.

Artikel 10. AFSTANDS-, SNELHEIDS- EN TIJDMETING

10.1. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

In de deelnemende auto aangebrachte casu quo aanwezige – al dan niet digitale - hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, mogen zowel mechanisch als elektronisch gestuurd zijn. Gps-gestuurde [afstandsmeters](#) zijn niet toestaan, tenzij de organisator in het bijzonder reglement deze apparatuur toelaat.

10.2. Navigatieapparatuur

Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Het gebruik van een gps-kompas en/of andere gps-apparatuur ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan.

Artikel 11. TIJDSHEMA

11.1. Opmaak tijdschema

Het tijdschema van het evenement dient zodanig opgesteld te zijn, dat deelnemers hun opgelegde opdracht binnen de normale speelruimte van het hedendaagse verkeer ten uitvoer kunnen brengen, waarbij rekening gehouden dient te worden met infrastructuur, tijdstip waarop gereden wordt, et cetera. Indien ten gevolge van onvoorziene omstandigheden (dit kunnen ook weersomstandigheden zijn) voornoemd tijdschema niet gehandhaafd kan worden, dient de organisator tijdig adequate aanpassingen te laten plaatsvinden. **Wanneer een evenement zich over meer dagen uitstrekt** dient de organisator ervoor te **zorgen** dat deelnemers tussen twee **dagen altijd** tenminste zes uur **kunnen rusten**.

11.2. Systeem

Het tijdschema kan gebaseerd zijn op een voorgeschreven rijtijd van tijdcontrole naar tijdcontrole ('target time') of op een voorgeschreven passeertijd bij de tijdcontroles ('scheduled time') of op een andere wijze.

In het bijzonder reglement dient vermeld te worden op welke wijze afwijkingen op het opgelegde tijdschema worden bestraft.

Artikel 12. INRICHTING VAN HET EVENEMENT

12.1. Snelheid – IJktraject

Het evenement kan bestaan uit kaartleestrajecten en/of regelmatigheidsrajecten en/of behendigheidsrajecten. Deze trajecten/proeven dienen te worden gereden met een vastgestelde gemiddelde snelheid van maximaal **49,9** kilometer per uur.

Voorafgaand aan een evenement met regelmatigheidsrajecten dient de deelnemer door middel van een ijktraject in de gelegenheid gesteld te worden zijn afstandsmeetapparatuur te vergelijken met die van de organisator.

12.2. Routeopdracht / Kaartleestraject

In het bijzonder reglement dient een beschrijving van de toe te passen routeopdrachten/kaartleessystemen opgenomen te worden, alsmede de schaal van de gebruikte kaartfragmenten.

De wijze waarop de route aangegeven wordt is vrij.

Bij trajecten en/of routesecties met visgraat en/of bol-pijl zonder afstanden en/of andere systemen zonder kaart (ondergrond), is de organisator verplicht om op de een of andere wijze (bijvoorbeeld door een kaartfragment) het begin en het einde van de visgraat **dan wel** de bol-pijl zonder afstanden aan te geven.

In geval van kaartleestrajecten en/of routesecties dient op duidelijke wijze de schaal vermeld te worden op ieder kaartfragment.

Aan de deelnemers dient een legenda ten behoeve van alle gebruikte kaarten en/of bol-pijlsymbolen uitgereikt te worden. Dit kan in:

1. het bijzonder reglement;
2. (eerste) routeboek, of het routeboek waarin het betreffende kaarttype wordt gebruikt;
3. een apart boek met daarin alle legenda's, tijdschema's routeopdrachten en dergelijke.

12.3. Regelmatigheidstrajecten

Een regelmatigheidstraject dient zodanig ingericht te zijn, dat de deelnemers niet, of slechts in geringe mate, worden gehinderd door infrastructuur als bebouwde kommen, verkeerslichten, bruggen, spoorwegovergangen en dergelijke. Overlast voor het niet tot het evenement behorende verkeer dient tot een minimum beperkt te worden.

