

2023, het nieuwe NRF kaartleesreglement. Info voor uitzetters en organisatoren.

Vanaf 2023 is de NRF overgestapt op een nieuw reglement en manier van gebruiken. Waar in het verleden een verwijzing naar het algemene reglement (TRK) voldoende was en enkel de afwijkingen hierop vermeld werden in het bijzonder reglement, wordt vanaf nu altijd het complete reglement opgesteld. Er komen dus geen losse algemene reglementen, uitzettersreglementen en jurisprudentie die de deelnemers en uitzetters moeten kennen.

Voor de uitzetters zal op basis van een ervaringen en gestelde vragen een richtlijnen documenten opgesteld worden. Dit is dus geen reglement, maar een toelichting hoe het nieuwe reglement wel en niet toe te passen.

Wij zijn ons bewust dat een nieuw reglement weer openingen voor nieuwe (of oude) grappen creëert/mazen in de wet zullen zitten. Wij willen de uitzetters **zeer nadrukkelijk** vragen om hier proberen vanaf te blijven (en de deelnemers hier niet mee lastig te vallen) en proberen uit te zetten vanuit de basis van het reglement.

Bij twijfel hierover, dan heel graag van tevoren contact op nemen met de reglementscommissie en het twijfelgeval voorleggen. Zij zullen dan adviseren of dit in de geest van het reglement is of dat er doorgeschoten wordt in “creativiteit”.

Ook willen wij uitzetters vragen om het document met de verschillen en toelichting voor deelnemers aandachtig door te lezen. Hierin staan de belangrijkste verschillen met uiteraard een toelichting. En ook hier geldt, neem bij twijfel of vragen contact met de reglementscommissie op. Een verandering vraagt van ons allemaal extra inspanning.

In dit document staat het principe en gebruik van het “Sjabloon” reglement uitgelegd. En staan enkele organisatorische zaken uitgelegd.

Hoe werkt het sjabloon

Het Sjabloon bestaat uit drie hoofdstukken en drie bijlagen:

Hoofdstuk 1 Organisatorische aspecten

Hoofdstuk 2 Technische aspecten

Hoofdstuk 3 Beschrijvingen systemen

Bijlage A Vrijwaringverklaring

Bijlage B Calamiteitenprocedure

Bijlage C Legenda

Het Sjabloon bevat een aantal tussen haakjes (< en >) geplaatste **blauwe** teksten.

Deze teksten dienen (mét de haakjes erbij) vervangen te worden door de voor het evenement van toepassing zijnde teksten.

Tip: Doe dat in het Sjabloon met de 'Alles vervangen' functie van Word, zodat vaker voorkomende (gelijke) teksten in één keer vervangen worden.

In het Sjabloon komen ook **blauwe** teksten tussen ronde haakjes voor. Dat zijn aanduidingen wat ter plekke wel of niet te doen. Deze teksten dienen (natuurlijk) weggelaten te worden in het Reglement van het evenement.

Als bovenstaande acties zijn uitgevoerd dan kan het zijn dat de organisator nog wijzigingen wil aanbrengen in het Reglement. Daarvoor gelden onderstaande regels:

1. Het is **niet** toegestaan (sub)artikelen weg te halen indien deze niet van toepassing zijn op de betreffende rit. Indien ze niet van toepassing zijn dan dienen deze doorgehaald (~~voorbeeld~~) te worden.
2. Wijzigingen in de standaardtekst dienen in **rood** in het Reglement opgenomen te worden. Zo kunnen de deelnemers in één oogopslag zien wat afwijkt van de standaardtekst. Bij een flinke aanpassing van een (sub)artikel kan ervoor gekozen worden niet de gewijzigde tekstdelen, maar de kopregel van het (sub)artikel **rood** te maken.
3. Vervang het voorblad van het Sjabloon door een eigen voorblad waaraan duidelijk te zien is dat het om het Reglement van het evenement gaat; genereer tot slot de inhoudsopgave van het Reglement.

LET OP! Punt 1 is anders dan eerder gecommuniceerd!

Toelichting

Hieronder worden een aantal zaken toegelicht waaraan bij de organisatie van een evenement gedacht moet worden. Het zijn onderwerpen die in het Sjabloon voorkomen.

