



Reglement 1^e Pioniers Oefen Rally

Zaterdag 2 augustus 2025

Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN	3
1.1.	Omschrijving van het evenement	3
1.2.	Organisatie.....	4
1.3.	Locaties.....	4
1.4.	Belangrijke data	4
1.5.	Inschrijven en deelnamevoorwaarden	4
1.6.	Verzekering	6
1.7.	Eisen aan de auto	7
1.8.	Verloop van het evenement	7
1.9.	Vragen na afloop & neutralisaties	8
1.10.	Klassement & prijzen	9
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	9
2.	TECHNISCHE ASPECTEN	10
2.1.	Routeboek.....	10
2.2.	Controlekaarten.....	10
2.3.	Routecontroles (RC's)	10
2.4.	Kilometer registratie	11
2.6.	Tijdcontroles (TC's)	11
2.7.	Routeonderbrekingen.....	11
2.8.	Routepijlen	11
2.9.	Snelheidscontroles.....	12
2.10.	Quietzones.....	12
3.	ROUTEBEPALINGEN	13
3.1.	Algemene Kaartleesbepalingen	13
3.2.	Herstelopdrachten bij controles.....	16
3.3.	Systeembeschrijvingen	17
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring.....	19
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure	20

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.1.2B

*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.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

Rally en Meer organiseert op 2 augustus 2025 de 1^e Pioniers Oefen Rally, die wordt verreden in de Betuwe. De route is ca. 170 km lang

1.1.1. Algemeen en karakter van het evenement

De 1^e Pioniers Oefen Rally is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartleespijlopdrachten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en **de gere-**
den afstand het **resultaat** bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderschei-
den in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te
rijden gemiddelde snelheid.

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

**De 1^e Pioniers Oefen Rally is primair bedoeld om nieuwe uitzetters de kans om onder begeleiding (een deel
van) het evenement te kunnen uitzetten. De deelnemers kunnen deze trajecten rijden als oefening voor
hunzelf, er zal geen klassement opgemaakt worden en dus ook geen winnaar uitgeroepen worden.**

1.1.2. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TW's, TC's (of anders als begin en eind aangege- ven punten);
Wedstrijdleader	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit re- glement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.3. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Rittensport Federatie en daarom wordt de 1^e Pioniers Oefen Rally
georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Dit betekent dat de meest recente versie van "Het nieuwe NRF
kaartleesreglement - Toelichting voor uitzetters en organisatoren" van toepassing is op dit evenement.
Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden
kunnen het document downloaden van www.nrf-autosport.nl.

De 1^e Pioniers Oefen Rally 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 mid-
del 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.

1.1.4. Onvoorzien

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

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam	Remco Luksemburg
E-mailadres	info@rallyenmeer.nl
Telefoon	06-57314972

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Remco Luksemburg	
Uitzetters Traject 1	Evelien en Lucrees Talsma	
Uitzetters Traject 2	Bas de Vries en Bjarne Straaten	
Uitzetter Traject 3	Nina Dinaux	
Uitzetters Traject 4	Nol Römer en Tjerk Thalen	
Narijder	Remco Luksemburg en de overige uitzetters	
Wedstrijdleider	Remco Luksemburg	Telefoon: 06-57314972
Hoofd Calamiteitenteam	Remco Luksemburg	Telefoon: 06-57314972
Serviceteam	geen	

1.3. Locaties

1.3.1. Start en Finishlocatie

Naam	Brasserie aan de Vijver
Adres	Rijnstraat 6, 4021 AK Maurik
Telefoon	0344 – 741 031
Starttijd eerste equipe	12:30
Finishtijd eerste equipe	16:30

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	1 mei 2025
Sluiting inschrijving	25 juli 2025
Publicatie reglement	1 juli 2025
Acceptatiebericht	25 juli 2025
Documentencontrole/ Inschrijftafel	11:00 uur

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 1 mei 2025 uitsluitend digitaal via www.rallyenmeer.nl. De inschrijving sluit op 25 juli 2025 zodra het maximale aantal van 40 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 120,- is bijgeschreven op de bankrekening van de Rally en Meer.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 25 juli 2025 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL04KNAB0515433098 van Rally en Meer, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

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

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

1.5.3. Weigering

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

1.5.4. Inschrijving teams

Niet van toepassing.