De gemiddelde snelheid van een regelmatigheidstraject is afhankelijk van de klasse waarin de deelnemer deelneemt. Voor de hoogste klasse is dit maximaal 49,9 km/uur en voor de laagste klasse maximaal 45 km/uur, waarbij de organisator rekening moet houden met de infrastructuur en/of weersomstandigheden en/of het tijdstip waarop het regelmatigheidstraject wordt verreden.

Regelmatigheidstrajecten mogen snelheidswisselingen en passeer- en routecontroles bevatten.

De tijdwaarneming ter bepaling van het rijden van het voorgeschreven gemiddelde vindt plaats in seconden bij **al dan** niet van tevoren bekende tijdcontroles.

Te vroeg en te laat aankomen mag verschillend worden bestraft en moet in het bijzonder reglement aangegeven worden.

12.4. Behendigheidstraject

Als onderdeel van een regelmatigheidsrit kunnen één of meer behendigheidstrajecten worden gehouden doch uitsluitend op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. Voor elke behendigheidstraject moet een normtijd vastgesteld worden. De onder- of overschrijding van de normtijd mag verschillend bestraft worden. De aard en inrichting van de het traject dient zodanig te zijn, dat wordt voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor officials, marshals, overige medewerkers van het evenement en/of omstanders en dat het gevaar voor de deelnemende **auto's** en/of inzittenden van de deelnemende **auto's** zoveel als redelijkerwijs mogelijk beperkt wordt. Eventuele tijdwaarneming geschiedt in seconden.

Een behendigheidstraject moet minimaal voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. De snelste rijtijd mag nooit bepalend zijn voor het klassement. Wel mag het niet halen van de **normtijd** leiden tot verschillen in het klassement.
2. De proef moet, uit veiligheidsoverweging, van start tot finish overzienbaar zijn door de officials.
3. De organisator dient voor de inschrijving aan te geven of één of meer behendigheidstrajecten deel uitmaken van de rit.

12.5. Tijdwaarneming

Het bijzonder reglement dient op duidelijke wijze te omschrijven welke methode van tijdwaarneming en -registratie wordt gehanteerd.

De tijdwaarneming ter bepaling van het rijden van het voorgeschreven gemiddelde vindt plaats bij van tevoren bekend te maken tijdcontroles en geschiedt in hele minuten, waarbij de hele lopende minuut wordt beschouwd als ideale meldtijd.

12.6. Controles

Controles dienen 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste deelnemende **auto** operationeel te zijn. Tenzij de wedstrijdleader anders beslist, sluit de controle 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste deelnemende **auto**.

Passeer- en routecontroles (PC of RC):

Een organisator dient in het reglement de herkenbaarheid van een bemande of onbemande controle en de controleprocedure aan te geven. In het reglement dienen tevens de bestraffingen voor het missen van een passeer- en routecontrole te worden opgenomen.

Tijdcontroles (TC):

Een organisator dient in het reglement de herkenbaarheid en de meldings- en tijdregistratieprocedure van een tijdcontrole aan te geven. In het reglement dienen de bestraffingen voor het ontbreken van een tijdregistratie op de controlekaart of een tijdsafwijking te worden opgenomen.

Geheime tijdcontrole (GTC):

De locatie noch de rijtijd naar een geheime tijdcontrole (tijdwaarnemingspunt) wordt aangegeven. Elke afwijking te vroeg of te laat wordt bestraft.

In het reglement dienen de bestraffingen te worden opgenomen.

Maximum toegestane vertraging:

Een eenmaal opgelopen vertraging mag naar keuze van een organisator wel of niet ingehaald worden. De maximale (cumulatieve) toegestane vertraging van een equipe bij een tijdcontrole op de ideale pas-seertijd is 30 minuten. Het aandoen van een tijdcontrole na 30 minuten betekent dat de tijdcontrole gemist is. De organisator kan deze maximale uitlooptijd verlengen tot maximaal 60 minuten.

Hergroeperingcontroles:

Bij aankomst bij een hergroepering moeten de equipes hun tijdcontrolekaart aan de official van de controlepost overhandigen en de meldingstijd⁶ laten noteren. De equipes kunnen aanwijzingen krijgen over hun starttijd van de volgende sectie of etappe.

