Reglement KLIP IV
24 oktober 2026

DHRC
DUTCH HISTORIC RALLY CLUB

Langs de Linge op de T

Versie 4.3 – jan 2026

Inhoud

Inhoud 2
1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN 6
1.1. Omschrijving van het evenement 6
1.1.1. Algemeen 6
1.1.2. Vergunningen/ontheffingen 6
1.1.3. Definities 6
1.1.4. Overkoepelend orgaan 6
1.1.5. Onvoorzien 6
1.2. Organisatie 7
1.2.1. Wedstrijdsecretariaat 7
1.2.2. Organisatiecomité 7
1.3. Locaties 7
1.3.1. Start/finishlocatie 26-09-2026 7
1.4. Belangrijke data 7
1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden 7
1.5.1. Inschrijfgeld 7
1.5.2. Klassen 8
1.5.3. Weigering 8
1.5.4. Inschrijving teams 8
1.5.5. Wijzigen inschrijving 8
1.5.6. Annulering door de deelnemer 8
1.5.7. Annulering door de organisatie 8
1.5.8. Acceptatiebericht 8
1.6. Verzekering 8
1.6.1. Verzekering van de deelnemer 8
1.6.2. Verzekering van de organisator 9
1.6.3. Vrijwaringverklaring 9
1.7. Eisen aan de auto 9
1.7.1. Wettelijke eisen 9
1.7.2. Aanvullende voorschriften 9
1.7.3. Reclame 9
1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers 9
1.7.5. Extra brandstof 10
1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters 10
1.8. Verloop van het evenement 10
1.8.1. Tijdschema 10
1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel 10
1.8.3. Startprocedure 10
1.8.4. Verkeersregels 10
1.8.5. Gedrag deelnemers 10
1.8.6. Milieu 10
1.8.7. Schades 11

1.8.8. Uitvallen ... 11
1.8.9. Service ... 11
1.9. Vragen na afloop & neutralisaties ... 11
1.9.1. Routetechnische vragen ... 11
1.9.2. Neutralisaties ... 11
1.9.3. Rekentechnische vragen ... 11
1.9.4. Protesten ... 12
1.10. Klassement & prijzen ... 12
1.10.1. Klassement, ex aequo ... 12
1.10.2. Uitslag ... 12
1.10.3. Prijzen ... 12
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten ... 12
2. TECHNISCHE ASPECTEN ... 13
2.1. Routeboek ... 13
2.1.1. Kaartmateriaal ... 13
2.1.2. Legenda ... 13
2.1.3. Routeopdracht ... 13
2.1.4. Tanken ... 13
2.2. Controlekaarten ... 13
2.3. Routecontroles (RC's) ... 14
2.4. Tijdcontroles (TC's) ... 14
2.4.1. Tijdwaarneming ... 14
2.4.2. Herkenbaarheid en melding ... 14
2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen ... 14
2.5. Regelmatigheidsproef (RP) Exact speed ... 16
2.6. Behendigheidsproef/Test ... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
2.7. Routeonderbrekingen ... 16
2.8. Routepijlen ... 17
2.9. Snelheidscontroles ... 17
2.10. Quietzones ... 17
2.11. Samenvatting straffen technische aspecten ... 18
2.12. Voorbeelden routemateriaal ... 18
3.ROUTEBEPALINGEN ... 19
3.1. Algemene Kaartleesbepalingen ... 19
3.1.1. De kaart ... 19
3.1.2. De constructie van de route ... 20
3.1.3. Het rijden van de route ... 20
3.2. Herstelopdrachten bij controles ... 21
3.3. Systeembeschrijvingen ... 21
3.3.1. Pijlen kortste route en punten één na kortste route met kleurbeperking ... 21
3.4. De constructie van een omweg (alleen (moderne)expert- en (moderne)sportklasse) ... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
Bijlage A – Vrijwaringverklaring ... 24
Bijlage B – Calamiteitenprocedure ... 25

1. Wat is een calamiteit? 25
2. Alarmering binnen de organisatie 25
3. Opsomming activiteiten 25
4. Veiligheidsregels 25
Bijlage C – Legenda 26

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NHRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.3

*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 NHRF Reglementencommissie goedgekeurd op 11-10-2026 onder nummer **GRC-26-33**.*
Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

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

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De DHRC organiseert op zaterdag 24 oktober 2026 KLIP IV die wordt verreden rondom Tiel. De route is ca. 90 km lang.