Klassen – bouwjaar

De organisator kan het aantal klassen en de mate van benodigde ervaring voor deelname in de klassen zelf bepalen. Er kunnen ook klassen toegevoegd worden voor deelnemers met een personenauto met een bouwjaar van 1991 of later. Voor deelnemers in deze moderne/youngtimerklasse gelden verder dezelfde bepalingen van het reglement. Bij evenementen die meetellen voor een kampioenschap waaraan eisen gesteld worden aan de klassenindeling en/of aan het bouwjaar van de personenauto waarin wordt deelgenomen dient aangegeven te worden hoe daarmee wordt omgegaan (bijvoorbeeld het niet meetellen voor dat kampioenschap, het niet in het klassement opnemen van deelnemers met te jonge auto's, enz.).

Tijd inhalen

Een eenmaal opgelopen vertraging mag naar keuze van een organisator wel of niet ingehaald worden. In het Sjabloon is standaard gekozen voor straffeloos inhalen van verloren tijd. De organisator kan ervoor kiezen dat te wijzigen (in wel bestraffen of met een maximaal aantal straffeloos in te halen minuten).

Regelmatigheidsproef (RP)

Een RP dient zodanig ingericht te zijn, dat de deelnemers niet, of slechts in geringe mate, worden gehinderd door infrastructuur als bebouwde kommen, verkeerslichten, bruggen, spoorwegovergangen en dergelijke. Overlast voor het niet tot het evenement behorende verkeer dient tot een minimum beperkt te worden. De gemiddelde snelheid van een RP is afhankelijk van de klasse waarin de deelnemer rijdt. Voor de hoogste klasse is dit maximaal 49,9 km/uur en voor de laagste klasse maximaal 45 km/uur, waarbij de organisator rekening moet houden met de infrastructuur en/of omstandigheden en/of het tijdstip waarop de RP wordt verreden. RP's mogen snelheidswisselingen bevatten. Voorafgaand aan een evenement met een RP kan de deelnemer door middel van een ijktraject in de gelegenheid gesteld te worden zijn afstandsmeetapparatuur te vergelijken met die van de organisator. De organisator kan ook aangeven hoe groot de afwijking is, bijvoorbeeld door een vergelijking met de afstand tussen twee hectometerpaaltjes op een N- of A-weg.

Behendigheidsproef (Test)

Een behendigheidsproef dient zodanig ingericht te zijn, dat wordt voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor officials, marshals, overige medewerkers van het evenement en/of omstanders en dat gevaar voor de deelnemende auto's en deelnemers zoveel als redelijkerwijs mogelijk is beperkt wordt. De proef moet, uit veiligheidsoverwegingen, van start tot finish kunnen worden overzien door de officials. Het niet halen van de normtijd mag bestraft worden (standaard in het Sjabloon is 1 strafpunt per seconde overschrijding van de normtijd), maar de snelste rijtijd mag nooit bepalend zijn voor het klassement.

Snelheidscontroles

Een snelheidscontrole is bedoeld om deelnemers te behoeden voor te snel rijden op plaatsen waar dat mogelijk gevaar oplevert en om in een bebouwde omgeving overlast voor aanwonenden tot een minimum te beperken, niet om deelnemers strafpunten te bezorgen op plaatsen waar ze dat niet verwachten. Snelheidscontroles dienen opgesteld te worden op routedelen waar alle deelnemers langskomen en waar het redelijkerwijs mogelijk is om de snelheid van alle deelnemers goed te kunnen meten. Als van officials gebruik gemaakt wordt om de snelheidsmeting te doen, dan dienen zij getraind te zijn in het goed gebruiken van de meetapparatuur en geïnstrueerd te worden waar ze precies opgesteld moeten staan. Als ook maar één snelheidsmeting aantoonbaar niet (goed) gelukt is, dan dient de snelheidscontrole voor alle deelnemers geneutraliseerd te worden.

