

35^e Botterronde
10 februari 2024

Reglement



Sjabloon voor Reglementen van NRF Regelmatigheidsritten

Versie 4.0 – januari 2023

Inhoudsopgave

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN	5
1.1. Omschrijving van het evenement	5
1.2. Organisatie	6
1.3. Locaties.....	6
1.4. Programma	6
1.5. Inschrijvingen	7
1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule	8
1.7. Toe te laten auto's <i><alleen van toepassing voor klassiek kaartlezen></i>	9
1.8. Verloop van het evenement.....	10
1.9. Vragen – neutralisaties – protesten	12
1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking.....	12
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten.....	13
2. TECHNISCHE ASPECTEN	14
2.1. Routeboek	14
2.2. Controlekaarten	14
2.3. Routeopdracht	14
2.4. Routecontroles	15
2.5. Herstelopdrachten	15
2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf	16
2.7. Regelmatigheidsproef (RP).....	17
2.8. Behendigheidsproef/Test	18
2.9. Routeonderbrekingen	18
2.10. Routepijlen	18
2.11. Snelheidscontroles	18
2.12. Quietzones.....	19
2.13. Samenvatting straffen technische aspecten	19
2.14. Voorbeelden routemateriaal.....	20

3. BESCHRIJVING SYSTEMEN	21
3.1. Algemeen.....	21
3.2. Ingetekende lijn.....	22
3.3. Blinde lijn	23
3.4. Ingetekende lijn met barricades (BARIL).....	23
3.5. Grensbenadering.....	23
3.6. Pijlen kortste route.....	24
3.7. NVT Blokkerende pijlen <op één na> kortste route.....	24
3.8. NVT Pijlen gekleurde wegen	24
3.9. Punten kortste route	24
3.10. NVT Blokkerende punten <op één na> kortste route.....	24
3.11. NVT Kompaspunten.....	24
3.12. NVT Punten vrije route.....	24
3.13. NVT Vakken langste route	24
3.14. NVT T-systeem.....	24
3.15. NVT Bol-pijl (met of zonder afstanden)	24
3.16. NVT Visgraat (Striprit)	24
Bijlage A – Vrijwaringverklaring.....	25
Bijlage B – Calamiteitenprocedure	26
Bijlage C – Legenda	28

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Regelmatigheidsritten V-4.0.

*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 rood vermeld is, dan is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst. Indien een (deel van een) artikel niet van toepassing is, dan is deze doorgestreept.*

Alle wijzigingen zijn goedgekeurd door de Reglementencommissie van de NRF.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De Ellerijders organiseert haar 35^e Botterronde op 10 februari 2024. De route kent diverse kaartleessystemen en wordt verreden in de gemeenten Elburg, Oldebroek, Nunspeet en Harderwijk. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in drie klassen. De klassen onderscheiden zich in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 36 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

Van de in 1.1.1. genoemde gemeenten zijn verklaringen van geen bezwaar aangevraagd cq verleend aan de Ellerijders voor het houden van een regelmatigheidsrit voor personenauto's op de in artikel 1.1.1 genoemde datum(s).

Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen de tijdens het evenement te gebruiken wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.3. Definities

Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Etappe	route van een TC UIT tot een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles;
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon

1.1.4. Reglement en bulletins

De Ellerijders zijn lid van de Nederlandse Rittensport Federatie (NRF) en daarom wordt de Botterronde georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Dit betekent dat het URK, uitgave 2023 van toepassing is op dit evenement. Het standaard reglement is bedoeld voor organisatoren en bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het URK downloaden van de site van de NRF: www.nrf-autosport.nl.

De Botterronde 2024 wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. De NRF Reglementencommissie heeft dit reglement op 15-12-2023 goedgekeurd onder nummer NRF-NL/KL-EST-01-24/WdD.