1.1.1. Algemeen

De KLIP IV is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartlees 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 50 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 NHRF 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 (TW)	Overgangspunt op de voorgenomen route waarbij van het ene traject wordt overgegaan op het volgende traject
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie en daarom wordt de KLIP IV georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat de meest recente versie van het Standaard Reglement Organisatoren (SRO) - 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.nhrf.nl.

De KLIP IV 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	Nico Slappendel
E-mailadres	Ritmeester@dhrc.nl

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Nico Slappendel	
Uitzetter(s)	Maarten Peters en Daan Peters	
Narijder(s)	Nico Slappendel	
Wedstrijdleider	Fred Hak	Telefoon: 06-41990605
Hoofd Calamiteitenteam	Ronald Melieste	Telefoon: 06-53234290
Contactpersoon deelnemers	Fred Hak	Telefoon: 06-41990605
Serviceteam	Ronald Melieste	Telefoon: 06-53234290

1.3. Locaties

1.3.1. Start/finishlocatie 24-10-2026

Naam	Restaurant De Duikenburg
Adres	Voorstraat 30, 4054 MX Echteld
Starttijd eerste equipe	12:31
Finishtijd eerste equipe	15:15
Publicatie uitslag	24-10-2026 16:45
Prijsuitreiking	24-10-2026 17:00
Publicatie uitslag op website	25-10-2026

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	1-6-2026
Sluiting inschrijving	uiterlijk 16-10-2026
Publicatie reglement	10-10-2026
Acceptatiebericht	17-10-2026
Documentencontrole	24-10 2026 vanaf 10:30

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 1-6-2026 uitsluitend digitaal via www.dhrc.nl . De inschrijving sluit op 16-10-2026 of zodra het maximale aantal van 75 equipes is bereikt.

Bij de KLIP IV worden klassiekers met een bouwjaar van maximaal 1990 en moderne personenauto's tot de start toegelaten.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld zie website is bijgeschreven op de bankrekening van de DHRC**.**

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 16-10-2026 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL31 ABNA 0529 6975 05 van DHRC**,** onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. de (moderne) Expertklasse voor zeer ervaren deelnemers
2. de (moderne) Sportklasse voor deelnemers met ervaring
3. de (moderne) 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 eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van auto tijdens de rally 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 rally 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.

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 17-10-2026 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en –tijd.

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 rally's 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 secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering 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 NHRF-regelmatigheidsrit € 1.500.

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

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

1.7.5. Extra brandstof

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

1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

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

1.8. Verloop van het evenement

1.8.1. Tijdschema

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

1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole of inschrijftafel in de startlocatie om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met bijv. rallyschilden, portier/startnummers, 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 300 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 historische rallysport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

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

leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7. Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de TC IN van de betrokken etappe, 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 (Fred Hak, 06-41990605) 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 het serviceteam van Ronald Melieste of 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 300 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.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van Ronald Melieste, telefoon 06-53234290. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontlenen.

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 regelmatigheidsproef de hoogste klassering krijgen. Mocht dit 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 25-10-2026 worden gepubliceerd op www.dhrc.nl .

1.10.3. Prijzen

Per klasse zijn er prijzen beschikbaar in de vorm van bekers voor de bestuurder en de navigator, in de verhouding van minimaal één prijs op elke zeven ingeschreven equipes in de betreffende klasse.

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 historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	300 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.)	300 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 bemande tijdcontroles, routepijlen en virtueel routemateriaal (dat onderweg in een app voor controleregistratie verschijnt).

2.1. Routeboek

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

2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1 : 50:000. 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 300 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 zijn de legenda's van de gebruikte topografische kaarten opgenomen.

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.

2.2. Controlekaarten

Hoe aanmelding voor Redrive (verder kortweg app genoemd) moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie Alpha Manual.indd (redrive.app)

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

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

Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart.

Bij de start ontvangt elke Equipe een fysieke tijdkaart. Op de tijdkaarten zijn voor elke Equipe de ideale passeertijden van de reguliere tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De tijdkaart moet aan het eind van de route weer worden ingeleverd bij de organisatie

De equipe moet er zelf op letten tijdcontroles op het juiste tijdstip aan te doen. De Marshall zet de passeertijd op de tijdkaart en registreert deze in de app en deze tijden ziet ook weer in de app aan het einde van de dag. De tijd zoals deze in de app geregistreerd staat is leidend voor de berekening van de uitslag.

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 100 strafpunten.

