REGLEMENT

Versie 4.3 – januari 2026

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v 4.3.

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

*Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NRF Reglementencommissie goedgekeurd op 24-08-2026 onder nummer **NRF-KLAS-24-08/WdD-AvdW***
Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

Inhoudsopgave

1. **ORGANISATORISCHE ASPECTEN** 3
   1.1. Omschrijving van het evenement 3
   1.2. Organisatie 4
   1.3. Locaties 4
   1.4. Belangrijke data 5
   1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden 5
   1.6. Verzekering 6
   1.7. Eisen aan de auto 7
   1.8. Verloop van het evenement 8
   1.9. Vragen na afloop & neutralisaties en goed/fout omzettingen 9
   1.10. Klassement & prijzen 10
   1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten 10

2. **TECHNISCHE ASPECTEN** 11
   2.1. Routeboek 11
   2.2. Controlekaarten 11
   2.3. Routecontroles (RC's) 12
   2.4. Tijdcontroles (TC's), Time Window Controles (TWC's), tijdstraf 12
   2.5. Regelmatigheidsproef (RP) - NVT 13
   2.6. Behendigheidsproef/Test - Niet van toepassing 14
   2.7. Routeonderbrekingen 14
   2.8. Routepijlen 14
   2.9. Snelheidscontroles 14
   2.10. Quietzones 15
   2.11. Samenvatting straffen technische aspecten 15
   2.12. Voorbeelden routemateriaal 16

3. **ROUTEBEPALINGEN** 17
   3.1. Algemene Kaartleesbepalingen 17
   3.2. Herstelopdrachten bij controles 19
   3.3. Systeembeschrijvingen 20
   Bijlage A – Vrijwaringverklaring 24
   Bijlage B – Calamiteitenprocedure 25
   Bijlage C – Legenda 26

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

Stichting De Woestenoordwester organiseert op 12 september 2026 de 18e De Woeste Noord-Wester, (hierna te noemen DWNW) die wordt verreden in provincie Noord-Holland. De route is ca. 230 km lang en telt mee voor het kampioenschap NRF Klassiek en Nederlands Kampioenschap Historische Rally's georganiseerd door de DHRC.

1.1.1. Algemeen

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

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

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

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

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Trajectwissel (TWC)	Overgangspunt op de voorgenomen route waarbij van het ene kaartfragment wordt overgegaan op het volgende kaartfragment.
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

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

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

1.1.5. Onvoorzien

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

1.2. Organisatie

1.2.1.Wedstrijdsecretariaat

Naam	Sjaak Cornelissen.
E-mailadres	dewoestenoordwester@hotmail.com
Telefoon	06 23 40 75 72

1.2.2.Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Sjaak Cornelissen.	
Leden organisatiecomité	Bea Hubers, Ina de Hoop, Arthur Denzler en Sjaak Cornelissen.	
Uitzetter(s)	Sjaak Cornelissen.	
Narijder(s)	Master Arthur Denzler – Sport Wim en Joke den Doop – Tour Ina de Hoop.	
Wedstrijdleider	Sjaak Cornelissen	Telefoon: 06 23 40 75 72
Hoofd Calamiteitenteam	Sjaak Cornelissen	Telefoon: 06 23 40 75 72
Contactpersoon deelnemers	Arthur Denzler	Telefoon: 06 44 79 09 74
Serviceteam	GEEN	

1.3. Locaties

1.3.1.

1.3.2.Startlocatie 12-09-2026

Naam	Robacher's Watermolen
Adres	Hauwert 112, 1691 EK Hauwert
Telefoon	0229 201 754
Starttijd eerste equipe	12:01

1.3.3.Overige/Buffetlocatie 12-09-2026

Naam	Kavel II
Adres	Volgerweg 42 B, 1462 HR Middenbeemster
Telefoon	0299 416 665
Starttijd eerste equipe	16:52

1.3.4.Finishlocatie 12-09-2026

Naam	Café De Ridder
Adres	Kerkebuurt 171, 1647 ME Berkhout
Telefoon	06 38496967
Finishtijd eerste equipe	20:00
Publicatie uitslag	20:30
Prijsuitreiking	21:30
Publicatie uitslag op website	14 september 2026

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	November 2025
Sluiting inschrijving	uiterlijk 5 september 2026
Publicatie reglement	eind juli 2026 op de website van De Woeste Noord-Wester
Acceptatiebericht	5 september 2026
Documentencontrole	12 september vanaf 10:30 uur tot en met 13:31 uur

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf november 2025 uitsluitend digitaal via https://www.dewoestenoordwester.nl/ De inschrijving sluit op 5 september 2026 of zodra het maximale aantal van 60 equipes is bereikt.
Hoewel de voorkeur uitgaat naar klassiekers, kan er worden deelgenomen met elk type en bouwjaar personenauto. Alleen deelnemers die in een klassieker met een bouwjaar van vóór 1991 deelnemen kunnen punten vergaren voor het NK Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 160,00 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting De Woeste Noordwester**.**

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 5 september 2026 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL03INGB 0006 2792 61 van Stichting De Woestenoordwester**,** onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. de Masterklasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. de Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
3. de Tourklasse voor deelnemers met weinig ervaring.

