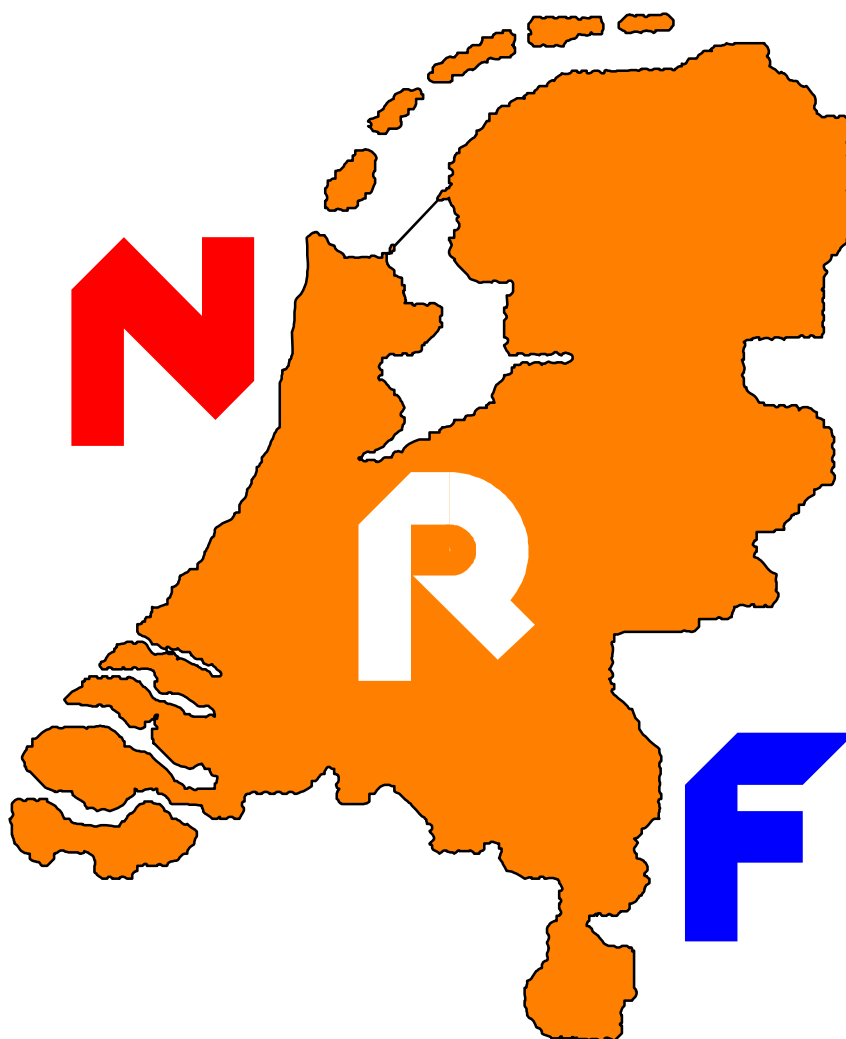


KAARTLEES REGLEMENTEN

Nederlandse Rittensport Federatie



uitgave 1999, versie februari 2005

- Uitzetters Reglement Kaartlezen (URK)

Colofon :

Uitgave : Nederlandse Rittensport Federatie

Eindredactie : Reglements Zaken NRF, sectie kaartlezen

Gewijzigd : september 2002, art. 2.g.
februari 2005, art 2.d. en 4.e.

UITZETTERS REGLEMENT KAARTLEZEN (URK)

Uitzetters en organisatoren van kaartleesritten dienen zich te houden aan de richtlijnen die in dit reglement gegeven worden.

Nationale en Regionale Kampioenshapsritten worden geregulemeeteerd volgens onderstaand schema:

A en B-klasse	:	TRK delen 1 en 2
C-klasse	:	TRK deel 1

Uitzetters c.q. organisatoren van andere dan hierboven bedoelde ritten dienen in het Bijzonder Reglement aan te geven welke delen van het TRK voor de verschillende klassen van toepassing zijn.