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

Een Deelnemer heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De Deelnemer heeft daar bij lettercontroles 15 seconden de tijd voor; **daarna verdwijnt de controle weer uit het scherm, de controle wordt dus niet automatisch op de digitale controlekaart geplaatst**. Bij een cijfercontrole heeft de deelnemer hier 30 seconden de tijd voor. Als de controle door de Deelnemer binnen deze tijd geweigerd is, maar de Deelnemer besluit de controle tóch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.

De deelnemer kan de laatste (niet **automatisch**) bewaarde routecontrole op de digitale controlekaart wissen, tenzij dit een cijfercontrole (bijvoorbeeld routecontrole 1) betreft.

2.4. Tijdcontroles (TC's)

2.4.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt.

Deze bron wordt door het NTP (Network Time Protocol) gebruikt, waarvan de app gebruik maakt.

2.4.2. Herkenbaarheid en melding

Elke etappe start met een TC UIT en eindigt met een TC IN. Als een etappe uit meer dan één traject bestaat, dan zijn er ook "gewone" TC's. Alleen de laatste TC van een etappe (TC IN) mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

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

Een TC is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok, eventueel op ongeveer 25 meter voorafgegaan door een wit bord met een gele klok. De werkelijke passeertijd (WPT) bij een TC zonder bord met gele klok is de minuut waarin u de kaart aan de official overhandigt. Bij een TC met bord met gele klok is dat de minuut waarin u dat bord passeert.

2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een TC IN mag u zich ongestraft (maximaal 15 minuten) eerder dan de IPT melden. Bij een andere TC (UIT of 'gewoon') wordt tot en met 15 minuten eerder melden dan de IPT bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking. Meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC (UIT, IN of 'gewoon') wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking. Was men bij de voorgaande (niet gemiste) TC ook te laat, dan wordt alleen de tijd die u méér te laat bent bestraft. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men de TC niet aandoet vóór de IPT. Is dat wel het geval, dan treden de regels zoals beschreven in de eerste alinea in werking.

Op bovenstaande regels gelden twee uitzonderingen: de eerste TC UIT (start) en de laatste TC IN ((dag)finish). Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start en meer dan 30 minuten te laat melden bij de (dag)finish betekenen **uitsluiting**.

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

Voorbeeldtabel strafpuntenberekening:

TC	IPT	WPT	Afwijking	Strafpnt reg.rally	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut vóór de IPT	10	Niet goed opgelet? Bij de volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden (want dat wordt dan opnieuw bestraft), maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten na de IPT melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 17 minuten. Bij TC 6 mag u zich ongestraft tot 17 minuten na de IPT melden.
TC 6	11:32	11:56	24 minuten later dan de IPT	70	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 24 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 24 minuten. Bij TC 7 mag u zich ongestraft 24 minuten na uw IPT melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan de IPT	300	Meer dan 30:59 te laat melden betekent dat u de TC gemist heeft. Uw achterstand blijft de achterstand van de laatste niet gemiste TC (TC 6). Bij TC 8 mag u zich dus ongestraft tot 24 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan de IPT	30	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 24 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Bij TC 9 mag u zich ongestraft tot 27 minuten na uw IPT melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 15 minuten. Bij TC 10 IN mag u zich ongestraft tot 15 minuten na de IPT melden.

TC	IPT	WPT	Afwijking	Strafpnt reg.rally	Toelichting
TC 10 IN	14:31	14:29	2 minuten vóór de IPT	0	Geen strafpunten: u mag zich ongestraft (maximaal 15 minuten) vóór de IPT melden bij een TC IN (om onnodig wachten te voorkomen).
Totaal				**600**	

2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement kan een RP zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van de RP uitgereikt.

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

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

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.

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

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

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

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

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

2.6. 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. 3.4. Dit komt niet voor in de route van de (Moderne) 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 bewaard 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.

2.7. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift DHRC (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.

2.8. 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 100 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 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 strafpunten, enzovoorts.

2.9. Quietzones

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

Alle onverharde wegen 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, of in de app worden aangegeven. Op kaartfragmenten zijn deze herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE.