1.5.5. Wijzigen inschrijving

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

1.5.6. Annulering door de deelnemer

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

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 25 juli 2025 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en -tijd. De Vrijwaringverklaring dient bij de Documentencontrole/Inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend te worden.

1.6. Verzekering

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

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

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

1.6.2. Verzekering van de organisator

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

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

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

1.6.3. Vrijwaringverklaring

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

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. Wettelijke eisen

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

1.7.2. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

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

1.7.3. Reclame

nvt

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

nvt

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 de rally app te activeren. De Sport- en Tourklasse ontvangen bij de inschrijftafel tevens het routeboek**

1.8.3. Startprocedure

De deelnemers kunnen vanaf 12:00 op eigen gelegenheid vertrekken. De deelnemers expertklasse kunnen om 12:00 uur hun routeboek ophalen bij de inschrijftafel. De deelnemers worden verzocht om uiterlijk om 12:30 te vertrekken.

1.8.4. Verkeersregels

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

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

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

1.8.5. Gedrag deelnemers

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

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

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

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponneerd. 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 wedstrijdleader Remco Luksemburg, 06 – 57 31 49 72 hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren.

1.9.1. Routetechnische vragen

Deelnemers kunnen aan de betreffende uitzetter vragen stellen m.b.t. de route.

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 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

NVT

1.9.4. Protesten

NVT

1.10. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

NVT

1.10.2. Uitslag

NVT

1.10.3. Prijzen

NVT

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 on-sportief 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
Niet op eigen kracht de finish bereiken	Uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van 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

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2. Legenda

In **bijlage C** 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 opstoppen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

Hoe aanmelding voor Rally en Meer app (verder kortweg app genoemd) moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie www.rallyenmeer.nl/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. De equipe moet er zelf op letten tijdcontroles op het juiste tijdstip aan te doen.

2.3. Routecontroles (RC's)

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

Elk juiste (combinatie van) controles levert 10 bonuspunten op. Het aandoen van foutcontroles levert 0 bonuspunten op (dus geen 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 behendigheidspreef; dit zijn de zgn. Standard Direct Save controles.

Normaliter heeft een deelnemer de keuze een in de app verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De deelnemer heeft daar 15 seconden de tijd voor; daarna **wordt de controle automatisch opgeslagen**. Als de controle niet bewaard is (binnen die tijd óf als in de app een volgende controle verschijnt), 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 organisator heeft ervoor gekozen dat de deelnemer de laatste (niet automatisch) bewaarde routecontrole op de digitale controlekaart **kan wissen**.

2.4. Kilometer registratie

Van de eerste opgeslagen routecontrole tot en met de Finishcontrole wordt de gereden afstand geregistreerd. Elk gereden 100 meter levert 0,1 minpunt op.

2.5. TW's

Aan het einde van elke traject staat op de kaart een TW (Traject Wissel). Dit is het einde van het lopende traject en tevens de start van het volgende traject. Deze controles zijn onbemand het is enkel om duidelijk het einde en begin van de trajecten aan te geven.

2.6. Tijdcontroles (TC's)

Er zijn geen tijdcontroles tijdens de 1^e Pioniers Oefen Rally. Elke deelnemer heeft 4,5 uur na het passeren van de eerste routecontrole de tijd om controles te verzamelen. Hierna stopt de app met het registreren van zowel controles als het aantal gereden kilometers

2.7. Routeonderbrekingen

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

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

- 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.

2.8. Routepijlen

Niet van Toepassing

2.9. Snelheidscontroles

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

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 10 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 10 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 20 strafpunten, enzovoorts.