12.7. Snelheidscontroles

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt aan de, ter plaatse geldende, maximum snelheden te houden. De organisator dient ten minste één keer per dag (bij een meerdaags evenement minimaal één keer per etmaal) een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone, of Quiet-zone (art. 12.8) te houden en wel bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

In het bijzonder reglement moet aangegeven worden welke sanctie aan een snelheidsovertreding wordt verbonden indien een deelnemer de toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/uur overschrijdt.

In het bijzonder reglement kunnen regels opgenomen worden die tot doel hebben excessief rijgedrag te voorkomen.

12.8. Quietzones

Een organisator kan zogenoemde 'Quietzones' (Q-zones) aanwijzen. In deze Q-zones is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur. De organisator dient in het reglement aan te geven hoe de equipes Q-zones kunnen herkennen.

⁶ De organisator kan in het bijzonder reglement bepalen dat het deelnemers is toegestaan zich vroeger te melden dan hun geplande meldingstijd, waarbij zij aan de official dienen te vragen de ideale/geplande meldingstijd in te vullen.

12.9. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

Equipes zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbij rijdende deelnemers. Equipes die door hun verkeersgedrag de [historischerittensport](#) in diskrediet brengen, zullen door de organisator van het evenement bestraft dienen te worden. De toe te passen bestraffing dient in het bijzonder reglement opgenomen te worden.

In het bijzonder reglement dienen bepalingen opgenomen te worden betreffende de bestraffing van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag en overtreding van de ter plaatse geldende wegenverkeerswetgeving.

12.10. Service

Georganiseerde service is uitsluitend voorbehouden aan de organisator.

12.11. Rallyschilden en nummers

De organisator kan elke equipe voorzien van rallyschilden [die](#) elke dan zichtbaar op de voor- en achterzijde van [de auto](#) aangebracht dienen te worden, waarbij het kenteken van [de auto](#) zichtbaar moet blijven. De organisator kan elke equipe eveneens voorzien van wedstrijdnummers en/of reclame [die](#) aangebracht dienen te worden op een door de organisator aangewezen locatie op [de auto](#). Door de organisator geleverde rallyschilden, wedstrijdnummers en reclame dienen [tijdens](#) het gehele evenement op [de auto](#) aanwezig te zijn.

Artikel 13. UITSLAGEN - PRIJZEN - PRIJSUITREIKING

13.1. Uitslagen

Aan het eind van het evenement of – indien het evenement meerdere dagen omvat – aan het eind van iedere dag, dient door de organisator, op een in het bijzonder reglement bekendgemaakte plaats, de voorlopige (tussen)uitslag te worden opgehangen.

In deze voorlopige (tussen)uitslag worden alle opgelopen strafpunten op een zodanige wijze vermeld, dat de deelnemer na kan gaan waar hij of zij deze heeft opgelopen. Er dient daarvoor ten behoeve van de deelnemers een route-uitleg beschikbaar te zijn alsmede een zogenaamde moederkaart met daarop de goede en foute controlepunten.

De voorlopige uitslag wordt 30 minuten na publicatie (behoudens protesten) definitief.

13.2. Prijzen en prijsuitreiking

In het bijzonder reglement dient de lijst met de te behalen prijzen, de locatie en het tijdstip van de prijsuitreiking te worden opgenomen.

Artikel 14. VRAGEN – PROTESTEN – BEZWAAR

14.1. Vragen

Een deelnemer moet bij de organisator vragen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement kunnen stellen. De organisator dient in het bijzonder reglement aan te geven hoe deelnemers deze vragen kunnen stellen en hoe de antwoorden bekend worden gemaakt. De organisator draagt daarbij zorg voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen en wel binnen het tijdskader van de in artikel 14.2 genoemde protesttermijn.