2.10. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 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	100 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Meer dan 30 minuten te laat finishen	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per kilometer
Missen van een GTC	100 strafpunten
Maximale tijdstraf RP	100 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

2.11. Voorbeelden routemateriaal

1. Een bord dat een TC aanduidt zoals aangegeven in art. 2.4.2;

2. Een vooraanduidingsbord van een TC zoals aangegeven in art. 2.4.2;

3. Een routepijl zoals aangegeven in art. 2.8.1;

3.ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1.De kaart

Het kaartfragment zelf

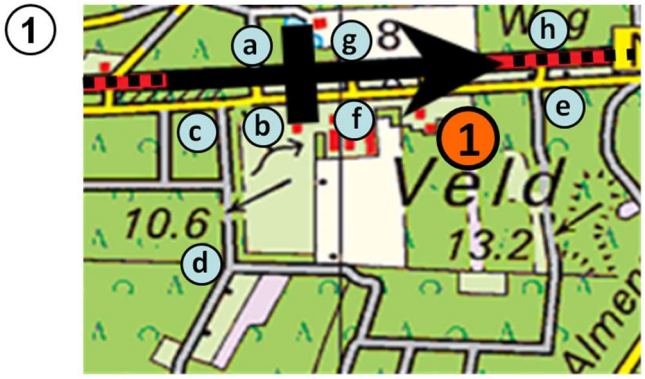
1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, voetbruggen of wegen in ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen en pontveren 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.
3. Begin en eind van een traject 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 kaartwegen meer dan eens en in beide richtingen in de route worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

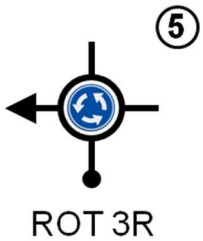
3.1.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen wel worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft. Zichtbaar doodlopende wegen mogen NIET worden ingereden.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 50 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
6. Voor de (Moderne) Tourklasse geldt dat een grotere afwijking dan 50 meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus nooit een omweg te construeren. Voor de andere klassen geldt dat bij een grotere afwijking dan 50 meter art. 3.4. in werking treedt.

3.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij het verschijnen van een controle in de app kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal (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***

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;	
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.*

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. Visgraat (Striprit) op de kaart (Expert- en Sportklasse) met RP

1. De visgraat is een rechte lijn met links en rechts dwarsstreepjes.
2. Men dient de visgraat van beneden naar boven te lezen ***en in te tekenen op het kaartfragment***.
3. Rijdt vervolgens de op de kaart ingetekende route.
4. De rechte verticale lijn is de route die men rijdt. Ieder dwarsstreepje is een weg die men dient te laten liggen. Een dwarsstreepje is dus een weg die men niet inrijdt.
5. 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.
6. 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). Bij samenkomsten van meer dan vier wegen gelden vergelijkbare regels, bijvoorbeeld twee wegen links en één weg rechts laten liggen op een vijfsprong.
7. 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 route (verhard/onverhard) waarop men rijdt!
8. 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.
9. 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.

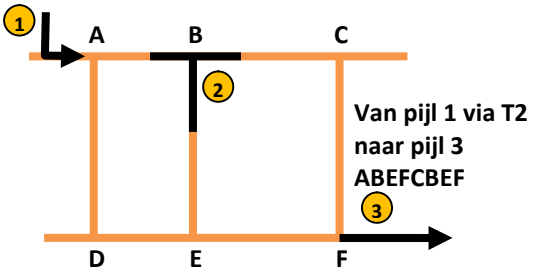
   De dwarsstreepjes zijn dan voorzien van een verkeersbord doodlopende weg .

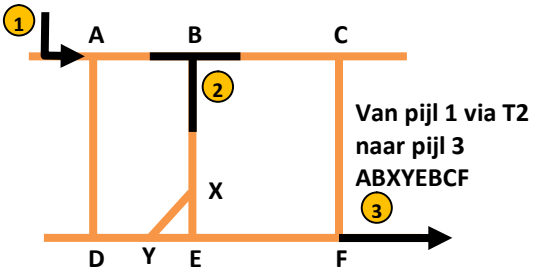
3.3.2. Visgraat (Striprit) (Tourklasse) met RP

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 route die 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). Bij samenkomsten van meer dan vier wegen gelden vergelijkbare regels, bijvoorbeeld twee wegen links en één weg rechts laten liggen op een vijfsprong.
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 route (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.