Beschrijving systemen

Gebruik zoveel als mogelijk de systeembeschrijvingen zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van het Sjabloon. De deelnemers zijn vertrouwd met die formuleringen en weten waar ze aan toe zijn. Het is daarom van het grootste belang dat door de organisator gewenste afwijkingen in **rood** aangegeven worden. Het is toegestaan een systeem in het Reglement op te nemen dat niet in het Sjabloon voorkomt. De kopregel van de systeembeschrijving dient in zo'n geval in het rood opgenomen te zijn in het Reglement. Het is toegestaan een mix van systemen te formuleren; ook daarvan dient de kopregel in **rood** in het Reglement opgenomen te worden.

Belangrijkste verandering t.o.v. TRK en URK

Let op!

Voor uitzetters zijn er een aantal grondbeginselen die in het sjabloon anders zijn dan in het verleden. Deze kunnen (in het rood) aangepast worden als er teruggevallen wil worden naar een complexere manier van construeren.

Hieronder staan de belangrijkste verschillen en een toelichting wat wel en niet aangepast mag worden:

Art. 2.9.1

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 <laagste>klasse.

*Toelichting: Voor de laagste klasse zit er standaard geen omrijders/omwegen (oude herconstructies) in. Dit **mag wel aangepast** worden indien wel van toepassing. Let op, dit staat op meerdere plekken in het Sjabloon.*

Art. 2.10

Routepijlen

Toelichting: Deze worden enkel nog gebruik om een weg af te sluiten (naar beneden wijzende pijl) of indien er een omleiding "gepijld" moet worden bij een onverwachtse situatie (wegwerkzaamheden of afgesloten weg). Dus niet meer om omrijders te creëren. Aan dit artikel mogen geen wijzigingen aangebracht worden, hier willen we geen verwarring mee creëren. Omrijders kunnen nog wel door een controle met opdracht gecreëerd worden, maar niet meer met pijlen.

Art. 3.1.1.6

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.

*Toelichting: Hier **mag geen aanpassing** op gemaakt worden, de wegaansluiting sluit af vanaf 2023.*

Art. 3.1.2.5

Indien de wegaansluiting van een weg die men wil inrijden aan het begin of het eind van de weg minder dan <xx; **aanbeveling: oorspronkelijke kaartschaal/1000, dus bij 1:50.000 50, bij 1:100.000 100, enz.**> 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.

*Toelichting: dit vervangt de oude X-meter. Die X betrof de hele afstand om vanaf het punt waar de aansluiting lag tot het punt dat je weer op de kaartweg komt. In de nieuwe situatie gaat het om de afstand van de oorspronkelijke aansluiting tot de ingang van de nieuwe aansluiting. Deze nieuwe formulering **mag niet aangepast** worden.*

NB. Er kunnen hier situaties verzonnen worden die het heel complex maken of waar de nieuwe formulering niet dekkend is. Wij verzoeken uitzetters nadrukkelijk om deze situaties te voorkomen.

Art. 3.1.3.4

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.

*Toelichting: Dit is een structurele verandering en **mag niet aangepast** worden. Het gaat om situaties waar je af wilt slaan, maar er voor de zijweg/kruising een bord of controle staat met een opdracht die je in een andere dan de geplande richting stuurt. In het verleden voerde je eerst deze opdracht uit zonder te beoordelen of de weg er überhaupt ligt. Met de nieuwe formulering beoordeel je deze situatie wel in zijn geheel.*

Voorbeeld: Je wordt rechtdoor gestuurd door een verkeersbord terwijl je links wil, dan heb je nu twee opties:

- 1. De weg links ligt er wel en is toegankelijk. Dan mag je het wel uit een andere richting proberen.*
- 2. De weg links ligt er niet of is niet toegankelijk (b.v. verkeersbord of hek). Daar maak je een omrijder om je route achter deze situatie op te pakken.*

Art. 3.1.3.6

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.

*Toelichting: Als een kaartweg er totaal niet is of gesloten voor alle verkeer, dan mag met de standaardformulering deze ook niet vanaf de andere kant bereden worden. Dit soort situaties komen met regelmaat voor bij de NRF ritten, dus deze **mag wel aangepast** worden. Dit dient natuurlijk in het rood te gebeuren. Dan komt het er als volgt uit te zien:*

*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 **wel** tegengesteld in die omweg worden opgenomen.*

(NB. Dus niet alleen het stukje tekst "ook niet" weghalen, want dan is het voor deelnemers niet duidelijk dat hier een aanpassing is gemaakt)