

# *14e Dag van Weesp*

*6 april 2025*

## Reglement C-Toer klasse



24-02-2025

## 1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

### 1.1.1. Algemeen

De rit wordt verreden volgens het Sjabloonreglement van de NRF, versie **4.1.2 - juli 2024** en dit bijzonder reglement. **Start, Rust en Finish locatie** in het Dorpshuis-Nigtevecht, Jonkheer Huydecoperstraat 1, 1393 NV, Nigtevecht.

De organisatie is tijdens het evenement bereikbaar op: 0651512261 (traject1) en 0655391749 (traject 2).

## 2. TECHNISCHE ASPECTEN

### 2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal **1:40.000**.

Traject 1 wordt verreden op 4 kaarten. De kaarten staan los van elkaar.

Traject 2 wordt verreden op 2 kaarten. De kaarten staan los van elkaar.

### 2.3. Routecontroles (RC's)

Een routecontrole kan zijn;

- een langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter. Bij passage van de RC dient u de letter met onuitwisbare inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.

Voor voorbeelden zie de totempaal in de startlocatie.

- een langs de route opgestelde bemande controle, die te herkennen is aan een oranje vlag.

- de routecontroles staan in principe aan de rechterkant van de weg, maar kan indien nodig ook links van de weg staan.

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.

### 3.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij een controle kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In plaats van de R (rechts) kan ook een L (links) voorkomen.

1R eerste weg rechts; VR voorrangskruising rechts;

AR asfaltweg rechts; VO voorrangskruising oversteken;

ER einde weg rechts; XR viersprong rechts;

HK hier keren; XO viersprong oversteken;

**HKR hier keren en eerste weg rechts;**

NVO niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;

**DMP 2** niet (verder) omrijden nieuwe route naar pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.

### 2.4. Tijdcontroles

TC-1 start Dorpshuis, TC-2 Lunch IN, TC- 3 Lunch-Uit, TC -4 Finish Dorpshuis.

Later dan de ideale Passeer Tijd (IPT) melden bij TC-4 Finish wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut afwijking.

U dient zich niet meer dan 60 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **niet geklasseerd**.

**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 bemande ex-aequo controle de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan wordt er gekeken wie de minste aantal strafpunten heeft in het 1e traject en daarna het 2e traject.

## 2.8. Routepijlen

De gebruikte routepijlen (dwangpijlen) zijn **ASV-pijlen**.

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 ingereeden.

Voorbeelden routemateriaal. Zie ook de totempaal bij de starttafel.



Routecontrole  
zelfschrijver



Routecontrole  
zelfschrijver

### Tijdschema

	C	Toer	tijd
traject 1	77 km	77 km	165 min
Pauze lunch Dorpshuis-Nigtevecht, Jonkheer Huydecoperstraat 1			30 min
traject 2	61 km	61 km	135 min
<b>totaal</b>	<b>138 km</b>	<b>138 km</b>	<b>330 min</b>

## 3. ROUTEBEPALINGEN

### 3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

#### 3.1.1. De kaart

##### Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen, **paarse** wegen 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**

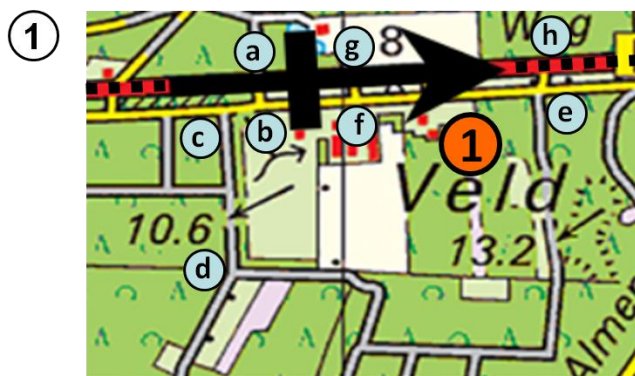
6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.

7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingspijltjes 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 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.
14. Cirkels of ellipsen die een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen niet.

**Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren**

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippelijntje geeft de hoofdroute aan.

De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.



### 3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik gemaakt worden van kaartwegen.
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen meer dan eens en in beide richtingen worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie **dient** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld **de rijrichting** op een (mini) rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

### 3.1.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen 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. **Alle wegaansluitingen worden geacht met de kaartsituatie overeen te komen.** 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.

#### **3.1.4. De constructie van een omweg Traject 1 en Traject 2**

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een nieuwe route te construeren over kaartwegen naar de voet van de aan de beurt zijnde pijl.
2. Indien een pijl niet (verder) bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een nieuwe route te construeren over kaartwegen naar de voet van de in nummervolgorde volgende pijl.
3. Voor het construeren van de nieuwe route gelden dezelfde beperkingen/regels als bij de routeconstructie.

### **3.3 Systeembeschrijvingen**

#### **3.3.4 Pijlen kortste en pijlen op één na kortste route met kleurbeperving Traject 1.**

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot het eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden, (delen van) pijlen mogen worden gekruist en geraakt, maar **zo min mogelijk tegengesteld** worden bereden.
3. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **geel** te zijn.
4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **rood gekleurde** kaartwegen.
6. De pijlen zijn genummerd met 'gekleurde stickers'. De kleur van die sticker is bepalend voor de manier waarop de pijl moet worden geconstrueerd en gereden;
  - op weg naar een pijl met **gele** sticker de **kortste** route,
  - op weg naar een pijl met **blauwe** sticker de op **één na kortste** route.
7. De routes naar pijlen met een gele of blauwe sticker vormt de voorgenomen route.

#### **3.3.4 Pijlen kortste route Traject 2.**

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