Wanneer uitzetters c.q. organisatoren menen artikelen van voornoemde reglementen te moeten uitsluiten, wijzigen of daaraan iets toe te voegen dan dient dit op niet mis te verstane wijze (met verwijzing naar de betreffende artikelen) in een Bijzonder Reglement te worden vermeld.

1. VERKEERSVEILIGHEID

- Van het bepaalde omtrent verkeersveiligheid in NRR en ATRR mag de uitzetter nimmer misbruik maken. Het is ten strengste verboden het maken van verkeers-overtredingen uit te lokken (bijvoorbeeld: overschrijding ononderbroken middenstrepen, plaatsing bemande routecontrole waar stopverbod geldt).
- Het aanbrengen van wijzigingen op of aan officiële verkeersborden en/of verkeerstekens, alsmede het zelf plaatsen van verkeersborden en/of verkeerstekens is verboden.
- De plaatsing van routecontroles (RC's), DLW's, ritpijlen en dergelijke mag niet leiden tot verkeersgevaarlijke situaties.
- Zowel in het belang van de verkeersveiligheid, als van plezierige rittensport dient de gemiddelde snelheid met zorg te worden bepaald.

2. CONTROLES

- De organisatie dient middels voorbeeldborden en/of het Bijzonder Reglement bekend te maken hoe de uitvoering en plaatsing van controles en ritpijlen is geregeld.
- Het is niet toegestaan 'vallen' te baseren op het uitvoeren van een opdracht bij een controle, bijvoorbeeld het plaatsen van een controle om te controleren of een deelnemer op exact de juiste plaats keert.
- Indien een ritpijl met de punt naar beneden wordt geplaatst tot 25 meter diep in een weg (TRK 1 artikel 2.e), dan mag in deze weg geen controle worden geplaatst.
- Het is **niet** toegestaan binnen een omcirkelde situatie een controle of een ritpijl te plaatsen. Het is niet toegestaan in een Bijzonder Reglement van deze bepaling af te wijken.
- Indien de opdracht 'niet verder herconstrueren' (NVH) buiten de geconstrueerde route wordt gegeven, dan dient de deelnemer door middel van opdrachten naar de geconstrueerde route te worden geleid.
De opdracht 'niet verder herconstrueren' (NVH) mag niet worden gegeven indien de geconstrueerde route op meerdere wijzen kan worden voortgezet.
- Indien conform het TRK 2 artikel 10 gebruik gemaakt moet worden van 'doorsteekjes' dan is het plaatsen van een hierop betrekking hebbende controle alleen toegestaan langs of aan de op de kaart voorkomende weg.
- Bij een getalcontrole (zie TRK 1 artikel 1e) mogen geen opdrachten worden gegeven zoals omschreven in TRK 1 artikel 1d.

3. RITPIJLEN

- a. Een ritpijl dient op niet mis te verstane wijze te worden geplaatst en mag nimmer aanleiding zijn tot twijfel hoe ter plaatse gehandeld moet worden.
- b. Indien de route voert door terreinen of gebieden waarvan het berijden van daarin gelegen wegen en/of paden door de rechthebbende kennelijk aan bepaalde voorwaarden is gebonden (bijv. openstelling natuur- of recreatiegebied door Staatsbosbeheer, enzovoorts), dient door de organisatie aan het begin van elke weg en/of pad, waarvoor geen toestemming is verkregen doch waarvan het berijden uit al dan niet verkeerde uitleg van de routeopdracht zou kunnen voortvloeien, een ritpijl(en) en/of bord(en) te worden geplaatst, zulks ongeacht of er aan het begin van de betrokken weg en/of het betrokken pad reeds een bord staat waaruit het inrijverbod door middel van tekst blijkt.
- c. Twijfelgevallen omtrent al of niet berijdbare situaties (b.v. grasdriehoekjes) of al dan niet binnen 25 meter doodlopende situaties (bijvoorbeeld onoverzichtelijke inrit) dienen te worden voorkomen door middel van het plaatsen van ritpijlen (of DLW's).