14.2. Protesten

Indien de deelnemer met het verkregen antwoord geen genoegen neemt, kan men een officieel protest indienen. Dit protest dient schriftelijk, binnen 30 minuten na publicatie van het voorlopig (tussen) eindklassement, ingediend te worden. De organisator kan in het bijzonder reglement bepalen dat een protestgeld verschuldigd is tot ten hoogste € 100,00. Bij toewijzing van het protest dient terugbetaling plaats te vinden van het protestgeld. Het besluit van de wedstrijdleider is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

14.3. Bezwaar

Iedere deelnemer heeft het recht bezwaar te maken tegen een overtreding van een organisator van het standaard reglement. Bezwaar kan worden ingediend tegen een feitelijke beslissing en/of handeling en/of nalaten van een organisator tijdens het evenement, indien en voor zover die handeling en/of het nalaten in strijd is met het standaard reglement en/of bijzonder reglement, en wel binnen uiterlijk twee weken na de laatste dag van het evenement.

Een bezwaar dient schriftelijk te worden ingediend bij het bestuur van de NHRF. Elektronische post wordt ook als schriftelijk beschouwd. Het bezwaar bevat de naam-, adres- en woonplaatsgegevens van de bezwaarmakende deelnemer en de gronden van het bezwaar alsmede eventuele bewijsstukken. Tevens dient een bezwaargeld ad € 250,00 te worden overgemaakt aan de NHRF. Dit bezwaargeld wordt terugbetaald als het bezwaar gegrond wordt verklaard.

Het bestuur van de NHRF zal een ontvangen bezwaar – na ontvangst van het bezwaargeld – doorzenden aan de bezwarencommissie van de NHRF die het bezwaar zal behandelen volgens het bezwaarreglement van de NHRF. De uitspraak van de bezwarencommissie is bindend voor zowel de betrokken deelnemer als de organisator. De bezwaarregeling van de NHRF is van toepassing op ingediende bezwaren.



Artikel 15. 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 laatste controle van de betrokken etappe, aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie worden verboden in het bijzonder reglement.

Artikel 16. STRAFFEN

Het bijzonder reglement dient een compleet (samenvattend) overzicht te bevatten van alle straffen die tijdens het [evenement](#) kunnen worden opgelegd.

[Mogelijke straffen die een organisator kan opleggen zijn diskwalificatie en uitsluiting van deelname aan een volgende editie van het betreffende evenement. Een deelnemer kan in het laatste geval hiertegen bij de bezwarencommissie van de NHRF bezwaar aantekenen, die hier vervolgens uitspraak over zal doen.](#)

Dit “Standaard Reglement Regelmatigheidsritten” is vastgesteld door de reglementencommissie van de NHRF op 21 oktober 2014.

Uitgave: Nederlandse Historische Rally Federatie

E-mail: info@nhrf.nl

www.nhrf.nl

BIJLAGE 1: VOORBEELDTEKST VOOR EEN 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 “blikshade”;

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: <eerste naam>, telefoon 06... of <tweede naam>, 06...

3. Opsomming activiteiten

1. Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.
2. *Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).*
3. 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.⁷
4. Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
5. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
6. Beschrijf wat er is gebeurd:
 1. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 2. Wat (of een persoon bekned is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 4. Wanneer.
7. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
8. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!

⁷ Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

9. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
10. 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).
11. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
12. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (**verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is**)
13. 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)).
14. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
15. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
16. 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 2: VOORBEELDDTEKSTEN VOOR KAARTLEESINSTRUCTIES⁸

Organisatoren kunnen uit de onderstaande voorbeeldteksten selecteren wat op hun evenement van toepassing is. Daarbij dienen zij wel bij elk systeem aan te geven welke beperkingen er gelden voor het rijden van (overige) (samenkomsten van) kaartwegen (of als dat voor elk systeem hetzelfde is onder Algemeen).

Natuurlijk kunnen organisatoren kaartleessystemen ook combineren, bijvoorbeeld pijlen kortste route, punten vrije route.