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

1.5.3. Weigering

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

1.5.4. Inschrijving teams - Niet van toepassing

1.5.5. Wijzigen inschrijving

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

1.5.6. Annulering door de deelnemer

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd. Het al dan niet restitueren van inschrijfgeld is afhankelijk van het moment van annuleren. De details kan men terugvinden in de deelnamevoorwaarden op de website van de organisator/het evenement.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering voor zaterdag 1 augustus 2026: het volledige inschrijfgeld;
2. bij annulering tussen zaterdag 1 augustus en zaterdag 29 augustus 2026: 50% van het inschrijfgeld;
3. bij annulering na zaterdag 29 augustus 2026 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

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

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

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 5 september wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en tijd. De Vrijwaringverklaring dient bij de Documentencontrole/Inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend te worden.

1.6. Verzekering

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

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

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

1.6.2. Verzekering van de organisator

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

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

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

1.6.3. Vrijwaringverklaring

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

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. Wettelijke eisen

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

1.7.2. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.
In elke deelnemende klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).
Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

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

1.7.3. Reclame

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.
Reclame op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee genummerde rallyschilden, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. De raam (nummer) sticker moet rechtsboven aan de buitenzijde van de voorruit van de auto bevestigd moet worden. Reclamestickers, rallyschilden en startnummersticker dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn.

1.7.5. Extra brandstof

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

1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor het bepalen van de richting en/of het meten van afstand, snelheid of tijd (al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten) zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.
Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is toegestaan (zie art. 1.7.7).

1.7.7. Communicatie- en navigatieapparatuur

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur door deelnemers in klassiekers is **niet** toegestaan. Tijdens de wedstrijd mag deze apparatuur (denk aan mobiele telefoons, smart watches, tablets, laptops, navigatiessystemen) niet in de passagiersruimte aanwezig zijn. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het gebruik van een app zoals omschreven in art. 1.7.6;
3. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
4. het melden van opgave bij de organisator.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

1.8. Verloop van het evenement

1.8.1. Tijdschema

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

1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole of inschrijftafel in de startlocatie om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met rallyschilden, raamsticker, controlekaart, rijtijdschema enz. in ontvangst te nemen.

1.8.3. Startprocedure

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

1.8.4. Verkeersregels

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

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

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

1.8.5. Gedrag deelnemers

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

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

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

1.8.6. Milieu

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

1.8.7. Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de TC 2 FINISH /TWC van de betrokken kaartfragment, aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie tot en met uitsluiting worden verbonden, een en ander ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

1.8.8. Uitvallen

Indien een equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht wedstrijdleider (Arthur Denzler, telefoonnummer 06 44 79 09 74) hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.8.9. Service

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

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

1.9.1. Routetechnische vragen

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

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.2. Neutralisaties

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

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

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

1.9.3. Rekentechnische vragen

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

1.9.4. Protesten

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

1.10. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

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

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de ex-aequo controle de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met het laagst aantal strafpunten in kaartfragment **3** (het naar de mening van de organisator zwaarste traject) het hoogst geklasseerd worden. Mocht dit nog geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 14 september worden gepubliceerd op website van dewoestenoordwester.nl/.

1.10.3. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Masterklasse, Sportklasse en Tourklasse zijn prijzen beschikbaar.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	90 strafpunten
Tweede constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Weigeren van de controle op gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Eerste constatering van gebruik georganiseerde assistentie (niet vd org.)	90 strafpunten
Tweede constatering van gebruik georganiseerde assistentie (niet vd org.)	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van fysiek routemateriaal (routecontroleborden, stempelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d). *zie 2.12 voorbeelden routemateriaal.*

2.1. Routeboek

Voor elk traject wordt een apart routeboek verstrekt. De deelnemers kunnen het routeboek op hun geplande starttijd bij de starttafel van het betreffende traject afhalen.
In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, locatie van tijdcontroles, TWC's en dergelijke.

2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1 : 40.000 / 1:25.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.
Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.
Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2. Legenda

In bijlage C en in het routeboek van de eerste traject zijn de bijbehorende legenda's A en B van de gebruikte kaartfragmenten opgenomen. De van toepassing zijnde legenda is op het kaartfragment aangegeven.

2.1.3. Routeopdracht

Van start tot finish (van elke etappe) dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld.
Er kunnen ook (losse) kaartfragmenten met routeopdrachten verstrekt worden bij bemande posten.

2.1.4. Tanken

Als service voor de deelnemers kunnen in het routeboek tankstations aangegeven zijn. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd. Op het kaartfragment aangegeven tankstation is SuperPlus 98 (E5) verkrijgbaar en zijn van een 24-uurs service (pin) voorzien.