4. KAARTMATERIAAL

- a. In het Bijzonder Reglement dient de schaal van de kaarten te worden vermeld.
- b. Een legenda van de te gebruiken kaart(en) dient ter inzage te liggen bij de wedstrijdtafel, op verzoek dient deze aan een deelnemer te worden verstrekt.
- c. Voorkomen dient te worden dat deelnemers 'van de kaart afrijden' of de landsgrens overschrijden.
- d. Voorkomen dient te worden dat er misverstanden kunnen ontstaan over het al dan niet gedwongen door de start, finish of VTC rijden.
- e. Indien tijdens een rit de route voert via omcirkelde situaties, dienen de beoogde punten waar men de cirkel in- of uitrijdt conform de kaartsituatie te liggen. Er dient binnen de cirkel ten minste één vrije route mogelijk te zijn van de ingang naar de uitgang.

5. ROUTEOPDRACHTEN

- a. Indien alleen TRK deel 1 van toepassing is mogen alleen de in TRK 1 artikel 6.a t/m 6.d aangegeven routeopdrachten worden gegeven. De van toepassing zijnde routeopdracht dient volledig in het Bijzonder Reglement te worden opgenomen.
De in het TRK 1 omschreven systemen zijn eenvoudige systemen. Derhalve wordt bepaald dat:
 1. het laten berijden van niet op de kaart voorkomende wegen alleen is toegestaan op overzichtelijke situaties;
 2. de bepalingen omtrent voorkennis mogen niet worden gebruikt voor het maken van 'vallen'.
- b. Indien het TRK deel 2 van toepassing is, dient in het Bijzonder Reglement te worden aangegeven:
 1. het systeem dat voor het construeren van de juiste route van toepassing is (zie URK artikel 6);
 2. van welk kaartwegen en of samenkomsten van kaartwegen voor het construeren van de route gebruik mag worden gemaakt (zie URK artikel 7);
 3. de herconstructieregels welke van toepassing zijn indien wordt afgeweken van de in TRK 2 artikel 8 omschreven bepalingen (zie URK artikel 8);
 4. hoe te handelen bij van de kaart afwijkende situaties indien wordt afgeweken van de in TRK 2 artikel 10 omschreven bepalingen (zie URK artikel 10).

6. SYSTEMEN VOOR HET CONSTRUEREN VAN DE ROUTE

In dit artikel zijn van een aantal meest voorkomende kaartleessystemen de basisprincipes

aangegeven volgens welke de te rijden route moet worden vastgesteld. Andere systemen zijn toegestaan. Het voor de rit geldende systeem dient volledig in het Bijzonder Reglement te worden vermeld.

a. Puntenrit

1. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden geconstrueerd waarbij een aantal op de kaart staande punten in nummervolgorde moet worden opgenomen.
2. Tussen de start en het eerste punt, tussen de punten onderling en tussen het laatste punt en de finish dient de kortste route te worden geconstrueerd.
3. Deze geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden.
4. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstructieregels in werking.

Afwijkingen van het basisprincipe

- de bepaling dat van punt tot punt de op één na kortste route geconstrueerd moet worden.
- De bepaling dat een aaneengesloten totaal kortste route geconstrueerd moet worden.

b. Blinde lijn

Een getekende lijn dient in de aangegeven richting van start naar finish zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden.

c. Ingetekende lijn

1. Een op de kaart ingetekende lijn dient in de aangegeven richting van start naar finish zo nauwkeurig en zo lang mogelijk ononderbroken te worden bereden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een kaartweg te liggen.
3. Indien het berijden van de ingetekende lijn niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstructieregels in werking, waarbij de ingetekende lijn wordt beschouwd als de geconstrueerde route.
4. Indien gebruik gemaakt wordt van in 2 kleuren uitgevoerde kaarten dan dient te worden vermeld:
Het berijden van de ingetekende lijn kan nimmer worden verhinderd doordat de lijn een bermlijn kruist.

d. Ingetekende lijn met barricades (BARIL)

1. Een op de kaart ingetekende lijn wordt onderbroken door (genummerde) barricade(s). Men dient een route te construeren waarbij de ingetekende lijn op de laatste mogelijke samenkomst van kaartwegen voor de barricade wordt verlaten en op de eerste mogelijke samenkomst van kaartwegen na de barricade weer wordt voortgezet. Deze nevenroute dient zo kort mogelijk te zijn. Ingetekende lijn en nevenroutes vormen samen de geconstrueerde route.
2. Deze geconstrueerde route moet in de aangegeven richting van start naar finish zo nauwkeurig en zo lang mogelijk ononderbroken te worden bereden.
3. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
4. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstructieregels in werking.
5. Indien gebruik gemaakt wordt van in 2 kleuren uitgevoerde kaarten dan dient te worden vermeld:
Het berijden van de ingetekende lijn kan nimmer worden verhinderd doordat de lijn een bermlijn kruist.