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleider. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na het evenement:

Naam Jeu Aben
E-mailadres secretaris@ellerijders.nl
Telefoon 06-12066601

Tijdens het evenement:

Naam Jaap Jongman
Telefoon 06 34418992

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader Jeu Aben Telefoon: 06-12066601
Uitzetter(s) Henk en Jaap Jongman
Contactpersoon deelnemers Henk en Jaap Jongman
Telefoon 06 34418992
Serviceteam geen Telefoon:

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie

Naam Restaurant & Partycentrum “De Haas”
Adres Jufferenstraat 21 in Elburg
Telefoon 0525-681737

1.3.2. Finishlocatie

Naam Restaurant & Partycentrum “De Haas”
Adres Jufferenstraat 21 in Elburg
Telefoon 0525-681737

1.4. Programma

Opening inschrijving 1 december 2023
Publicatie reglement 15 december 2023
Sluiting inschrijving 1 februari 2024
Documentencontrole 10 februari 2024, vanaf 9:00 uur

Start eerste equipe ca 9:45 uur
Finish eerste equipe 15:15 uur
Publicatie uitslag 17:00 uur
Prijsuitreiking 17:15 uur

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 december 2023 uitsluitend digitaal via www.ellerijders.nl

De inschrijving sluit op 3 februari 2024 of zodra het maximale aantal van 70 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Het volledige inschrijfgeld van € 75,- dient uiterlijk 01-02-2024 te zijn voldaan op:

bankrekeningnummer NL 58 RABO 0118 9780 47 t.n.v. penningmeester AC de Ellerijders onder vermelding van Botteronde 2024, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld is bijgeschreven.

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Expert (A-klasse) voor zeer ervaren deelnemers;
2. Sport (B-klasse) voor deelnemers met ervaring;
3. Tour (C-klasse) voor deelnemers met geen of 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

N.V.T.

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 het evenement 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 het evenement 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.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering voor 15 januari 2024; het volledige inschrijfgeld
2. bij annulering tussen 15 januari en 1 februari 2024; 50% van het inschrijfgeld
3. bij annulering na 1 februari 2024 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

Indien het evenement door overmacht niet doorgaat zal de organisatie het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, onder aftrek van de door de organisatie tot op dat moment gemaakte kosten. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 1 februari 2024 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

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 een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

AC de Ellerijders 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 NRF 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 bedraagt per deelnemer € 500.

1.6.3. Vrijwaringclausule

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

Tegen de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(en) en/of ongeval(len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen. Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in Bijlage A te ondertekenen. Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden alle personenauto's waar het bouwjaar n.v.t. is.

1.7.2. 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.

1.7.3. Aanvullende voorschriften

N.V.T.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

N.V.T.

1.7.5. Navigatieapparatuur

Er is geen beperking op het gebruik van navigatieapparatuur

1.7.6. Communicatieapparatuur

N.V.T.

1.7.7. Controle op niet toegestane apparatuur

N.V.T.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van navigatie- en communicatieapparatuur.

1.7.8. Extra brandstof

N.V.T.

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

De equipes dienen zich tenminste 30 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier wordt de vrijwaringverklaring ondertekend.

Bij de inschrijftafel wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin (indien van toepassing) onder andere rallyschilden en portiernummers.

1.8.3. Startprocedure

Per klasse zal iedere Etappe in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. De wedstrijdnummers zullen in principe als volgt worden toegekend:

Expertklasse als eersten, gevolgd door de sport en dan de tourklasse: startnummers 1 t/m xx;

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd wordt bekend gemaakt op de website en is opgehangen op het publicatiebord. Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de **starttafel** te melden. Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

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 2.11. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 90 strafpunten.

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

1.8.5. Gedrag deelnemers

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

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

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

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponereerd. 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. Service

N.V.T.

1.8.8. Schades

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

1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de wedstrijd niet meer verder kan vervolgen, dan wordt zij verzocht de organisatie hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen 06-34418992.

1.9. Vragen – neutralisaties – protesten

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 wedstrijdleader 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 wedstrijdleader is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 15 februari 2024 worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

1.10.2. Klassement

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts.

1.10.3. Ex aequo

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de geheime tijdcontrole de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe die **het langst foutloos heeft gereden** het hoogst geklasseerd worden.

1.10.4. Teamklassement

N.V.T.