2.2. Controlekaarten

Bij de documentencontrole ontvangt elke equipe een set tijd-controlekaarten voor de hele DWNW. Op de tijdkaart zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de 'time window controles' (TWC's) en tijdcontroles (TC's) opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De betreffende routecontrolekaart moet aan het eind van een traject worden ingeleverd.

- Om te controleren of men gedurende de wedstrijd op schema ligt, zijn op de tijdkaart per kaartfragment de lengte, gemiddelde snelheid en tijdsduur aangegeven. Waarbij staat aangegeven binnen welk tijdvenster (Tijdschema) men geacht wordt deze kaartovergang aan te doen, men krijgt bij een kaartovergang geen strafpunten voor te vroeg of te laat passeren.
- TC's kunnen zich binnen bevinden. Op de tijdkaart staan de ideale persoonlijke meldingstijd TC 1 START, en TC 2 FINISH en de persoonlijke tijdvensters bij de TWC's en kaartovergangen reeds voorgedrukt.

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 30 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.
Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.
De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de controlekaarten mag invullen. tenzij door de wedstrijdleiding -bijvoorbeeld door een bulletin- anders wordt bepaald.

2.3. Routecontroles (RC's)

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

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

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

Voorbeelden van de gebruikte routecontroles zijn opgenomen in art. 2.12. Een routecontrole kan zijn:

1. een langs de route opgesteld **wit** bord met daarop een zwarte letter. Bij passage van de RC dient u met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting; Bij een routecontrole kan ter verduidelijking een oranje bord met gele letters (CONTROLE) zijn geplaatst; *zie 2.12 voorbeelden routemateriaal;*
2. een langs de route opgesteld bord dat een zelfstempelcontrole aanduidt en een stempel. Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het bord laat staan en niet omver trekt! Een zelfstempelcontrole is niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt. Indien de stempel ontbreekt of niet meer functioneert dient het cijfer, zoals vermeld op het stempelbord op de controlekaart geschreven te worden, voorafgaand door de letters "ST" (in hetzelfde vakje);
3. een langs de route opgestelde bemande controle. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen. Bij een bemande controle is, overmacht voorbehouden, tevens een rode vlag en bord STOP CONTROLE geplaatst; zie 2.12 voorbeelden routemateriaal.

Langs de route opgestelde RC's staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

2.4. Tijdcontroles (TC's), Time Window Controles (TWC's), tijdstraf

2.4.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door zendergestuurde klokjes (met zgn. atoomtijd) gebruikt.

2.4.2. Herkenbaarheid en melding

TC's

DWNW kent slechts 2 TC's: TC-1 (start) en TC-2 (finish). Daartussen komen TWC's voor (zie TWC's).
TC-1 START bevindt zich in Robacher's Watermolen in Hauwert.
TC-2 FINISH bevindt zich in het veld +/- 2 km voor de finishlocatie Café De Ridder in Berkhout.
TC-2 FINISH mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de finish en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

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

TWC's

TWC's zijn bemande controles, die verplicht door de deelnemers moeten worden aangedaan. Bij deze TWC' s kunnen aanvullende routeopdrachten voor een special (kort speciaal traject) worden verstrekt.
Bij een TWC dient de equipe de routecontrolekaart te overhandigen aan de official die de controlekaart afstempelt en de waar nodig de passeertijd noteert.

Indien men een TWC, voorafgaande aan een special, aandoet buiten het tijdvenster (meer dan 15 minuten voor of meer dan 30 minuten na de ideale passeertijd) zal geen aanvullende routeopdracht voor de special worden verstrekt. De deelnemer zal dan via een neutrale (blauwe) route naar het einde van de special moeten rijden en daar de rit voortzetten. Deelnemers moeten er dus voor zorgen dat ze binnen hun tijdvenster blijven.

Te vroeg of te laat aandoen van een TWC wordt niet bestraft. Het missen van een TWC wordt bestraft met 30 strafpunten. Om een zo vlot mogelijke doorstroming te verkrijgen, dienen deelnemers die zich binnen hun tijdvenster bevinden, zich zo spoedig mogelijk bij de TWC te melden en niet voor een TWC te wachten. De locaties van de TWC's zullen duidelijk in het routeboek worden aangegeven.
Voorbeeld tijdschema en tijdvensters

TC-1 START	12:04 uur	
TWC-1 (start special) ideale meldingstijd	12:39 uur	tijdvenster: 12:24 - 13:09 uur
TWC-2 (Buffet IN) ideale meldingstijd	16:45 uur	tijdvenster: 16:30 - 17:15 uur
TWC-3 (Buffet UIT) ideale meldingstijd	17:35 uur	tijdvenster: 17:35 - 18:05 uur

Een TWC en een TWC-IN zijn dus voor iedere equipe geopend van 15 minuten vóór tot 30 minuten na zijn ideale meldingstijd. Een TWC-UIT is geopend van de ideale meldingstijd tot 30 minuten na de ideale meldingstijd.
Op de tijdkaart zijn de tijdvensters waarbinnen men zich moet melden reeds aangegeven. Er hoeft dus door de equipe niets uitgerekend te worden.
Bij een TWC, TWC 2 of TWC 3 krijgt men geen tijdstrafpunten.

Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de finish en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

- Te laat aandoen van de finish (TC-2 FINISH) 1-30 min. te laat: 2 strafpunten p/minuut.
- Meer dan 30 minuten te laat of in het geheel niet aandoen: niet geklasseerd.

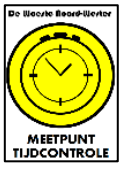
Een TWC is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok. De werkelijke passeertijd (WPT) bij een GTC zonder bord is de minuut waarin u de GTC passeert. Bij een TWC met bord met rode klok is dat de minuut waarin u dat bord passeert.

2.4.3.Hergroepering – Rust

In de route zijn geen zogenoemde hergroeperingcontroles opgenomen.
De equipes kunnen echter naar eigen inzicht de tijd tussen de TWC 2 en de TWC 3 bij het buffet gebruiken om eventueel (een deel van) opgelopen achterstand te verminderen.
Bij het buffet is een geplande rust van 45 minuten. Bij de TWC 2 moeten de equipes hun controlekaart bij de officials aanbieden. De equipes krijgen bij de TWC 3 van de rust alleen een routeboek voor het volgende traject als hun tijdvenster is ingegaan. Het is uiteraard ook toegestaan om een langere pauze te nemen. Er kunnen bij een rust geen tijdstrafpunten worden opgelopen.

2.5. Regelmatigheidsproef (RP) - NVT

2.5.1.Special (BOGEY TIME) – Master-, Sport en Tourklasse



Een special kan "getimed" of "niet-getimed" zijn. Bij een getimede special is in de rijopdracht de maximaal beschikbare rijtijd in minuten voor de special aangegeven. De rijtijd gaat in op de meldingstijd bij de TWC. Dit is tevens de start van de special.

De special eindigt bij een rood bord met een zwart-wit geblokte finishvlag. De plaats van de finish van een special is in de rijopdracht aangegeven.

Bij een getimede special wordt de finishtijd door een bemande controle geregistreerd, er is hier dus bemande post aanwezig. Het te laat aandoen van de finish van een getimede special wordt bestraft met 5 strafpunten per minuut te laat, met een maximum van 30 strafpunten. Te vroeg melden bij de finish van een special wordt niet bestraft. Deelnemers hoeven dus niet voor de finish van een getimede special te wachten op hun ideale tijd.

De maximale bestraffing in een special voor gemiste controles is 90 strafpunten.

Totaal zijn maximaal 120 strafpunten mogelijk op zowel een getimede als niet-getimede special.

(Missen TWC + missen RC's in de special + missen Finish getimede special is max. 150 strafpunten)

De bogey time is de maximale rijtijd van het traject. Sneller rijden wordt niet bestraft

2.6. Behendigheidsproef/Test - Niet van toepassing

2.7. Routeonderbrekingen

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

1. Routeonderbrekingen die de organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek e.d. De organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.1.4. Dit komt **niet** voor in de route van de Tourklasse.

2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de organisator een omleiding aanleggen met behulp van:

   - routepijlen
   - routecontroles met herstelopdrachten

   Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden. Als de organisator zo'n routeonderbreking NIET heeft waargenomen of om andere redenen geen omleiding aanlegt, dan dient gehandeld te worden zoals beschreven in art. 2.7.3.

3. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

   Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles te negeren. Eventuele routecontroles die voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

2.8. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift **D W N W** (zie art. 2.12).

2. Horizontale en vóór een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft NIET te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.

3. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.

4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereden.

5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

2.9. Snelheidscontroles

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

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

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

2.10. Quietzones

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

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord, waarvan een voorbeeld is opgenomen in art. 2.12. Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

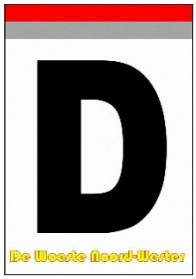
Alle onverharde wegen dienen aangemerkt te worden als Q-zones. Die wegen hoeven dus niet als zodanig aangegeven te zijn met een bord of op het kaartfragment.

