


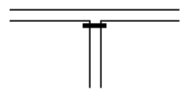
Het nieuwe reglement – De verschillen en toelichting

Met ingang van dit jaar (2023) gebruiken de NRF en de NHRF hetzelfde basisreglement, dat van toepassing zal zijn bij alle ritten en rally's.

Het nieuwe reglement, dat voor de NRF in de plaats komt van het TRK, is opgezet in de vorm van een sjabloon, waarin organisatoren bepaalde artikelen (of delen daarvan) kunnen doorhalen of wijzigen. Zo'n wijziging zal in het **rood** worden aangegeven, zodat snel duidelijk is wat er anders is dan "normaal".


Hoewel het er allemaal een beetje anders uitziet dan wat we gewend waren, verandert er al met al niet heel veel. In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste verschillen voor u op een rijtje gezet. Let vooral op de met **geel** gemarkeerde teksten, waarbij wij uw speciale aandacht vragen voor de artikelen waarbij het aandachtsteken  is geplaatst.

Overzicht van de belangrijkste verschillen tussen het oude en het nieuwe reglement voor NRF-kaartleesritten		
<i>"oud"</i>	<i>"nieuw"</i>	toelichting
Technisch Reglement Kaartlezen (TRK)	Sjabloon voor Reglementen van NRF Regelmatigheidsritten	
BEGRIPPEN		
ritpijl	routepijl	
herconstrueren	omrijden	
herconstructie	omweg	

KAARTTEKENS		
"oud"	"nieuw"	toelichting
<u>art. 7, punt d</u> Kaartteken wegafsluiting onderbreekt een kaartweg niet.	<u>art. 3.1.1, punt 6</u> Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert.	Het kaartteken wegafsluiting blokkeert WEL. 
<u>art. 3, punt k</u> Pontveren, voetbruggen, fietspaden, voetpaden, kaartwegen in ontwerp of aanleg en kaartwegen die de landsgrens overschrijden mogen niet in de route c.q. herconstructie worden opgenomen.	<u>art. 3.1.1, punt 5</u> Wegen die op de kaart als éénrichtingswegen 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.	De landsgrens mag WEL worden overschreden.



WEGAANSLUITINGEN		
"oud"	"nieuw"	toelichting
<p><u>art. 10, punt b</u> Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereden, behalve indien de 'kaart'-situatie voor of op de eerstvolgende samenkomst van wegen kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 'X' rijmeters.</p>	<p><u>art. 3.1.2, punt 5</u> Indien de wegaansluiting van een weg die men wil inrijden aan het begin of eind van een weg minder dan 'xx' meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. <i>Aanbeveling: xx = oorspronkelijke kaartschaal/1000, dus (bijvoorbeeld):</i> - bij 1:25.000: xx = 25; - bij 1:50.000: xx = 50; - bij 1:100.000: xx = 100.</p>	<p>De afstand van de afwijking wordt gemeten vanaf de kaartsituatie tot het begin van de "nieuwe" weg (in plaats van vanaf de kaartsituatie tot het punt waar de kaartweg weer wordt bereikt). <i>Dit geldt ook aan het einde van een weg.</i></p>

DOORSTEEKJES		
"oud"	"nieuw"	toelichting
<p><u>art. 10, punt c</u></p> <p>1. Indien men door een ritpijl of opdracht gedwongen wordt een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden, dan blijft men deze niet op de kaart voorkomende weg volgen tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. Het is daarbij niet toegestaan 'doorsteekjes' te gebruiken.</p> <p>2. Wanneer slechts de keuze bestaat tussen keren of het gaan berijden van een niet op de kaart voorkomende weg, of een doodlopende kaartweg, dan gaat men deze niet op de kaart voorkomende weg c.q. doodlopende kaartweg berijden tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. 'Doorsteekjes' met een lengte van maximaal 'Y' meter dienen daarbij te worden gebruikt.</p>	<p><u>art. 3.1.3, punt 2</u></p> <p>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.</p>	<p>Doorsteekjes mogen NIET worden gebruikt.</p> <p><i>Dit komt erop neer dat de in het TRK genoemde waarde van 'Y' altijd NUL is.</i></p> <div style="text-align: center;">  </div>

