

# *13e Dag van Weesp*

*7 april 2024*

## Reglement C-Toer klasse



**13e DAG VAN WEESP**

**7 april 2024**



# 1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

## 1.1. Omschrijving van het evenement

### Algemeen

De rit wordt verreden volgens het Sjabloonreglement van de NRF, versie 4 (januari 2023) en dit bijzonder reglement. De schaal van de kaart is 1:40.000.

Start, Rust en Finish in Dorpshuis-Nigtevecht, Jonkheer Huydecoperstraat 1, 1393 NV Nigtevecht.

De organisatie is tijdens het evenement bereikbaar op: 06-51512261 (traject 1) en 06-55391749 (traject 2).

### 2.4. Routecontroles, 2.5 Herstelopdrachten, 2.6 Tijdcontroles (TC), en 2.10 Routepijlen.

#### Een routecontrole kan zijn;

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

**Een routecontrole die bestaat uit een oranje bord met een zwart getal, wordt geacht te zijn voorzien van de herstelopdracht HK.**

-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.

<b>Herstelcodes:</b>	HK	Hier Keren;	XO	Viersprong oversteken;
	1R	Eerste weg rechts;	VR	Voorrangskruising rechts;
	ER	Einde weg rechts;	VO	Voorrangskruising oversteken;
	XR	Viersprong 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 hoofdstuk 3.		

I.p.v. de vermelde cijfers kan elk ander getal en i.p.v. van de R (rechts) kan ook L (links) voorkomen.

#### 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(en) 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 in het 2e traject.

#### Routepijlen:

De gebruikte routepijlen (dwangpijlen) zijn **ASV-pijlen**. Een weg met een routepijl met de punt naar beneden mag niet van deze zijde worden ingereden.



Routecontrole  
zelfschrijver



Routecontrole  
zelfschrijver

Zie voor voorbeelden de totempaal in de startlocatie.

#### Tijdschema

	C	Toer	tijd
<b>traject 1</b>	81 km	81 km	190 min
<b>Pauze lunch Dorpshuis-Nigtevecht, Jonkheer Huydecoperstraat 1</b>			<b>30 min</b>
<b>traject 2</b>	68 km	68 km	180 min
<b>totaal</b>	<b>149 km</b>	<b>149 km</b>	<b>400 min</b>

# 3. ROUTEBEPALINGEN

## 3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

### De kaart

#### Het kaartfragment zelf

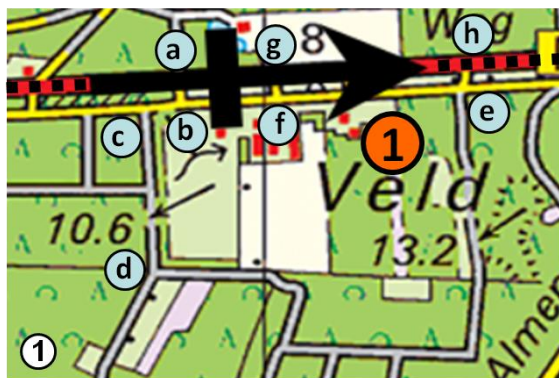
1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, voetbruggen, **paarse wegen** of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden. **Pontveren mogen ook gebruikt 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. richting pijltjes 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, 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.
12. Cirkels of ellipsen die een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

#### 1 - 5 **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.



### 3.1.1. 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. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen **meer dan eens en in beide richtingen** in de route worden opgenomen.
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.
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).

### 3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden 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 **40** meter (bij oorspronkelijke kaartschaal 1: **40.000**) 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.

### 3.1.3. De constructie van een omweg. Traject 1.

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.
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.

### 3.1.3. De constructie van een omweg. 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 gelden als bij de routeconstructie.

### 3.6. Pijlen kortste route met en zonder barricades. 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 eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen te worden. (Delen van) pijlen mogen worden gekruist en geraakt, maar zo min mogelijk tegengesteld worden bereden.
3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.
4. 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:
  1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.
6. Traject 1 wordt verreden op 3 kaarten. Kaart 1 heeft 2 kaartfragmenten.

U verlaat kaartfragment 1 op **punt X** en u bevindt zich dan direct op **punt X** van kaartfragment 2.  
U verlaat kaart 1 op **punt Y** en u bevindt zich dan direct op **punt Y** van kaart 2.  
U verlaat kaart 2 op **punt Z** en u bevindt zich dan direct op **punt Z** van kaart 3.  
Alle kaarten en kaartfragmenten staan los van elkaar.

