

Nederlandse  
Historische  
Rally Federatie

NHRF

[www.nhrf.nl](http://www.nhrf.nl)

**STANDAARD REGLEMENT  
TOERRITTEN EN OEFENRITTEN**

versie 1.0, oktober 2014

## Inhoudsopgave

<b>ARTIKEL 1.ALGEMEEN.....</b>	<b>3</b>	2. Verzekering van de organisator.....	8
1.1.Inleiding.....	3	3. Vrijwaringsclausule.....	8
1.2.Definities.....	3	<b>BIJLAGE 2: VOORBEELDTKST VOOR EEN CA-</b>	
1.3.Toepassingsbereik.....	4	<b>LAMITEITENPROCEDURE.....</b>	<b>10</b>
1.4.Vergunningen/ontheffingen.....	4	1. Wat is een calamiteit?.....	10
<b>ARTIKEL 2.BIJZONDER REGLEMENT.....</b>	<b>4</b>	2. Alarmering binnen de organisatie.....	10
2.1.Inhoud.....	4	3. Opsomming activiteiten.....	10
2.2.Goedkeuring.....	5	4. Veiligheidsregels:.....	11
<b>ARTIKEL 3.INSCHRIJVINGEN.....</b>	<b>5</b>	<b>BIJLAGE 3: VOORBEELDDTEKSTEN VOOR</b>	
3.1.Inschrijfgeld - inschrijfvoorwaarden.....	5	<b>KAARTLEESINSTRUCTIES.....</b>	<b>12</b>
3.2.Terugbetaling inschrijfgelden.....	5	1. Algemeen.....	12
<b>ARTIKEL 4.RALLYSCHILDEN, WEDSTRIJDNUM-</b>		2. Routeonderbrekingen, dwangpijlen.....	13
<b>MERS EN RECLAME.....</b>	<b>6</b>	3. Omrij-instructies.....	14
<b>ARTIKEL 5.INRICHTING VAN DE TOER-/OE-</b>		4. Ingetekende lijn.....	14
<b>FENRIT.....</b>	<b>6</b>	5. Ingetekende lijn met barricades.....	14
5.1.Controlekaarten.....	6	6. Blinde lijn.....	15
5.2.Controles.....	6	7. Pijlen (op één na) kortste route.....	15
5.3.Snelheidscontroles.....	6	8. Pijlen kortste route met barricades.....	16
5.4.Quiet-zones.....	7	9. Punten (op één na) kortste route.....	16
5.5.Verkeersregels.....	7	10. Pijlen en punten kortste route.....	16
5.6.Behendigheidsproef.....	7	11. Punten vrije route.....	16
<b>ARTIKEL 6.SCHADES.....</b>	<b>7</b>	13. Grensbenadering.....	17
<b>BIJLAGE 1: VERZEKERING – VRIJWARINGS-</b>		14. Vakken langste route.....	17
<b>CLAUSULE.....</b>	<b>8</b>	15. Routebeschrijving op de kaart.....	17
1. Verzekering van de deelnemer.....	8	16. Bol-pijl (met of zonder afstanden).....	18
		17. Visgraat (Striprit).....	18

## ARTIKEL 1. ALGEMEEN

### 1.1. Inleiding

Dit “Standaard Reglement Toerritten en Oefenritten” van de NHRF bestaat uit bepalingen voor organisatoren. Een eventuele nieuwe versie verschijnt eens per jaar, nadat deze is afgestemd met de leden van de NHRF. Een nieuwe versie zal per 1 januari gaan gelden en minimaal één maand daarvoor gepubliceerd worden op de internetsite van de NHRF.

De organisator moet in zijn bijzonder reglement aangeven dat hij de rit organiseert binnen de kaders van het Standaard Reglement Toerritten en Oefenritten van de NHRF.