Q-zones kunnen op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE. of de afbeelding van een verkeersbord aanduidende een snelheidsbeperking van maximaal 30 km/uur.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

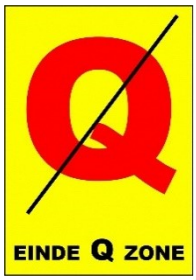
Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	90 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	30 strafpunten
Missen van een TWC	30 strafpunten
Te laat aandoen van de finish (TC-2 FINISH): Meer dan 30 minuten te laat of in het geheel niet aandoen:	1-30 min. te laat: 2 strafpunten p/minuut. niet geklasseerd
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting
Maximale straf Special; routecontrole, RC	90 strafpunten
Langzamer dan de normtijd afleggen van de bogey time in de special	5 strafpunten per minuut met een maximum van 30 strafpunten.
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	30 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

2.12. Voorbeelden routemateriaal



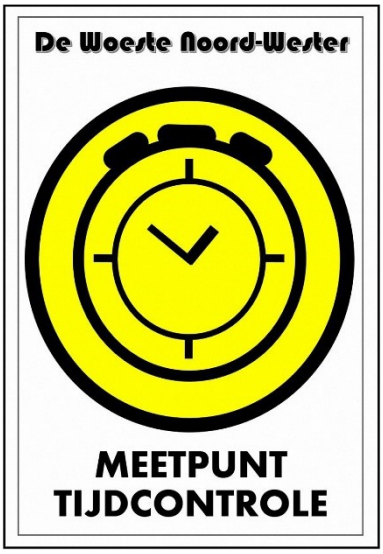
Stempel met stempelkussen, nummer vermelden als stempel niet aanwezig is

Controle; eventueel onder een onbemande routecontrole geplaatst



START en EINDE Q zone, eventueel met afstand vermeld

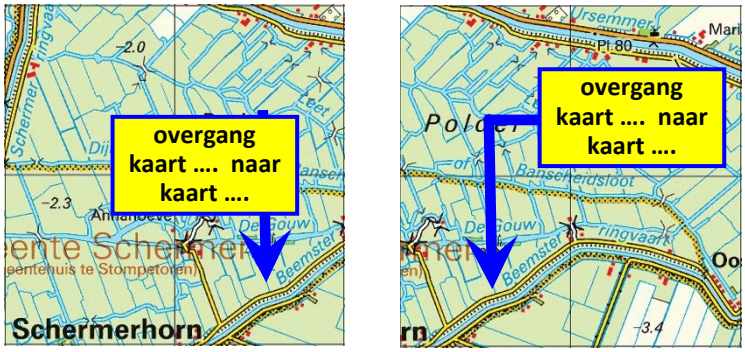
Routecontrole, zelfschrijver
Eventueel met herstelcode



Start special

Bemande controle is altijd voorzien van een rode vlag

Ritpijlen



Kaartovergang (verplicht in de route op te nemen)

TC 1 START en TC 2 FINISH

TC's, TWC's en
Bemande controles
(verplicht in de route op te nemen)

Om kaartleestechnische redenen kan de stok onderbroken zijn, de voet van de stok bepaalt de plaats.

3. ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1. De kaart

Het kaartfragment zelf

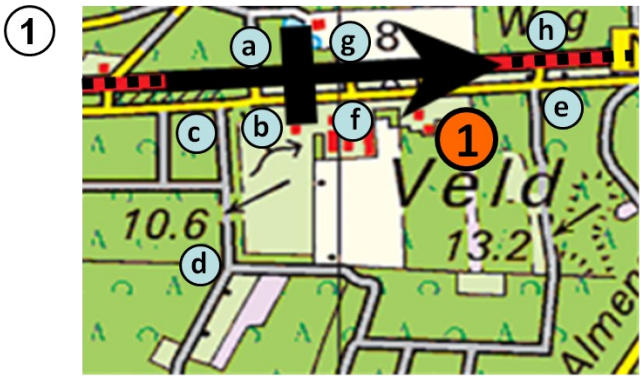
1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen en wegen in ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen en/of zwarte Ingetekende lijn mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.

5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang eveneens. Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

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

Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren



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

3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is het systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.

3. Verplicht in de route op te nemen: TC's, TWC's, Finish Special en kaartovergang naar kaartovergang (zie art. 2.12), deze mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden.

4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meer dan eens en in beide richtingen, in de route worden opgenomen. **(LET OP: In Traject 1 – kaart 3, Pijlen en Punten kortste en één na kortste route mogen wegen meerdere malen maar slechts in 1 richting worden gereden).**

   Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 3.1.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.

5. Bij de routeconstructie **dient** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.

   De op bord D1 (rotonde) aangegeven rijrichting is de verplichte rijrichting.

6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.3. Het rijden van de route

1. In de route mogen niet opgenomen worden:

   - Fietspaden, aangegeven met het verkeersbord verplicht fietspad G11 (zie legenda A).
   - Wegen afgesloten met verkeersbord gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen bord C6 (zie legenda A).
   - Voet / Pontveren, voetpaden en wegen in ontwerp.

G11

C6

2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.

3. Op de kaartfragmenten kunnen blauwe cirkels of ellipsen geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel of ellips zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel of ellips is vrij, er mag binnen de cirkel of ellips van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel of ellipsbevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel of ellips in en uit te rijden.

4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

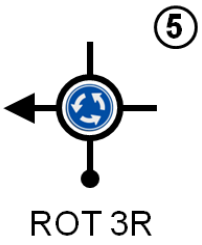
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 40 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

6. Voor de Tourklasse geldt dat een grotere afwijking dan 40 meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus nooit een omweg te construeren. Voor de andere klassen geldt dat bij een grotere afwijking dan 40 meter art. 3.1.4 in werking treedt.