1. Algemeen

1. Er mag bij de constructies van de route uitsluitend gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is.
2. Kaartleestekens⁹ en kaartteksten en onderbreken de doorgang niet. Wanneer uit doorgetrokken bermlijnen of een viaductteken blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben. In dit geval blokkeren de doorgetrokken bermlijnen half: je kunt niet afslaan, maar de wegen zijn wel afzonderlijk berijdbaar.
3. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af¹⁰. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen ook.
4. De door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
5. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
6. Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord 'Eigen weg' en dergelijke mogen niet worden ingereeden.
7. U bent doorgaand verkeer. Wanneer een weg afgesloten is voor doorgaand verkeer of alleen toegankelijk is voor plaatselijk verkeer, mag u die weg niet inrijden¹¹.
8. Op de kaartfragmenten kunnen cirkels geplaatst zijn. Binnen een cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen een cirkel is vrij. Er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel zijn geen routecontroles geplaatst. *U dient wel via de juiste weg de cirkel binnen te rijden en weer uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.*

⁸ Organisatoren kunnen in hun bijzonder reglement deze teksten overnemen, dan wel naar dit gedeelte in het standaard reglement verwijzen. Organisatoren doen de deelnemers een groot plezier door deze voorbeeldtekst te gebruiken en/of aan te geven dat hun tekst daarvan afwijkt. Indien dat het geval is helpt het deelnemers wanneer specifiek wordt aangegeven waar de eigen tekst afwijkt van deze voorbeeldtekst. Deze tekst is als Worddocument te downloaden op de NHRF-site. Het staat de organisator vrij haar eigen tekst te gebruiken.

⁹ De kaarttekens 'afrastering', 'muur', 'geluidswering' en 'wegafsluiting' blokkeren de doorgang natuurlijk wél!

¹⁰ Organisatoren dienen in hun bijzonder reglement duidelijk maken hoe deelnemers de verschillen in bermlijnen kunnen onderkennen, bijvoorbeeld door verwijzing naar de legenda of door kaartfragmenten met voorbeelden.

¹¹ Een (ANWB-)wegwijzer "Doorgaand verkeer" behoeft niet noodzakelijkerwijze gevolgd te worden. Wanneer zo'n bord naar rechts wijst en de door u geconstrueerde route loopt rechtdoor, kunt u gewoon rechtdoor rijden wanneer dat niet verboden is.

9. Bij genummerde punten is er een cirkel om de punt geplaatst om het punt duidelijk aan te geven. Bovenstaande geldt natuurlijk niet voor deze cirkels.
10. Bij een 'kaartlas', waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
11. Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode.
12. Indien een zogenoemde keerlus gereden moet worden en men de keuze heeft tussen linksom of rechtsom rijden, dient de lus linksom gereden te worden (tegen de wijzers van de klok in).
13. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omrij- of nevenroute) opgenomen worden, namelijk als je er daadwerkelijk naartoe wilt.

2. Routeonderbrekingen, dwangpijlen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. 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 en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrij-instructies in werking, zoals genoemd in de volgende paragraaf.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die kort voor het rijden van de rally door de deelnemers er wél waren. De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen geconstateerd bij het kort voor de rally narijden van de route, of bij het wegzetten van de controleborden. Denk hierbij aan wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke. In een dergelijk geval zal de organisator gebruik maken van dwangpijlen, om equipes weer naar de juiste route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkelvoudige dwangpijlen die dienen te worden gevolgd.

Een dergelijke omleiding wordt afgesloten met twee dwangpijlen (boven of naast elkaar; zogenoemde dubbele pijlen). Het einde van de omleiding bevindt zich op de voorgenomen route.

Vanaf de dubbele pijl dient de voorgenomen route vervolgd te worden. Er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.

Op een dergelijke omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd te worden op de controlekaart.

Dubbele dwangpijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt of dat een weg, die afgesloten is voor het overige verkeer, toch ingereden moet worden en dat de organisator hiervoor toestemming van de wegbeheerder heeft gekregen. Deze pijlen worden *NIET* voorafgegaan door enkele pijlen.

Indien aan het begin van een weg een dwangpijl met de punt naar *beneden* is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'verboden in te rijden'.

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort of tijdens de rally voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer, die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In een dergelijk geval dienen de equipes de route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De

route naar de oorspronkelijke route is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen. Controles tijdens de omrijroute dienen niet opgeschreven te worden. Eventuele controles die op de afgesloten weg staan zullen worden geneutraliseerd.

3. Omrij-instructies

1. Indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een omrijroute te construeren en te rijden waarbij primair zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route wordt overgeslagen. Secundair dient de omrijroute zo kort mogelijk te zijn.