1.10.5 Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipen in iedere klasse zijn prijzen beschikbaar.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	n.v.t.
Gebruik van mobiele telefoon (buiten de uitzonderingen, zie art. 1.7.8)	n.v.t.
Te laat melden bij de start	1 strafpunt(en) per minuut
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	n.v.t.
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	n.v.t.

2. TECHNISCHE ASPECTEN

2.1. Routeboek

Voor elke Etappe wordt een apart routeboek verstrekt. De deelnemers kunnen het routeboek op hun geplande starttijd bij de starttafel van de betreffende Etappe afhalen.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten met een schaal van 1:40.000. De schaal wordt steeds op het kaart-fragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld. In bijlage C zijn de legenda's van de gebruikte topografische kaarten opgenomen.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

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 door een official zal de betreffende equipe worden bestraft 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.

2.1.2. 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

2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe een controlekaart. Deze controlekaart moet aan het eind van iedere etappe worden ingeleverd. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

2.2.2. Gebruik controlekaarten

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

2.2.3. Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 30 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. Verantwoording

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die tijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routeopdracht

Van de start tot de finish 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 routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. Een routecontrole (RC) kan zijn:

1. een langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter of een zwart getal (zie art. 2.14). Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting;
2. een langs de route opgesteld bord dat een zelfstempelcontrole aanduidt (zie artikel 2.14) en een stempel. Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het bord laat staan en niet omver trekt! Een zelfstempelcontrole is niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt;
3. een langs de route opgestelde bemande controle. Deze is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.14. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen.

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

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

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

2.5. Herstelopdrachten

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn, bijvoorbeeld: E = herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Expert (A-klasse) S = herstelopdracht is bedoeld voor de Sport (B-klasse) en een T voor de Tour (C-klasse).

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;
	1R	Eerste weg rechts;
	ER	Einde weg rechts;
	XR	Viersprong rechts;
	XO	Viersprong oversteken;
	VR	Voorrangskruising rechts;
	VO	Voorrangskruising oversteken;
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grens benaderen;
	DMP 2	Bol-pijl: doorgaan met opdracht 2;
		Kaartlezen: niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van hoofdstuk 3.

2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zender gestuurde klokjes (atoomtijd) die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt.

2.6.2. Herkenbaarheid

De Botterronde kent 4 tijdcontroles: TC-1 (Start) en TC-2 (Lunch-IN), TC-3 (Lunch-UIT) en TC-4 (Finish).

Zie voorbeelden bij artikel 2.14

2.6.3. Melding

Equipes zijn verplicht bij een TC hun doorkomsttijd (WPT: werkelijke passeertijd) te laten noteren op hun controlekaart. Het meldingstijdstip bij een TC is de minuut waarin u de kaart aan de official overhandigt.

TC-2 en TC-4 mogen ongestraft te vroeg worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

2.6.4. Finish

Bij de laatste TC IN van een wedstrijddag (de dagfinishcontrole) dient u zich niet meer dan 30 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **NIET GEKLASSEERD!** Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen.

De dagfinishcontrole dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt u niet geklasseerd.

2.6.5. Strafpunten

- **TC 2 (lunch IN) tot 30 minuten te laat: geen straf, > 30 minuten is 30 strafpunten**
- **TC 4 (Finish) tot 30 minuten te laat: geen straf > 30 minuten niet geklasseerd**

2.7. **NVT** Regelmatigheidsproef (RP)

2.8. NVT Behendigheidsproof/Test

2.9. Routeonderbrekingen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3. Dit komt NIET voor in de route van de Tourklasse.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die er kort voor het rijden van de route door de deelnemers wél waren (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor het evenement geconstateerd. In een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van routepijlen (zie artikel 2.10.2), die de deelnemers moeten volgen.

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden.

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort vóór of tijdens het rijden van de route 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 op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

2.10. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift "de Ellerijders" (zie artikel 2.14).
2. Horizontale en vóór een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden (zie artikel 2.9.2) 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.