Onder een toerit of oefenrit wordt verstaan een evenement dat:

1. bestaat uit kaartleestrajecten of andere routeopdrachten (bijvoorbeeld bol-pijl) en/of behendigheidsproeven. Deze trajecten / proeven dienen te worden gereden met een gemiddelde snelheid van maximaal 36 kilometer per uur.
2. een zodanig ruim tijdschema heeft dat deelnemers de opdracht binnen de normale speelruimte van het hedendaagse verkeer rustig 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.
3. zodanig van opzet is dat ook equipes zonder enige ervaring zonder al te grote problemen de finish kunnen bereiken. Eventueel is voor deze equipes een aparte klasse ingesteld.

Evenementen waarvan de opbrengst naar een goed doel gaat en clubritjes vallen onder deze categorie.

### 1.2. 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;
Bijzonder reglement	Het officiële document van de organisator van de toer-/oefenrit, waarin alle nadere bijzonderheden over de toerit staan vermeld.
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 toer-/oefenrit.
Etappe	Deel van het evenement tussen de start en een officiële rustpauze, tussen twee opeenvolgende rustpauzes of tussen de laatste rustpauze en de finish van het evenement;
Equipe	Het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
NHRF	Nederlandse Historische Rally Federatie;
Proef	Een onderdeel van een evenement bestaande uit een behendigheidsproef op een afgesloten terrein;
Traject	Het routegedeelte waarvoor één en hetzelfde kaartleessysteem of routeopdracht geldt.
WAM	Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen;

Wedstrijdleider	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.

### 1.3. Toepassingsbereik

Dit reglement is van toepassing op alle toerritten en oefenritten, die onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) verreden worden. Alleen leden van de NHRF kunnen een toer-/oefenrit organiseren onder auspiciën van de NHRF en zo gebruik maken van de faciliteiten van de NHRF op het gebied van verzekeringen en adviezen inzake reglementen en overige zaken.

### 1.4. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is verplicht over de benodigde vergunningen / ontheffingen te beschikken voor zijn evenement. Organisatoren van toer-/oefenritten die ook 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 de toerit doorheen voert. 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. BIJZONDER REGLEMENT

### 2.1. Inhoud

Een toer-/oefenrit wordt verreden aan de hand van een bijzonder reglement, dat tijdig aan alle deelnemers ter beschikking wordt gesteld. Wij adviseren om dit bijzonder reglement minimaal een maand vóór het evenement op de website van het evenement te publiceren. Een bijzonder reglement [dient](#) de volgende onderwerpen bevatten:

1. Naam en datum van het evenement;
2. Korte omschrijving, systeem van de rit;
3. Programma en tijdschema;
4. Een indicatie van de lengte van de route;
5. Een indicatie van het gebied/de gebieden en/of land(en) waar de route doorheen voert;
6. Het adres van het wedstrijdsecretariaat vóór en na het evenement;
7. één of meerdere klasse(n) (bijvoorbeeld: Sport- en / of Tourklasse);
8. Datum van opening en sluiting van de inschrijvingen;
9. Wijze van inschrijven<sup>1</sup>;
10. Hoogte van het inschrijfgeld;
11. Wat is inbegrepen in het inschrijfgeld;
12. Terugbetalingsregeling bij annulering door de inschrijver dan wel bij het niet doorgaan van het evenement;
13. Maximaal toe te laten aantal deelnemers;
14. Welke documenten getoond moeten worden bij de eventuele documentencontrole;
15. Eventueel soort en bouwjaargrenzen van de toe te laten auto's;
16. Eventuele aanvullende eisen aan de deelnemende auto's

---

<sup>1</sup> De organisator kan eventueel de volgende tekst in zijn bijzonder reglement opnemen: *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.*

---

17. Een bepaling dat deelnemende auto's nimmer over een overdadig geluidsniveau mogen beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.
18. Eventuele eisen ten aanzien van afstand- en tijdmetingapparatuur;
19. Het al dan niet toestaan van navigatieapparatuur;
20. Beschrijving van de toe te passen routeopdrachten/kaartleessystemen
21. Maken één of meer behendigheidsproeven deel uit van de rit?
22. Een calamiteitenprocedure<sup>2</sup>