2.10. Quietzones

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

Q-zones kunnen op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE.

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 onderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen 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

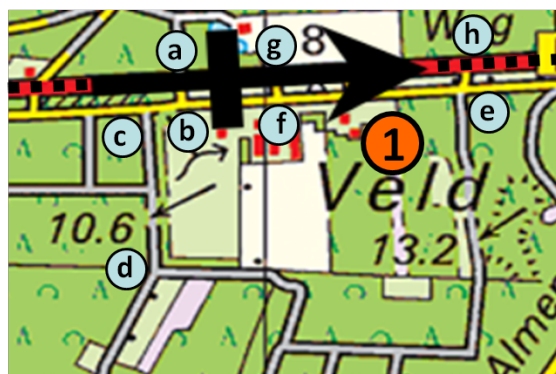
6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes 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.

①



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 (Start en TW) mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen **meer dan eens, maar slechts in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).
Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 3.1.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.
5. Bij de routeconstructie **dient rekening gehouden** te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
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

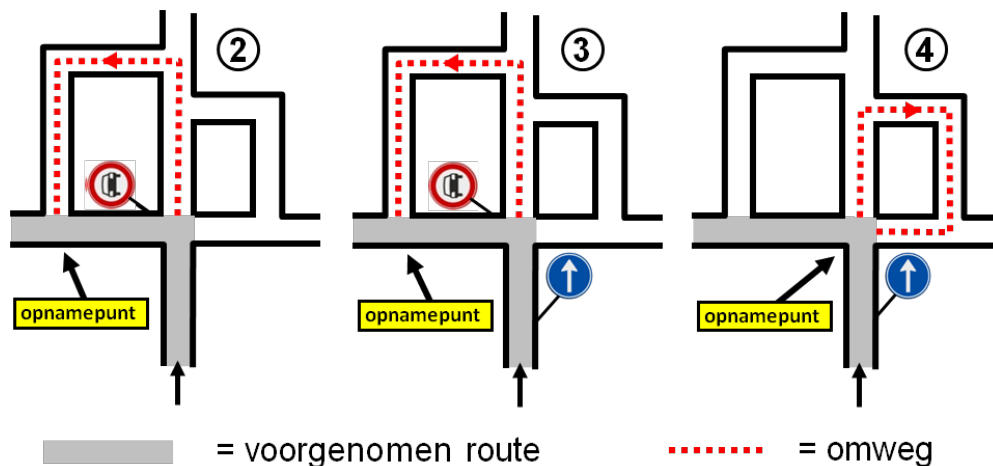
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet 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 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.

Voor de 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. 3.1.4 in werking treedt.

3.1.4. De constructie van een omweg (alleen Expert- en Sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
 - 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).

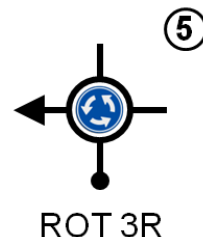


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.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

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 en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

1R	eerste weg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
XR	vijsprong rechts;
XO	vijsprong oversteken.



Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie **in het veld**

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
DMP 2	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.

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

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. Traject 1 - Kompaspunten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
4. 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.

3.3.2. Traject 2 - Pijlen kortste route met kleurbepering en barricades

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **oranje** te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **oranje** gekleurde kaartwegen.
5. 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.
6. De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - i. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 - ii. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 - iii. de nevenroute zo kort mogelijk is.
7. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.

Ter verduidelijking: Onder een pijl ligt een oranje weg. Tevens moeten er zo min mogelijk oranje wegen gebruikt worden. Dit betekent niet dat de pijlen overgeslagen moeten/mogen worden. Primair moeten alle pijlen gereden worden, dit dient te gebeuren met zo min mogelijk oranje wegen. Dus niet compleet zonder oranje wegen.