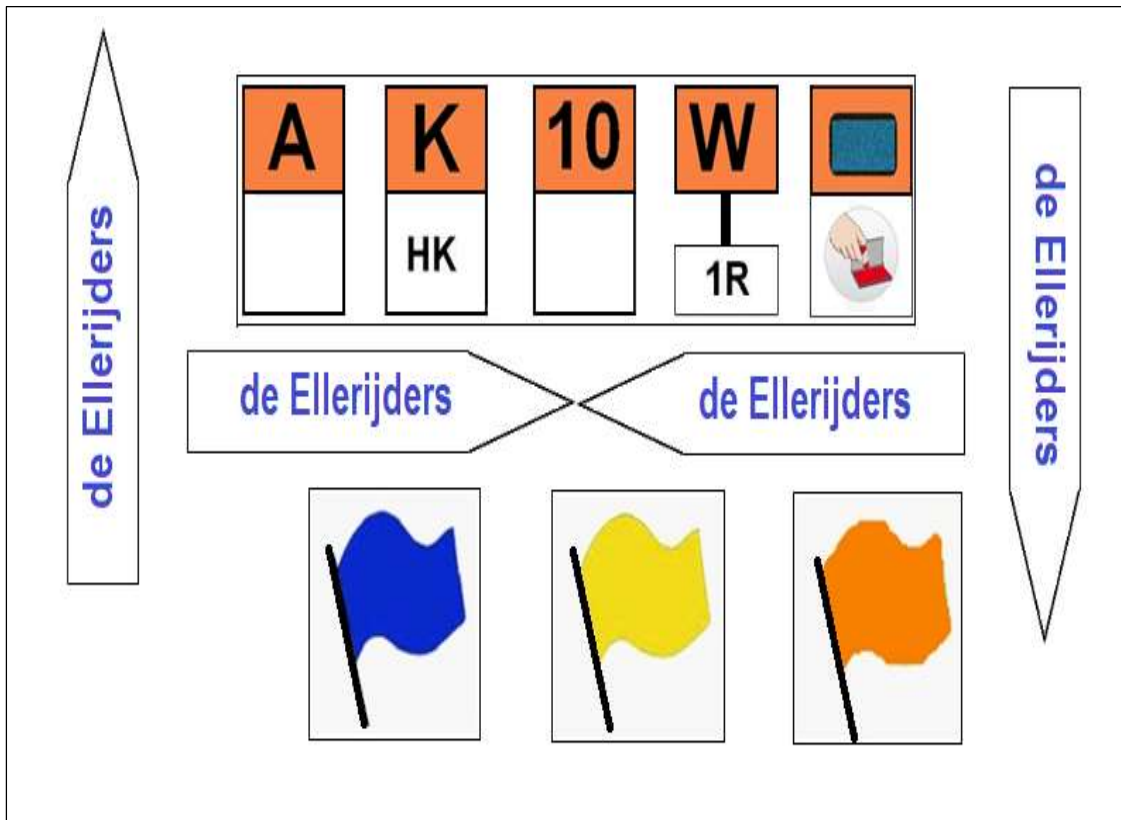
2.11. Snelheidscontroles

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

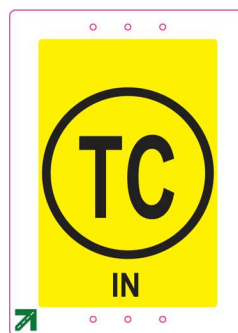
Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 30 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer.

Voorbeeld: in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 30 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 60 strafpunten, enzovoorts.

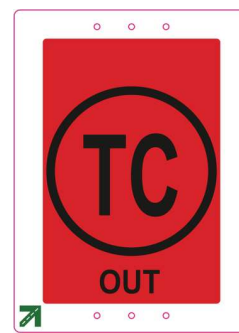
2.14 Voorbeelden routemateriaal (zie ook bij de startlocatie)



Stempelcontrole



TC IN



TC OUT

3. BESCHRIJVING SYSTEMEN

3.1. Algemeen

3.1.1 De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.

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. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving (zie **grensbenadering**) anders vermeld is, mogen per kaartfragment kaartwegen meermalen, **maar in één richting in de route of omrijroute worden opgenomen**. Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartfragment te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.1.3) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.>
5. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als twee afzonderlijke wegen aangemerkt te worden.