Afwijking van het basisprincipe:

Ten aanzien van het gebruik van de hoofdroute in de nevenroute kunnen nadere voorwaarden worden gesteld bijv.:

- alleen in voorwaartse richting;
- zo kort mogelijk;
- alleen tegengesteld.

e. Pijlenrit

1. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden geconstrueerd waarbij een aantal op de kaart staande pijlen in nummervolgorde moet worden opgenomen.
2. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish dient de kortste route te worden geconstrueerd.
3. Pijlen dienen in hun geheel d.w.z. van de voet tot de punt in de geconstrueerde route te worden opgenomen.
4. Deze geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden.
5. Onder elke pijl (of gedeelte daarvan) wordt geacht een weg te liggen.
6. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstructieregels in werking.
7. Indien gebruik wordt gemaakt van in 2 kleuren uitgevoerde kaarten dan dient te worden vermeld:

Het berijden van de ingetekende pijl kan nimmer verhinderd worden doordat de pijl een bermlijn kruist.

Afwijkingen van het basisprincipe

- Beperkingen opleggen ten aanzien van het gebruik van pijlen bijv.: het niet is toegestaan om:
 - pijlen zijdelings op te rijden;
 - pijlen zijdelings te verlaten;
 - pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau;
 - reeds bereden pijlen nogmaals te berijden;
 - pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn;
 - pijlen tegengesteld te berijden.
- De bepaling dat van pijl tot pijl de op één na kortste route geconstrueerd moet worden.
- De bepaling dat er een aaneengesloten totaal kortste route geconstrueerd moet worden.

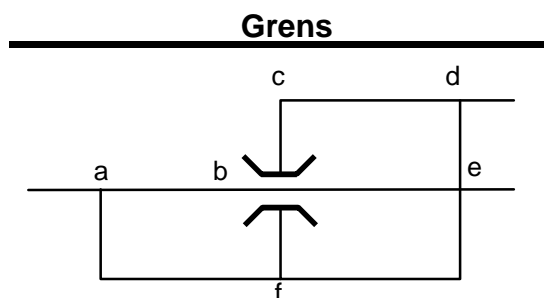
f. Grensbenadering

1. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden geconstrueerd waarbij de aangegeven grenslijn(en) benaderd wordt(en) zonder deze te kruisen.
2. "Licht is rijden" hetgeen betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.
3. Het benaderen dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:
 - a. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is (het louter en alleen heen en weer rijden over dezelfde weg geldt niet als oppervlak verkleinend);
 - b. de route zo kort mogelijk is.
4. De grenslijn(en) dient(en) rechtsom (met de wijzers van de klok mee) / linksom (tegen de wijzers van de klok in) te worden benaderd.
5. Deze geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden.
6. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn, dan treden de herconstructieregels in werking.

Alleen bij deelnemers in de A klasse mogen er ongelijkvloerse kruisingen in de grensbenadering voorkomen. Onderstaande bepalingen dienen dan in het Bijzonder Reglement te worden opgenomen.

Bij het bepalen van de grensbenaderingsroute is in eerste instantie de volgorde van de kaartwegen, zonder dat daarbij aandacht besteed behoeft te worden aan ongelijkvloerse kruisingen, maatgevend. Indien zich in de aldus samengestelde route op de kaart ongelijkvloerse kruisingen bevinden, waardoor men verhinderd wordt links- of rechts af te slaan, dan dient men een zodanige routeconstructie te maken dat de gewenste kaartweg via een zo kort mogelijke route bereikt wordt. Aldus ontstaat de volledig geconstrueerde grensbenaderingsroute.