3.3.3. Traject 3 - Pijlen kortste route en punten op één na kortste route

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

3.3.4. Traject 4 - Pijlen en punten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle op het kaartfragment voorkomende punten en pijlen in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De punten en pijlen zijn aangeduid met rode, witte of groene “stickers”.
3. Naar een punt of pijl met een rode sticker dient de kortste route geconstrueerd te worden.
4. Naar een punt of pijl met een witte sticker dient de één na kortste route geconstrueerd te worden.
5. Naar een punt met een groene sticker dient een vrije route geconstrueerd te worden.
6. Naar een TC of TW dient de kortste route geconstrueerd te worden.



7. Punten en (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
8. Op weg naar een punt met een groene sticker is de route vrij en mag gebruik gemaakt worden van niet op de kaart voorkomende wegen. Keren op of op weg naar een punt met een groene sticker is toegestaan. Op weg naar een punt met een groene sticker dienen geen routecontroles genoteerd te worden. Uitsluitend in een straal van 25 meter rond een punt met een groene sticker kan een juiste routecontrole geplaatst zijn.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan 1^e Pioniers Oefen Rally, hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door Rally en Meer, 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 Maurik op 2 augustus 2025

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 "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: Remco Luksemburg

TELEFOON: 06-57314972

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 bekneeld 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 (verstrek 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

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 kilometerraai bord	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

Legend

a . RD	a RD-steen	state survey stone
b Δ	b GPS-kernetpunt	GPS point
c ⊙	c toren, hoge koepel	tower, high dome
d ⊕	d kerk met toren	church with tower
e ⊖	e markant object	landmark
f ⊗	f watertoren g vuurtoren	water tower lighthouse
overige symbolen		other symbols
a +	a kerk zonder toren	church without tower
b ○	b toren, hoge koepel	tower, high dome
c ⊕	c kerk met toren	church with tower
d o	d markant object	landmark
e ⊗	e watertoren f vuurtoren	water tower lighthouse
a 	a gemeentehuis	town hall
b 	b postkantoor	post office
c 	c politiebureau	police-station
	a kapel	chapel
a 	b kruis	cross
b 	c begraafplaats	cemetery
c +	a vlampijp	flare pipe
a 	b wegwijzer	signpost
b 	c telescoop	telescope
c 	a windmolen	windmill
a 	b watermolen	watermill
b 	c windmolentje	windpump
c 	d windturbine	windturbine
d 	a oliepompinstallatie	oil-pumping unit
	b seinmast	signalpost
a 	c zendmast	wireless mast
b 	a hunebed	cairn
c 	b monument	monument
	c gemaal	pumping-station
a 	a paal b markante boom	pole conspicuous tree
b 	c boom d opslagtank	tree tank
c 	a kampeerterrein	camp site
	b sportcomplex	sports-ground or hall
a 	c ziekenhuis	hospital
b 		
c 		
		
afrastering		
		
hoogspanningsleiding		
		
geluidswering		
		
		
a 	b 	
c 	d 	
		
a 2 b c		
		
grenzen		
rijks grens		
provinciegrens		
gemeentegrens		
grens nationaal park		
reliëf		
a 	b dijk: 2,5 m of hoger	dike: 2.5 m high or over
b 	b dijk: 1-2,5 m hoog	dike: 1-2.5 m high
kade, wal: 0,5-1 m hoog		
a 	a berijdbare dijk	dike with road
b 	b ingraving	cutting
		
hoogtelijnen		
		
hoogtepunt		
a 	a steile rand	escarpment
b 	b helling	slope
bodemgebruik		
a 	a weide met sloten	meadow with ditches
b 	b bouwland met greppels	arable land with trenches
c 	c boomgaard	orchard
d 	d fruitkwekerij	orchard (low)
e 	e boomkwekerij	tree nursery
f 	f weide met populieren	meadow with poplar
g 	g loofbos	deciduous forest
h 	h naaldbos	coniferous forest
i 	i gemengd bos	mixed forest
j 	j griend	osier
k 	k heide	heath
l 	l zand	sand
m 	m dras en riet	marsh and reed
n 	n heg en houtwal	hedge and hedge-bank