3.2. Herstelopdrachten bij controles

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

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



*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie **in het veld (Dus niet op de kaart.)***

NVO *)*	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;	
DMIL *)*	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;	
DMG *)*	niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;	
DMP 2	bij bol-pijl	doorgaan met opdracht 2;
	bij kaartlezen	niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3. De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met de DMP-opdracht aanwezig is moet worden gebruikt bij de constructie van de nieuwe route.

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

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld**: "S:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Sportklasse", "ST:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor Sport- en Tourklasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen noteren cq. stempelen de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. Pijlen kortste route met kleurbeperking
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 1 en 9)

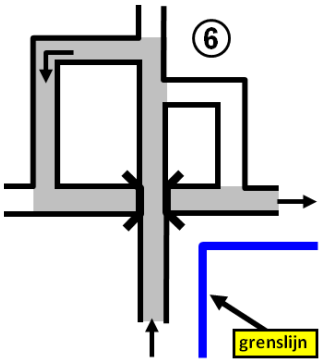
1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht geel te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van rood gekleurde kaartwegen.
6. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.3.2. Grensbenadering – Zo min mogelijk rode wegen en/of lijnstukken, geen witte wegen en/of lijnstukken
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 2)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, 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 in de routeopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:

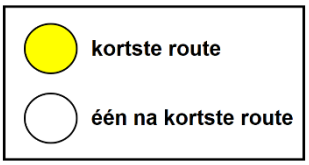
    1. de grenslijn niet overschreden wordt, (raken mag wel);
    2. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
    3. mogen **geen** witte wegen en/of lijnstukken in de route worden opgenomen;
    4. zo min mogelijk rode wegen en/of lijnstukken in de route opnemen;
    5. de route zo kort mogelijk is (zie ook hieronder).

3. Als men bij de routeconstructie omwille van de grensbenadering zou willen afslaan op een ongelijkvloerse kruising (= rechtsaf slaan in figuur **6**), dan dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten. Zie de grijze route in figuur **6**.



3.3.3. Pijlen en punten kortste- en één na kortste route
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 3)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De punten en pijlen zijn aangeduid met gele of witte “stickers”.
3. Naar een punt of pijl met een gele sticker dient de kortste route geconstrueerd te worden.
4. Naar een punt of pijl met een witte sticker dient de één na kortste route geconstrueerd te worden.
5. Naar een TC of TWC dient de kortste route geconstrueerd te worden.
6. Punten en (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.



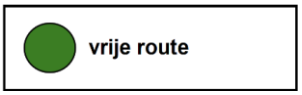
3.3.4. Pijlen kortste route sommige met barricades
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 4 en 7)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.
4. De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:

    1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
    2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
    3. de nevenroute zo kort mogelijk is.

5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.5. Punten vrije route
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 5)



1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Op een punt kan een controle staan. De controle bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er hoeft dus geen controle op een punt te staan! Als er één of meerdere controles op/nabij het punt staan, dan is er altijd een juiste controle aanwezig, namelijk die op het punt staat.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Echter, alleen controles op aan de beurt zijnde punten dienen te worden genoteerd.
4. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden en er mag gekeerd worden. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis/stip erdoor.
5. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste (te rijden) route aangehouden.

3.3.6. Ingetekende lijn
(Master en Sportklasse - legenda B – Kaart 6)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richting pijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

3.3.7. Ingetekende lijn met barricades (BARIL)
(Tourklasse - legenda A – Kaart 6)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:

    1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
    2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
    3. de nevenroute zo kort mogelijk is.

5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.8. Pijlen kortste route in combinatie met ingetekende lijn
(Master-Sport en Tourklasse - legenda A – Kaart 8)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

4. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
5. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richting pijltjes langs de IL.
6. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

3.3.9. Pijlen kortste route
(Master-Sportklasse - legenda A en B, Tourklasse - legenda A – Kaart 10)

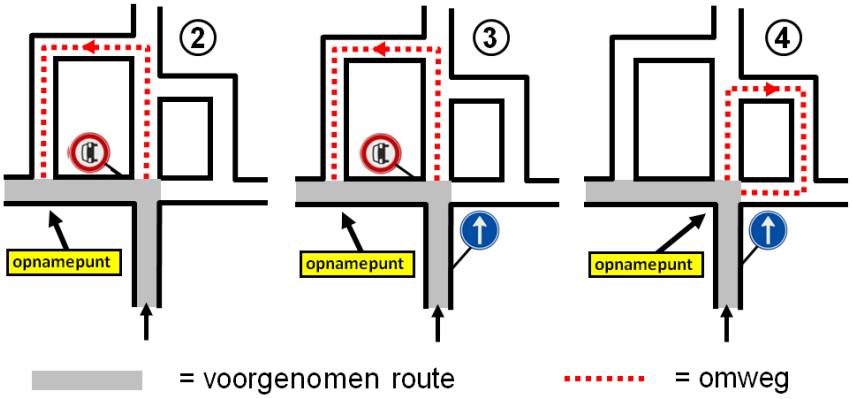
1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.4. De constructie van een omweg (alleen Master en Sportklasse)

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

    a. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
    b. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden m.b.t. het gebruik van wegen als bij de routeconstructie, Uitzondering hierop is kaartfragment 2 hierbij mag de grenslijn wel overschreden worden;
    c. de omweg zo kort mogelijk is.

    Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren **2**-**4** hieronder).



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

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan de DWNW hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door de Stichting De Woeste Noordwester hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

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

Aldus getekend te _____ op _____

De equipe: **Startnummer** _____

De bestuurder _____ De navigator _____

Handtekening _____ Handtekening _____

Bijlage B – Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

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

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

2. Alarmering binnen de organisatie

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

CALAMITEITENTEAM: Sjaak Cornelissen
TELEFOON: 06 23407572

3. Opsomming activiteiten

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

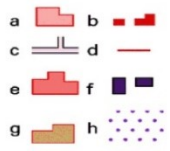
1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als “elke seconde telt”, bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo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

4. Veiligheidsregels

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

Bijlage C – Legenda

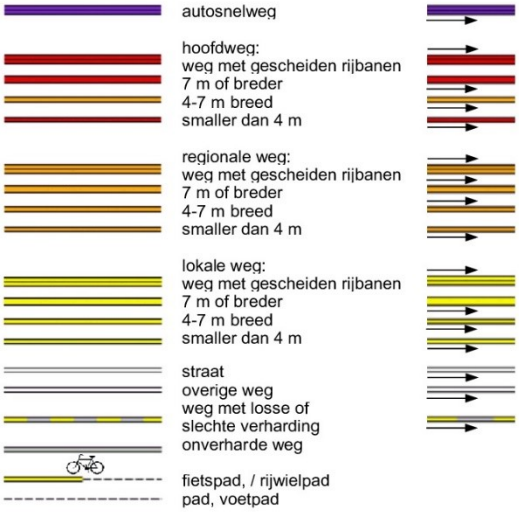
Legenda - A



bebouwd gebied

a huizenblok b huizen
c wandelgebied
d muur
e groot gebouw
f hoogbouw
g kassen
h industriegebied

wegen **wegen éénrichting**



autosnelweg

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

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

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

straat
overige weg
weg met losse of
slechte verharding
onverharde weg

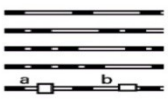
fietspad, / rijwielpad
pad, voetpad

weg in ontwerp

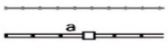
viaduct
mini-rotonde

tunnel
beweegbare brug
brug op pijlers

spoorwegen



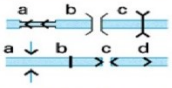
spoorwegen: enkelspoor
spoorwegen: dubbelspoor
spoorwegen: driesporig
spoorwegen: viersporig
a station b laadperron



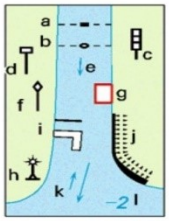
tram
metro a metrostation

hydrografie

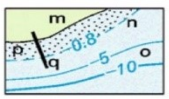
waterloop:
smaller dan 3 m
3-6 m breed
breder dan 6 m



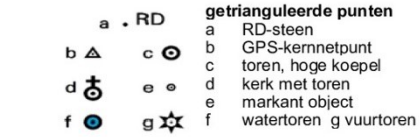
a schutsluis b brug
c vonder - Vbr
a grondduiker b stuw
c duiker d sluis



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

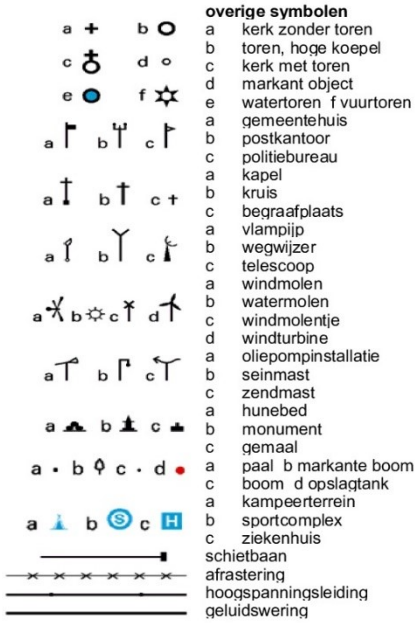


m hoogwaterlijn
n laagwaterlijn
o dieptelijnen
p droogvallende grond
q krib, golfbreker