Voorbeeld



Gewenste route:
a-b-c-d

Volledig geconstrueerde route:
a-b-e-f-b-c-d

Afwijkingen van het basisprincipe

- De bepaling dat indien een weg niet in de geplande richting mag worden bereden, doch wel in de tegenovergestelde richting, deze dan (om toch zoveel mogelijk te voldoen aan het principe van het grensbenaderen) vanuit de tegenovergestelde richting moet worden bereden. Dit is afwijking van de eventueel van toepassing zijnde herconstructieregels.
- De bepaling dat de grens aan weerszijden van de grenslijn moet worden benaderd.

7. DE VOOR ROUTECONSTRUCTIE TE GEBRUIKEN KAARTWEGEN

- a. Indien alleen TRK deel 1 van toepassing is mogen geen andere bepalingen ten aanzien van het gebruik van kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen worden opgelegd, dan die welke zijn aangegeven in TRK 1 artikel 6.a t/m 6.d.
- b. Indien TRK deel 2 van toepassing is, dient in de routeopdracht te worden aangegeven van welke kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen voor de routeconstructie c.q. herconstructie gebruik mag worden gemaakt (tenzij er sprake is van een vrije route). Hieronder zijn een aantal mogelijke omschrijvingen gegeven. De van toepassing zijnde omschrijving dient volledig in het Bijzonder Reglement te worden vermeld.
 1. Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt in alle richtingen worden gebruikt.
 2. Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen slechts éénmaal worden gebruikt.
 3. Kaartwegen mogen slechts éénmaal worden gebruikt, samenkomsten van kaartwegen meermalen.
 4. Kaartwegen mogen per richting slechts éénmaal worden gebruikt, samenkomsten van kaartwegen meermalen.
 5. Kaartwegen mogen meermalen worden gebruikt, doch uitsluitend in de richting waarin ze reeds eerder zijn gebruikt. Samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt worden gebruikt.
 6. Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt worden gebruikt doch de geconstrueerde route uitsluitend in voorwaartse richting.

7. Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt worden gebruikt doch de kaartwegen voorzien van een pijl uitsluitend in de richting van de pijl.
8. Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen bedekt door een pijl of punt mogen niet worden gebruikt.

8. DE HERCONSTRUCTIE

- a. Indien alleen TRK deel 1 van toepassing is, mogen geen andere bepalingen ten aanzien van de herconstructie worden opgelegd dan die welke zijn aangegeven in TRK 1 artikel 6.a t/m 6.d.
- b. Indien TRK 2 van toepassing is en er geen nadere bepalingen in het Bijzonder Reglement worden opgenomen, zijn de in TRK 2 artikel 8 aangegeven bepalingen van toepassing.
- c. Indien TRK 2 van toepassing is en er wordt afgeweken van de in TRK 2 artikel 8 aangegeven bepalingen, dan dient in het Bijzonder Reglement te worden bepaald:
 - welke herconstructieregels van toepassing zijn indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden gereden;
 - welke herconstructieregels van toepassing zijn indien de herconstructieroute niet kan of mag worden gereden;
 - van welk soort kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen bij het toepassen van de herconstructieregels gebruik mag worden gemaakt.
- d. Hierbij moet gebruik gemaakt worden van één van onderstaande omschrijvingen. Voor de duur van de routeopdracht mag slechts één en dezelfde herconstructieclausule worden gebruikt.

1. Herconstructieregels met betrekking tot de geconstrueerde route

Één van onderstaande punten a t/m d dient te worden aangegeven:

- a. Idem als TRK 2 artikel 8 doch: Keren is hierbij wel toegestaan.
- b. Indien een weg niet kan of mag worden bereden, moet via al dan niet op de kaart voorkomende een zodanige route worden gereden dat van de geconstrueerde route zo weinig mogelijk wordt gemist. Keren is hierbij toegestaan.
Controles die men tijdens het rijden van deze route tegenkomt, moeten worden genegeerd (het aandoen van een controle wordt beschouwd als het aandoen van een foutcontrole). Dus alleen controles aandoen wanneer men zich bevindt op de geconstrueerde route in de geplande richting. Voor het bepalen van de lengte van de rit wordt er van uitgegaan dat de kortste route wordt gereden.
- c. Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dient men vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route te construeren welke voldoet aan het gestelde in de opdracht. Keren is hierbij niet toegestaan.
Er dient duidelijk te worden aangegeven wanneer de voorkennis vervalt.
- d. Idem als c doch: Keren is hierbij wel toegestaan.