3.3.3. T-systeem met Pijlen kortste route en Punten op één na kortste route

1. Van het begin tot het eind van dit traject, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle T's, pijlen en punten van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een T is een samenstel van drie lijnstukken in de vorm van de letter T. De lijnstukken die in elkaars verlengde liggen worden aangeduid als de bovenbalk van de T.
3. Punten en (delen van) T's en pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. De T mag bij alle wegaansluitingen verlaten dan wel worden opgereden. Het is echter niet toegestaan de bovenbalk van een T in één keer in de route op te nemen.
4. De voorgenomen route ontstaat door:
   - Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt de kortste route te construeren;
   - Op weg naar een punt de op één na kortste route te construeren;
   - Op weg naar een T de kortste route te construeren en aansluitend de kortst mogelijke route om alle lijnstukken van de T in de route op te nemen te construeren.





3.3.4. Bol-pijl (zonder afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijlopdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste 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.
2. De bol-pijlopdrachten dienen in nummervolgorde uitgevoerd te worden.
3. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
4. De situatieschetsen 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 90^0 maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
5. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.

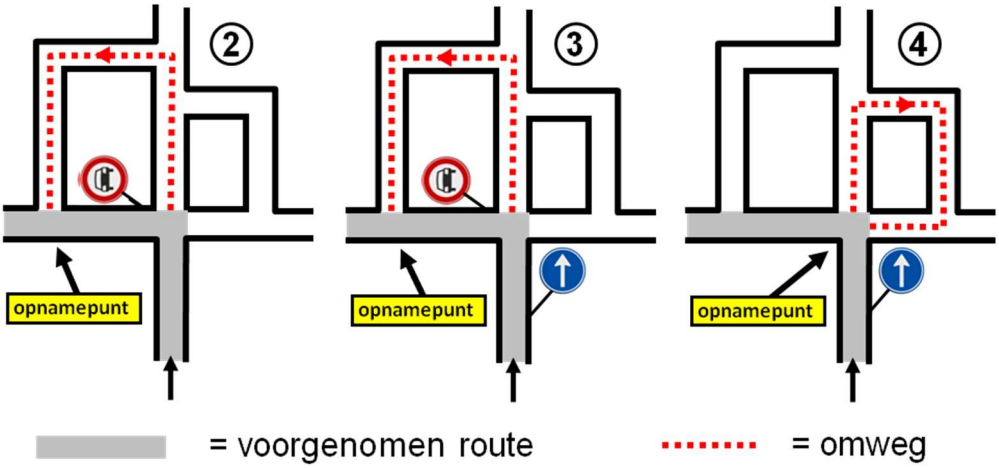
6. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
7. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
8. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
9. Tussen de bol-pijlopdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

3.4. De constructie van een omweg

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

    a. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
    b. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden m.b.t. het gebruik van wegen als bij de routeconstructie;
    c. de omweg zo kort mogelijk is.

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



2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.

3. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de oorspronkelijke (eerste geconstrueerde) voorgenomen route heeft hervat.

4. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

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 KLIP IV hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door de DHRC, 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: Ronald Melieste
TELEFOON: 06-53234290

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 / *Legend*

bebouwd gebied	***built-up area***
a huizenblok b huizen	*residential block houses*
c wandelgebied	*pedestrian precinct*
d muur	*wall*
e groot gebouw	*large building*
f hoogbouw	*high-rise building*
g kassen	*greenhouses*
h industriegebied	*industrial area*
wegen	***roads***
autosnelweg	*motorway*
hoofdweg:	*main road:*
met gescheiden rijbanen	*dual carriageway*
7 m of breder	*7 m wide or over*
4–7 m breed	*4–7 m wide*
smaller dan 4 m	*less than 4 m wide*
regionale weg:	*regional road:*
met gescheiden rijbanen	*dual carriageway*
7 m of breder	*7 m wide or over*
4–7 m breed	*4–7 m wide*
smaller dan 4 m	*less than 4 m wide*
lokale weg:	*local road:*
met gescheiden rijbanen	*dual carriageway*
7 m of breder	*7 m wide or over*
4–7 m breed	*4–7 m wide*
smaller dan 4 m	*less than 4 m wide*
straat	*street*
overige weg	*other road*
weg met losse of slechte verharding	*loose or light surface road*
onverharde weg	*unmetalled road*
fietspad	*cycle-track*
pad, voetpad	*path, footpath*
weg in aanleg	*road under construction*
weg in ontwerp	*planned road*
viaduct	*viaduct*
mini-rotonde	*small roundabout*
tunnel	*tunnel*
beweegbare brug	*movable bridge*
brug op pijlers	*bridge on piers*
spoorwegen	***railways***
spoorweg: enkelspoor	*railway: single track*
spoorweg: dubbelspoor	*railway: double track*
spoorweg: driesporig	*railway: three tracks*
spoorweg: viersporig	*railway: four tracks*
a station b laadperron	*station loading-bay*
tram	*tramway*
metro a metrostation	*underground station*
hydrografie	***hydrography***
waterloop:	*watercourse:*
smaller dan 3 m	*less than 3 m wide*
3–6 m breed	3–6 m wide
breder dan 6 m	*6 m wide or over*
a schutsluis b brug	*lock bridge*
c vonder	*foot-bridge*
a grondduiker b stuw	*culvert siphon weir*
c duiker d sluis	*culvert sluice*
a pontveer	*ferry*
b voetveer	*ferry for pedestrians*
c peilschaal	*water-level gauge*
d kilometerraaibord	*kilometre sign*
e stroomrichting	*direction of flow*
f baak g dok	*beacon dock*
h lichtopstand	*light beacon*
i aanlegsteigers	*landing-stages*
j versterkt talud	*reinforced slope*
k eb/vloed aanduiding	*indication of tides*
l dieptegetal	*sounding*
m hoogwaterlijn	*high water mark*
n laagwaterlijn	*low water mark*
o dieptelijnen	*bathymetric contours*
p droogvallende grond	*tidal flat*
q krib, golfbreker	*jetty, breakwater*