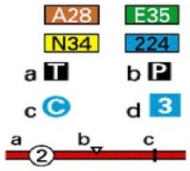


getrianguleerde punten
a RD-steen
b GPS-kernnetpunt
c toren, hoge koepel
d kerk met toren
e markant object
f watertoren g vuurtoren

overige symbolen

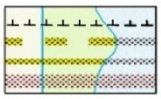


a kerk zonder toren
b toren, hoge koepel
c kerk met toren
d markant object
e watertoren f vuurtoren
a gemeentehuis
b postkantoor
c politiebureau
a kapel
b kruis
c begraafplaats
a vlampijp
b wegwijzer
c telescoop
a windmolen
b watermolen
c windmolentje
d windturbine
a oliepompinstallatie
b seinmast
c zendmast
a hunebed
b monument
c gemaal
a paal b markante boom
c boom d opslagtank
a kampeerterrein
b sportcomplex
c ziekenhuis
schietbaan
afrastering
hoogspanningsleiding
geluidswering

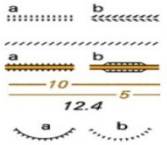


wegen-informatie
wegnummering
a tankstation
b parkeerplaats
c carpoolplaats
d afritnummer
a aantal rijstroken
b kilometerpaal
c wegafsluiting

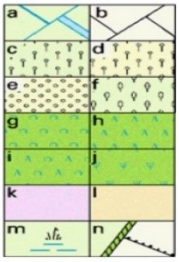
a L8 doodlopende weg
b G11 verplicht fiets / rijwielpad
c C6 gesloten voor motorvoertuigen
op meer dan twee wielen



grenzen
rijksgrens
provinciegrens
gemeentegrens
grens nationaal park



reliëf
a dijk: 2,5 m of hoger
b dijk: 1 - 2,5 m hoog
kade, wal: 0,5 - 1 m hoog
a berijdbare dijk b ingraving
hoogtelijnen
hoogtepunt
a steile rand b helling



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

LEGENDA - B -1961

Bebouwde kom met hoofdverbindingsweg en andere wegen

E10 Internationale wegen

Autoweg

Verharde weg, 6 m of breder

Verharde weg, smaller dan 6 m

Weg met losse- of slecht onderhouden verharding, smaller dan 6 m

Niet verharde belangrijke verbindingsweg

Overige niet verharde wegen

Verharde weg, niet verharde weg, Fietspad

Voetpad

Weg in aanleg
a autoweg
b andere verharde weg
c landweg

Spoorweg, dubbelspoor, opgehoogd a station

Spoorweg, enkelspoor, a ingezonken b halte

Tramweg a eigen baan b op de weg

Dijk
a van 1 tot 2.5 m hoog onberijdbaar
b hoger dan 2.5 m berijdbaar

Kade lager dan 1 m
a onberijdbaar
b berijdbaar

Kruisingen
a gelijk niveau
b verhoogd niveau
c verlaagd niveau
} viadukt

Spoorwegtunnel

Wegtunnel

a Kanaal b Kanaal in aanleg

a Spoorbrug,
b Brug,
c Pontveer,
d Voetveer,
f . g Kilometerraaipaal en - bord
h Baak,
i dijk met versterkte taludbekleding
j Stroomrichtingpijl
k Eb en vloedaanduiding
l Hoogwaterlijn,
m Laagwaterlijn,
n dieptelijnen,
o Lichtopstand

a Brug,
b Schutsluis

a Duiker,
b Grondduiker,
c Vonder, Vbr,
d Stuw,
e Keersluis

Kerktoren, toren, hoge koepel

Kerk zonder toren

Watertoren

Kerktoren, toren, hoge koepel
Vuurtoren
} waarvan de coördinaten bekend zijn

Merksteen Rijksdriehoeksmeting (RD)

a Gemeentehuis,
b Post-, telegraafkantoor

a Kapel,
b Kruis,
c Wegwijzer

a Windmolen,
b Watermolen

a Windmolentje,
b Watermotor

Gemaal
a Stoom,
b motor,
c elektrisch

a Oliepompinst.,
b Seinmast,
c Gedenkteken,
d Hunebed

Kilometerpaal

Schietbaan

Hoogspanningsleiding

Inter n. grens

Provinciegrens

Gemeentegrens

Overige grenzen

Hoogtelijnen

12.4 Hoogtecijfer

a Weide met sloten,
b Boomgaard,
c Boomkwekerij,
d Broeikassen,
e Bouwland,
f Opgaand of laag loofhout,
g Hoog of laag naaldhout,
h Heide,
i Zand
j Dras en riet
k Heg en houtwal

Baan
Beek
Haven
Hoeve
Klooster
Laan
Loop
Meer
Plas
Pontveer
Straat
Vaart
Ven
Wetering
} VERKLARENDE WOORDENLIJST

AFKORTINGEN,

Basc br	Basculebrug
Dr br	Draaibrug
Gd r	Grondduiker
Hp	Hoekpunt-paal
K m	Korenmolen
Oph br	Ophaalbrug
PK	Protestantse kerk
pl	Paal
RD	Rijksdriehoeksmeting
RK	Rooms-kath. kerk
Sch sl	Schutsluis
Sl	Sluis
Vbr	Voetbrug
W m	Watermolen