2. Herconstructieregels m.b.t. de geconstrueerde herconstructie

Indien een herconstructieroute niet kan of mag worden bereden, dient te worden gehandeld zoals omschreven in de van toepassing zijnde herconstructieregels met betrekking tot de geconstrueerde route waarbij de herconstructieroute fungeert als geconstrueerde route (herconstructie op herconstructie).

Er dient duidelijk te worden aangegeven wanneer de voorkennis vervalt.

3. Te gebruiken kaartwegen

Zie artikel 7.

9. VOORKENNIS

Indien wordt afgeweken van de bepalingen aangaande voorkennis zoals opgenomen in TRK 2 artikel 9, dan dient dit op een duidelijke wijze in het Bijzonder Reglement te worden aangegeven. De enige afwijking die is toegestaan is het bepalen van een ander punt waarop de voorkennis vervalft (bijv. zodra de voet van de eerstvolgende pijl is bereden).

10. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

- a. Indien aan het eind van een weg in plaats van een op de kaart voorkomende einde weg situatie in werkelijkheid een driehoekje ligt, dan dient de organisatie aan te geven hoe ter plaatse moet worden gehandeld (bijv.: door de situatie op de kaart te omcirkelen, het plaatsen van een ritpijl, of iets dergelijks).
- b. Indien alleen TRK deel 1 van toepassing is, mag de te rijden route niet lopen via een weg of wegen waarvan de ligging en/of onderlinge aansluiting niet overeenkomt met de kaartsituatie. Zonodig dienen deze situaties te worden omcirkeld.
- c. Indien TRK 2 van toepassing is en er geen nadere bepalingen in het Bijzonder Reglement worden opgenomen zijn de in TRK 2 artikel 10 aangegeven bepalingen van toepassing. In het Bijzonder Reglement dient de lengte 'X' en 'Y' te worden vermeld.
- d. Een veranderde wegaansluiting dient overzichtelijk te zijn vanuit de oorspronkelijke aansluiting.
- e. Twijfel omtrent de 'keuze' volgens TRK 2 artikel 10.c.2 dient te worden uitgesloten.
- f. Indien TRK 2 van toepassing is en er wordt afgeweken van de in TRK 2 artikel 10 punt b en c aangegeven bepalingen dient in het Bijzonder Reglement te worden bepaald hoe moet worden gehandeld bij:
 - veranderde wegaansluitingen;
 - het gaan berijden van een niet op kaart staande weg ten gevolge van een opdracht of pijl;
 - keuze tussen keren of het gaan berijden van een niet op kaart voorkomende weg.

Hierbij moet gebruik worden gemaakt van één van onderstaande omschrijvingen.

1. Veranderde wegaansluitingen

- a. Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden gebruikt. Keren is hierbij niet toegestaan.
- b. Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden gebruikt. Keren is hierbij toegestaan.
- c. Idem als TRK 2 artikel 10.b, doch: Keren is hierbij toegestaan.

2. Niet op de kaart voorkomende wegen

- a. Niet op de kaart voorkomende wegen komen niet voor.
- b. Idem als TRK 2 artikel 10.c.1, doch: 'Doorsteekjes' met een lengte van maximaal 'Y' meter dienen daarbij te worden gebruikt.
- c.

Idem als TRK 2 artikel 10.3.2, doch: Het is daarbij niet toegestaan 'doorsteekjes' te gebruiken.

Wanneer reglementair slechts de keuze bestaat tussen keren of het gaan berijden van een niet op de kaart voorkomende weg, of een doodlopende kaartweg, dan dient men ter plaatse te keren en vervolgens te handelen, zoals omschreven in de van toepassing zijnde herconstructieopdracht.