De uitzetter kan in zijn bijzonder reglement een alternatief voorschrijven in plaats van omrijden en de volgende formulering gebruiken:

Indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een nieuwe route te construeren die voldoet aan de routeopdracht¹².

2. Wanneer een weg vanaf één zijde niet ingereden kan of mag worden (eenrichtingsverkeer), mag deze weg wel vanaf de andere zijde in de omrijroute opgenomen worden.
3. Bij het construeren van de omrijroute gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van deze weg gebruikt worden gemaakt, mits en voor zover de originele kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is, of niet meer aanwezig is. Zodra een kaartweg bereikt wordt treden de omrij-instructies zoals verwoord in paragraaf 1 van dit artikel in werking.
5. U wordt geacht met voorkennis te rijden. Dat wil zeggen dat, wanneer u tijdens het rijden van de route ontdekt dat u een bepaalde weg niet in kunt of mag rijden, u deze later niet in een (omrij)constructie moet opnemen. U weet immers al dat u die weg niet in kunt of mag. Deze voorkennis geldt voor het hele onderhavige traject, dus tot de volgende TC.
6. Rotondes en in één oogopslag overzichtelijke 'driehoekjes', die niet op de kaart staan, mogen worden gebruikt. Bij driehoekjes dient u ervoor te zorgen dat u zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route mist of de omrijroute zo kort mogelijk is.

4. Ingetekende lijn

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.

5. Ingetekende lijn met barricades

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De lijn (of een deel daarvan) mag nooit tegengesteld bereden worden. Dit is ook van toepassing voor de nevenroute.

¹² Bijvoorbeeld dat u vanaf dat punt een nieuwe kortste route moet construeren naar de pijl waarnaar u op weg bent.

4. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade, te berijden. U dient de ingetekende lijn op de laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade te verlaten en daarna op de eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden.
5. Met inachtneming van het bovenstaande dient de nevenroute zo kort mogelijk te zijn.
6. Het samenstel van de ingetekende lijn en nevenroutes vormt de voorgenomen route.

6. Blinde lijn

1. De ingetekende lijn, zonder achtergrond met kaartgegevens maar mét schaal aanduiding, dient zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de lijn wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
3. De lijn mag niet tegengesteld bereden worden.
4. In de blinde lijn komen geen (voorziene) routeonderbrekingen voor.

7. Pijlen (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. 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.
4. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
5. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
6. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
7. Met inachtneming van de algemene kaartleesbepalingen en de bepalingen van dit artikel dient de voorgenomen route voor het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt te worden geconstrueerd. Die route dient zo nauwkeurig mogelijk gereden te worden.
8. Pijlen mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze aan de beurt zijn. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weg(en). Pijlen dienen in hun geheel en in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route te worden opgenomen en mogen niet zijdelings opgereden of verlaten en niet geraakt of gekruist worden.

Óf:

Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten en pijlen te raken of te kruisen

8. Pijlen kortste route met barricades

Dit is een combinatie van het systeem “pijlen kortste route” en “ingetekende lijn met barricades”.

9. Punten (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht genoemde punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. Met inachtneming van de algemene kaartleesbepalingen en de bepalingen van dit artikel dient de voorgenomen route voor het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt te worden geconstrueerd. Die route dient zo nauwkeurig mogelijk gereden te worden.
4. Punten mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze aan de beurt zijn. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weg(en).

Óf:

Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.

10. Pijlen en punten kortste route

Dit is een combinatie van het systeem “pijlen kortste route” en “punten kortste route”.

11. Punten vrije route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde punten in nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Een punt is herkenbaar aan een genummerde cirkel met daarin een punt. Het te berijden punt is de punt in de cirkel. De cirkel heeft hier dus NIET de functie zoals beschreven in artikel 1 (Algemeen), paragraaf 8.
3. Onder ieder punt wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
4. Op weg naar een punt of tijdcontrole mag u een vrije route construeren. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis.
5. Er mag op de route gekeerd worden.
6. Op een punt kan een routecontrole staan. De routecontrole bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er *hoeft* dus geen routecontrole op een punt te staan!
7. Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
8. Alleen routecontroles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd (gestempeld).
9. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste route aangehouden.