### 3.8. Pijlen kortste route zo min mogelijk rode wegen. 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 in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen te worden. (Delen van) pijlen mogen worden gekruist en geraakt, maar zo min mogelijk tegengesteld worden bereden.
3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd.
4. 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.
5. Onder een pijl wordt geacht een gele kaartweg te liggen.
6. 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 rode wegen.
7. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
8. Traject 2 wordt verreden op 2 kaarten. U verlaat kaart 1 op **punt X** en u bevindt zich dan direct op **punt X** van kaart 2. U verlaat kaart 2 op **punt Y** en u bevindt zich dan direct op **punt Y** van kaart 1.

# Bijlage C Legenda kaarten 1:40.000

**BEBOUWING**  
a bebouwd gebied  
b huizen  
c hoogbouw  
d kas

**WEGEN**  
autosnelweg  
**Hoofdweg:**  
met gescheiden rijbanen  
7 m of breder  
4-7 m breed  
smaller dan 4 m  
**Regionale weg:**  
met gescheiden rijbanen  
7 m of breder  
4-7 m breed  
smaller dan 4 m  
**Lokale weg:**  
met gescheiden rijbanen  
7 m of breder  
4-7 m breed  
smaller dan 4 mm  
voetgangersgebied  
straat  
overige weg  
weg met losse of slechte verharding  
onverharde weg  
fietspad  
fietspad  
pad, voetpad

viaduct  
minirotonde

aquaduct  
tunnel  
vaste brug  
beweegbare brug  
brug op pijlers

**SPOORWEGEN**  
spoorweg: enkelspoor  
spoorweg: meersporig  
a station  
b spoorweg in tunnel  
tramweg  
a sneltram b sneltramhalte  
a metro bovengronds  
b metrostation

**HYDROGRAFIE**  
**waterloop:**  
smaller dan 3 m  
3-6 m breed  
6 m of breder

a schutsluis b brug  
c vonder  
a grondduiker b stuw  
c duiker d sluis

voetbrug

a pontveer  
b voetveer  
c peilschaal  
d kilometerraibord  
e baak  
f dok  
g aanlegsteigers  
h scheepsvaartlicht  
i versterkt talud  
j dieptegetal

m hoogwaterlijn  
n laagwaterlijn  
o dieptelijnen  
p droogvallende grond  
q krib, golfbreker

**GRENZEN**  
rijks grens  
provinciegrens  
gemeentegrens

**BODEMGEBRUIK**  
a grasland met sloten  
b akkerland met sloten  
c boomgaard  
d fruitkwekerij  
e boomkwekerij  
f grasland met populierenopstand  
g loofbos  
h naaldbos  
i gemengd bos  
j griend  
k heide  
l zand  
m begraafplaats  
n overig bodemgebruik

**WEGENINFORMATIE**  
wegnummering  
a tankstation  
b parkeerplaats  
c afritnummer  
a aantal rijstroken  
b kilometerpaal  
c wegafsluiting

**GETRIANGULEERDE PUNTEN**  
a RD-steen  
b GPS-kernetpunt  
c toren, hoge koepel  
d religieus gebouw met toren  
e markant object  
f watertoren  
g vuurtoren

**OVERIGE SYMBOLEN**  
a religieus gebouw  
b toren, hoge koepel  
c religieus gebouw met toren  
d markant object  
e watertoren f vuurtoren  
a gemeentehuis  
b postkantoor  
c politiebureau  
a kapel b kruis  
a vlampijp  
b wegwijzer  
c telescoop  
a windmolen  
b waterradmolen  
c windmotor  
d windturbine  
a oliepompinstallatie  
b seinmast c zendmast  
a hunebed  
b monument  
c gemaal  
a paal b boom  
c opslagtank  
d heg en houtwal  
a kampeerterrin  
b sportcomplex  
c ziekenhuis  
schietbaan  
afrastering  
hoogspanningsleiding met mast  
muur  
geluidswering

**RELLIEF**  
a dijk: 2,5 m of hoger  
b dijk: 1-2,5 m hoog  
kade, wal: 0,5-1 m hoog  
a berijdbare dijk  
b ingravering  
hoogtelijnen  
hoogtepunt  
a steile rand  
b hoogteverschil