getrianguleerde punten	***triangulation points***
a RD-steen	*state survey stone*
b GPS-kernnetpunt	*GPS point*
c toren, hoge koepel	*tower, high dome*
d kerk met toren	*church with tower*
e markant object	*landmark*
f watertoren g vuurtoren	*water tower lighthouse*
overige symbolen	***other symbols***
a kerk zonder toren	*church without tower*
b toren, hoge koepel	*tower, high dome*
c kerk met toren	*church with tower*
d markant object	*landmark*
e watertoren f vuurtoren	*water tower lighthouse*
a gemeentehuis	*town hall*
b postkantoor	*post office*
c politiebureau	*police-station*
a kapel	*chapel*
b kruis	*cross*
c begraafplaats	*cemetery*
a vlampijp	*flare pipe*
b wegwijzer	*signpost*
c telescoop	*telescope*
a windmolen	*windmill*
b watermolen	*watermill*
c windmolentje	*windpump*
d windturbine	*windturbine*
a oliepompinstallatie	*oil-pumping unit*
b seinmast	*signalpost*
c zendmast	*wireless mast*
a hunebed	*cairn*
b monument	*monument*
c gemaal	*pumping-station*
a paal b markante boom	*pole conspicuous tree*
c boom d opslagtank	*tree tank*
a kampeerterrein	*camp site*
b sportcomplex	*sports-ground or hall*
c ziekenhuis	*hospital*
schietbaan	*firing range*
afrastering	*wire fence*
hoogspanningsleiding	*high tension line*
geluidswering	*sound-proof barrier*
wegen-informatie	***road-information***
wegnummering	*road numbering*
a tankstation	*filling-station*
b parkeerplaats	*parking*
c carpoolplaats	*carpool*
d afritnummer	*number of exit*
a aantal rijstroken	*lane-information*
b kilometerpaal	*kilometre post*
c wegafsluiting	*road closing*
grenzen	***boundaries***
rijksgrens	*national boundary*
provinciegrens	*provincial boundary*
gemeentegrens	*municipal boundary*
grens nationaal park	*boundary National Park*
reliëf	***relief***
a dijk: 2,5 m of hoger	*dike: 2.5 m high or over*
b dijk:1–2,5 m hoog	*dike: 1–2.5 m high*
kade, wal: 0,5–1 m hoog	*earth bank: 0.5–1 m high*
a berijdbare dijk	*dike with road*
b ingraving	*cutting*
hoogtelijnen	*contours*
hoogtepunt	*spot height*
a steile rand	*escarpment*
b helling	*slope*
bodemgebruik	***vegetation***
a weide met sloten	*meadow with ditches*
b bouwland met greppels	*arable land with trenches*
c boomgaard	*orchard*
d fruitkwekerij	*orchard (low)*
e boomkwekerij	*tree nursery*
f weide met populieren	*meadow with poplar*
g loofbos	*deciduous forest*
h naaldbos	*coniferous forest*
i gemengd bos	*mixed forest*
j griend	*osier*
k heide	*heath*
l zand	*sand*
m dras en riet	*marsh and reed*
n heg en houtwal	*hedge and hedge-bank*