13. Grensbenadering

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
 2. de route zo kort mogelijk is.
3. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden.

14. Vakken langste route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde vakken in nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Op weg naar een vak of tijdcontrole dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. Binnen de vakken dient de langste route te worden gereden, waarbij geldt:
 1. Binnen de vakken mogen wegen maar éénmaal bereden worden.
 2. Binnen de vakken mogen samenkomsten van wegen meermalen bereden worden, waarbij de route niet gekruist mag worden.
 3. Elk vak mag maar eenmaal in- en uitgereden worden.

15. Routebeschrijving op de kaart

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden door een aantal opdrachten in nummervolgorde uit te voeren.
2. Tenzij in de routeopdracht anders is aangegeven, dient van het punt waar een routeopdracht is uitgevoerd naar het punt waar de volgende routeopdracht wordt uitgevoerd de kortste route te worden geconstrueerd en bereden.
3. De opdracht **door oriënteringspunt** wordt uitgevoerd als men een route construeert die **door** het oriënteringspunt loopt. De opdracht **langs oriënteringspunt** wordt uitgevoerd als men een route construeert die hemelsbreed zo dicht mogelijk **langs** (maar niet door) het oriënteringspunt loopt.
4. Als een kaarttekst als oriënteringspunt gebruikt moet worden, dan is die tekst tussen aanhalingstekens in de routeopdracht opgenomen.
5. Als een plaats (stad of dorp) moet worden aangedaan (bijvoorbeeld: **door Groningen**), dan is de routeopdracht uitgevoerd wanneer men op het kaartfragment aan beide zijden van de te berijden route bebouwing van de betreffende plaats heeft.
6. Indien meer oriënteringspunten in aanmerking komen, bijvoorbeeld verschillende kerken, dan dient u het oriënteringspunt te nemen waarvan het punt waarop de routeopdracht wordt uitgevoerd, over kaartwegen gemeten (zonder te keren!), zo dichtbij mogelijk is.

16. Bol-pijl (met of zonder afstanden)

1. Aan de hand van getekende situaties en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient de kortste/langste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden. Binnen de bol-pijltekening mogen wegen maar eenmaal bereden worden
2. Bij een bol-pijlsituatie kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het traject zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De situaties dienen in nummervolgorde aangedaan te worden.
4. De situaties zijn niet op schaal getekend.
5. De situaties kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de bol-pijlsituatie opgenomen.
10. Tussen de bol-pijldrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

17. Visgraat (Striprit)

1. De visgraat is een rechte lijn met links en rechts dwarsstreepjes.
2. Men dient de visgraat *van beneden naar boven* te lezen en te rijden.
3. De rechte verticale lijn is de weg waarop men rijdt. Ieder dwarsstreepje is een weg die men dient te laten liggen. Een dwarsstreepje is dus een weg die men **niet** inrijdt.
4. Zo betekent één rechterdwarsstreepje dat men één weg rechts dient te laten liggen. Dit kan een rechterzijweg zijn; in dat geval rijdt men rechtdoor. Maar het kan ook de rechtdoorgaande weg zijn ter hoogte van een linkerzijweg; in dat geval dient men linksaf te slaan. Tenslotte kan het ook een eindewegsituatie of driesprong zijn, waar men de rechterweg dient te laten liggen en linksaf slaat.
5. Komen op de rechte lijn op één punt twee rechterdwarsstreepjes voor, dan dient men twee wegen rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld linksaf slaan op een viersprong). Komen op de rechte lijn op één punt één linker- en een rechterdwarsstreepje samen, dan dient men één weg links én één weg rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld rechtdoor op een viersprong).
6. Ononderbroken dwarsstreepjes geven verharde wegen en onderbroken (gestippelde) dwarsstreepjes geven onverharde wegen aan. **Let op:** de rechte lijn is altijd ononderbroken en geeft géén informatie over de aard van de weg (verhard/onverhard) waarop men rijdt!

7. Alle verharde wegen die men dient te laten liggen zijn in de visgraat opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet te zijn opgenomen in de visgraat.
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. De dwarsstreepjes zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.