Het bijzonder reglement kan daarnaast ook nog de volgende onderwerpen bevatten:

1. Namen van de belangrijkste officials: organisator, wedstrijdleader, uitzetter, contactpersoon deelnemers (bij voorkeur met foto) en hoe deze personen tijdens het evenement te bereiken zijn;
2. Schaal van de gebruikte kaartfragmenten.
3. Een legenda ten behoeve van alle gebruikte kaarten en / of bol-pijlsymbolen
4. Herkenbaarheid van de passeercontroles, routecontroles, tijdcontroles, melding- en tijdregistratieprocedure en wijze van bestraffingen;
5. Bestrafing van hinderlijk of onsportief gedrag en overtreding van de wegenverkeerswetgeving.
6. Bestrafing van een snelheidsovertreding met meer dan 10 km/uur van de maximumsnelheid.
7. Herkenbaarheid Q-zones
8. (samenvattend) overzicht van alle straffen die kunnen worden opgelegd.
9. Wijze van bekendmaken van de uitslagen;
10. Afgegeven vergunningen onder vermelding van de uitgevende instantie en het kenmerk<sup>3</sup>.
11. Wijze van indienen en beantwoorden van vragen over de toer-/oefenrit<sup>4</sup>;
12. De lijst met de te behalen prijzen, de locatie en het tijdstip van de prijsuitreiking.

Naast dit bijzonder reglement kan de organisator voor of tijdens het evenement bulletins uitgeven.

## 2.2. Goedkeuring

Een organisator van een toer-/oefenrit kan het bijzonder reglement van zijn evenement voorleggen aan de reglementencommissie van de NHRF ([reglement@nhrf.nl](mailto:reglement@nhrf.nl)), die het reglement zal beoordelen en de organisator adviezen kan geven.

## ARTIKEL 3. INSCHRIJVINGEN

### 3.1. 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.

### 3.2. 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.

---

2 Een voorbeeldtekst voor de calamiteitenprocedure is te vinden in bijlage 1. Het staat de organisator vrij zijn eigen tekst te gebruiken.

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.

4 Het kan handig zijn hiervoor een apart vragenformulier in het routeboek op te nemen.

---

---

## ARTIKEL 4. RALLYSCHILDEN, WEDSTRIJDNUMMERS EN RECLAME

De organisator kan elke equipe voorzien van rallyschilden, die 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 5. INRICHTING VAN DE TOER-/OEFENRIT

### 5.1. Controlekaarten

De organisator dient aan zijn deelnemers bekend te maken hoe deelnemers moeten omgaan met controlekaarten. Hij kan bijvoorbeeld de volgende tekst opnemen in zijn bijzonder reglement:

*Dit is (zijn) één of meer kaart(en), geschikt voor alle controles. Het niet kunnen overhandigen van de controlekaart bij het einde van een etappe kan tot niet klassering leiden. De equipe is verantwoordelijk voor:*

- 1. de controlekaarten;*
- 2. het op het juiste tijdstip aanbieden van de controlekaart bij de bemande controles;*
- 3. het invullen dan wel laten invullen van de controlekaart;*
- 4. de controle op de juistheid van de registratie(s) door de officials. Slechts een official mag een verandering aanbrengen en dient deze te voorzien van zijn paraaf.*

*Elke correctie, toevoeging of ander geknoei door de equipe op de controlekaart is niet toegestaan en wordt bestraft.*

### 5.2. Controles

De organisator dient aan zijn deelnemers bekend te maken hoe deelnemers moeten omgaan met controles. Hij kan bijvoorbeeld de volgende tekst opnemen in zijn bijzonder reglement:

*Controles zijn 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste deelnemende auto operationeel. De controle sluit 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste deelnemende auto.*