RITPIJLEN en ROUTECONTROLES		
"oud"	"nieuw"	toelichting
<p><u>art. 2, punten b en c</u> Een horizontaal wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse links dan wel rechts gegaan dient te worden. Een met de punt omhoog wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse rechtdoor gegaan moet worden.</p>	<p><u>art. 2.10, punten 2 en 3</u> 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 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 roudedelen alsnog te rijden. 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.</p>	<p>Routepijlen (TRK: ritpijlen) worden ALLEEN gebruikt voor onvoorziene omleidingen.</p> <p>Deze pijlen mogen NIET worden gebruikt om omrij-routes (TRK: herconstructies) te forceren.</p> <p>NB: Pijlen met de punt naar beneden sluiten (nog steeds) de betreffende weg af, en kunnen WEL aanleiding geven tot omwegen (herconstructies).</p>
<p><u>Art. 1, punt e</u> Indien in een weg een controle met een keer-opdracht is geplaatst, wordt de deelnemer geacht deze weg tot aan de controle te berijden en bij de controle te keren, zelfs als deze weg, verkeerstechnisch of anderszins bijv. ten</p>	<p>Niet beschreven</p>	<p>Er mogen geen controles geplaatst worden in een kaartweg die in werkelijkheid of niet aanwezig is of een verkeersbord heeft waaruit blijkt dat de betreffende weg niet ingereeden mag worden.</p>



<p>gevolgen van een hek, niet mag worden bereden. De controle kan tot maximaal 5 meter achter het verkeersbord c.q. het hek zijn geplaatst.</p>		
---	--	--

OMRIJDEN		
"oud"	"nieuw"	toelichting
<u>art. 8, punt a</u> Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid: 1. de geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen (=opnamepunt) in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet; 2. de gekozen herconstructieroute zo kort mogelijk is. Keren is hierbij niet toegestaan.	<u>art. 3.1.3, punt 1</u> 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).	Er dient (zonder te keren) zo veel mogelijk van de voorgenomen route te worden bereden. <i>Indien het opnamepunt niet bereikt kan worden, dan dient een nieuw opnamepunt te worden bepaald volgens bovenstaande redenering. (NB: het doorschuiven van opnamepunt bij pijlen/verkeersborden komt dus te vervallen.)</i>

"MET DE ROUTE MEE"		
		Er dient alleen te worden omgereden indien de voorgenomen route wordt verlaten. <i>Dus opdrachten (bijvoorbeeld "1R") of verkeersborden die aangeven dat gereden moet worden in de toch al voorgenomen richting ("met de route mee") zijn GEEN aanleiding tot omrijden.</i>



Toelichting

Van de zeer grote hoeveelheid artikelen in het nieuwe reglement zijn verreweg de meeste van organisatorische aard (programma, verzekering, prijzen, controlekaarten, controles, etc.).

De artikelen die technisch van aard zijn en betrekking hebben op het bepalen van de route (of een omweg) staan hieronder, zodat u de belangrijkste punten vast op een rijtje heeft (let weer vooral op de met **geel** gemarkeerde teksten). Maar het is natuurlijk raadzaam om het volledige reglement eens rustig door te nemen; u kunt het downloaden van onze website op <https://nrf-autosport.nl/index.php/reglementen/download-reglementen/download-reglementen-kl/category/6-kaartlezen>

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 <laagste>klasse.
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 <opschrift routepijl> (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 roudedelen 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.

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. <Indien systeem Punten vrije route gebruikt wordt hier opnemen: **Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem Punten vrije route, waarbij keren wel is 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 anders vermeld is, mogen per <kaartfragment of traject> kaartwegen meermalen <maar slechts in één richting of in beide richtingen> in de route worden opgenomen.

<Als het slechts in één richting in de route opnemen van wegen van toepassing is, dan hier opnemen: Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een <kaartfragment of traject> 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).

3.1.2. 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 <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.

Voor de <laagste>klasse geldt dat een grotere afwijking dan <xx> 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.

3.1.3. 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.

Toelichting: Het vroegere verschil tussen "niet mogen" en "niet kunnen" is dus weer in ere hersteld!



Verder zijn voor alle mogelijke kaartleessystemen (pijlen, grensbenadering, etc.) standaardformuleringen opgenomen. Uitzetters kunnen die ongewijzigd overnemen, maar mogen waar gewenst ook wijzigingen aanbrengen; deze wijzigingen dienen altijd zeer duidelijk (in rood) te worden aangegeven.