Wegen die op de kaart als eenrichtingswegen zijn aangegeven mogen niet in tegengestelde richting in de constructie worden opgenomen. Fietspaden, pontveren, voetbruggen en wegen in aanleg/ontwerp mogen ook niet in de constructie worden opgenomen.
6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wel blokkeert. Doorlopende bermlijnen (bij 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 (zie de legenda) blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een Quietzone (artikel 2.12) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2.3) aanduiden blokkeren de route niet.
8. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten aan elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
9. Indien een zogenoemde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft uit linksom en rechtsom, dan construeert men de lus linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.1. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
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 de wegaansluiting van een weg die men wil inrijden aan het begin of het eind van de weg minder dan **40 meter** afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zomin mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden. Voor de Tourklasse geldt dat een grotere afwijking dan 40 meter niet voorkomt en dat daarom nooit omgereden hoeft te worden; voor de overige klassen geldt dat in die situatie art. 3.1.3 in werking treedt.

3.1.2. De constructie van een omweg

1. Indien een weg die men wil inrijden niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen, waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn (met inachtneming van de overige bepalingen van art. 3.1.3).
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. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als bij de constructie van de voorgenomen route (art. 3.1.1).
4. 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.
5. 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). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
6. 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 ook niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

3.2. Ingetekende lijn

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.

3.3. Blinde lijn

1. De ingetekende lijn, zonder achtergrond met (juiste) kaartgegevens maar mét schaal aanduiding, dient zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereiden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
3. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.

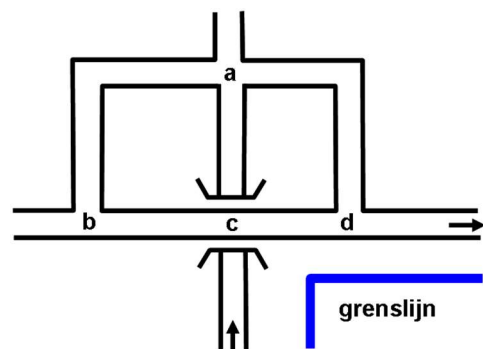
3.4. Ingetekende lijn met barricades (BARIL)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereiden te worden, met uitzondering van de door barricades geblokkeerde weggedeelten.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereiden worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwaarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
6. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.5. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de routeopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. **Wegen mogen meerdere malen en in meerdere richtingen worden bereiden.**
3. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
 2. de route zo kort mogelijk is.
4. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden. **Bij het omrijden mag de grenslijn WEL worden overschreden.**
5. Bij de constructie van de grensbenaderingsroute bij ongelijkvloerse kruisingen (waarop men zou willen afslaan om het oppervlak tussen route en grenslijn zo klein mogelijk te houden) dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten.
6. **De tourklasse heeft geen viaductconstructie.**

Zie voorbeeld: de juiste route loopt via c-a-b-c-d.



3.6. Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.7 NVT Blokkerende pijlen kortste route

3.8 NVT Pijlen gekleurde wegen

3.9 Punten kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd 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.
3. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.10 NVT Blokkerende punten <op één na> kortste route

3.11 NVT Kompaspunten

3.12 NVT Punten vrije route

3.13 NVT Vakken langste route

3.14 NVT T-systeem

3.15 NVT Bol-pijl

3.16 NVT Visgraat

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

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

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

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

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

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

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

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

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden.

De tekst van bovenstaande vrijwaringverklaring is niet geheel dekkend en wordt daarom herzien. Uiterlijk maart 2023 wordt de tekst vervangen door de herziene tekst. Ook de tekst van art. 1.6 van het sjabloon zal dan herzien worden.

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 "blikshade";

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

2. Alarmering binnen de organisatie

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

CALAMITEITENTEAM: Jeu Aben

TELEFOON: 06-12066601

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 1-1-2¹. 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 de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige 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 of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometer-paaltje en dergelijke);
 - 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. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.

¹ Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

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

9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige 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 is opgenomen in het routeboek!