*Hergroeperingcontroles:*

*Bij aankomst bij een hergroepering moeten de equipes hun tijdcontrolekaart aan de official van de controlepost overhandigen en de meldingstijd<sup>5</sup> laten noteren. De equipes krijgen daar aanwijzingen over hun starttijd van de volgende etappe.*

### 5.3. Snelheidscontroles

De organisator kan nog eens benadrukken dat deelnemers zich aan de maximum snelheden dienen te houden. Hij kan bijvoorbeeld de volgende tekst opnemen in zijn bijzonder reglement:

*Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt aan de maximum snelheden te houden. De organisator kan een snelheidscontrole houden.*

Wanneer een organisator een snelheidscontrole houdt dient hij dit bij voorkeur te doen op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

---

<sup>5</sup> 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.

#### 5.4. Quiet-zones

Een organisator kan zogenoemde 'Quiet-zones' (Q-zones) aanwijzen. In deze Q-zones is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur.

#### 5.5. Verkeersregels

De organisator kan nog eens benadrukken dat de deelnemers zich aan de normale verkeersregels dienen te houden. Hij kan bijvoorbeeld de volgende tekst opnemen in zijn bijzonder reglement:

*Equipes zijn verplicht binnen de bebouwde kom behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbij rijdende deelnemers. Equipes die door hun verkeersgedrag het evenement in diskrediet brengen, kunnen door de organisator van het evenement bestraft worden.*

#### 5.6. Behendigheidsproef

Als onderdeel van een toer-/oefenrit kunnen één of meer behendigheidsproeven worden gehouden, doch uitsluitend op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. Voor elke behendigheidsproef wordt een normtijd vastgesteld. De onder- of overschrijding van de normtijd kan verschillend bestraft worden. De aard en inrichting van de proef 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 en/of inzittenden van de deelnemende auto's en zoveel mogelijk beperkt wordt.

Bij een behendigheidsproef mag de snelste rijtijd niet bepalend zijn voor het klassement. Wel mag het niet halen van de normtijd leiden tot verschillen in het klassement.

### ARTIKEL 6. SCHADES

Organisatoren dienen in hun bijzonder reglement aan te geven hoe deelnemers moeten omgaan met schades die tijdens het evenement zijn ontstaan, bijvoorbeeld door de volgende tekst in het bijzonder reglement op te nemen:

*Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk aan de organisator te melden.*

Dit Standaard Reglement Toerritten en Oefenritten is vastgesteld door de reglementencommissie van de NHRF op 21 oktober 2014.

Uitgave: Nederlandse Historische Rally Federatie

E-mail: [info@nhrf.nl](mailto:info@nhrf.nl)

[www.nhrf.nl](http://www.nhrf.nl)

## **BIJLAGE 1: VERZEKERING – VRIJWARINGSCLAUSULE**

De volgende tekst kan de organisator integraal overnemen in zijn bijzonder reglement.

### **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.

### **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 kan hiervoor gebruik te maken van de faciliteiten van de NHRF.

### **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 plaatsvindt 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, sponsoren, 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 toerrit 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 het motorrijtuig 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 toerritten en oefenritten 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 het motorrijtuig in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als het motorrijtuig 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 verzeke- raar 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.

---

## BIJLAGE 2: 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

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

*Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).*

1. 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.<sup>6</sup>
2. Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
3. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
4. 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.
5. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
6. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!

---

<sup>6</sup> 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.

7. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
8. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek **nooit** informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
9. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
10. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (**verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is**)
11. 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)).
12. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
13. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
14. 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 3: VOORBEELDDTEKSTEN VOOR KAARTLEESINSTRUCTIES<sup>7</sup>

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. Kaartleestekens<sup>8</sup> 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 af<sup>9</sup>. 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 inrijden<sup>10</sup>.
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.*

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> De kaarttekens 'afrastering', 'muur', 'geluidswering' en 'wegafsluiting' blokkeren de doorgang natuurlijk wél!

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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 routeopdracht<sup>11</sup>.*

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.

---

<sup>11</sup> 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-pijl opdrachten 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.