

Reglement

ROZ *Classic* **2025**

Versie 1.2 januari 2025



Inhoudsopgave

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN.....	4
1.1. Omschrijving van het evenement.....	4
1.2. Organisatie.....	5
1.3. Locaties	5
1.4. Belangrijke data	5
1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden.....	5
1.6. Verzekering.....	7
1.7. Eisen aan de auto.....	7
1.8. Verloop van het evenement	8
1.9. Vragen na afloop & neutralisaties.....	10
1.10. Klassement & prijzen.....	10
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten.....	11
2. TECHNISCHE ASPECTEN.....	12
2.1. Routeboek.....	12
2.2. Controlekaarten	12
2.3. Routecontroles (RC's)	12
2.4. Tijdcontroles (TC's), tijdstraf, Time Window Controles (TWC's), en hergroepering/rust.....	13
2.5. Regelmatigheidsproef (RP).....	15
2.6. Behendigheidsproof/Test.....	15
2.7. Routeonderbrekingen	15
2.8. Routepijlen.....	15
2.9. Snelheidscontroles.....	15
2.10. Quietzones.....	16
2.11. Samenvatting straffen technische aspecten.....	16
2.12. Voorbeelden routemateriaal	17
3. ROUTEBEPALINGEN	18
3.1. Algemene Kaartleesbepalingen.....	18
3.2. Herstelopdrachten bij controles.....	20
3.3. Systeembeschrijvingen ROZ 2025.....	21
Bijlage A – Vrijwaringverklaring	24
Bijlage B – Calamiteitenprocedure.....	25

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NHRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v 4.1.2 juli 2024

*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.

Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NHRF Reglementencommissie goedgekeurd op 15 januari 2025 onder nummer NHRF-25-1.

Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De Stichting de Wegkruisers organiseert op 8 maart 2025 de Ronde Om de Zuiderzee (ROZ) Classic 2025, die wordt verreden in de provincies Gelderland en Overijssel. De route is ca. 360 km lang en telt mee voor het NK Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.

1.1.1. Algemeen

De ROZ Classic 2025 is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van diverse kaartleersystemen en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden 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 50 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en).

De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdiensten naar de wedstrijdleider verwijzen.

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NHRF 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 (of TWC) UIT tot een TC (of TWC) IN), bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anderszins) als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie en daarom wordt de ROZ Classic 2025 georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat de meest recente versie van het Standaard Reglement Organisatoren (SRO) van toepassing is op dit evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van www.nhrf.nl.

De ROZ Classic 2025 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 middel 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.

1.1.5. Onvoorzien

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

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally	Adrie Brugmans	
E-mailadres	wedstrijdsecretaris@rozclassic.nl	
Tijdens de rally	Peter van der Lans	telefoon 06 27296080

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Peter van der Lans	Telefoon: 0627296080
Uitzetter(s)	Adrie Brugmans en Dick van Lierop (etappe 1 en 2) Jaap Daamen en Paul van Os (etappe 3 en 4))	
Wedstrijdleader	Peter van der Lans	Telefoon 06 27296080
Hoofd Calamiteitenteam	Peter van der Lans	Telefoon: 06 27296080
Contactpersoon deelnemers	Wil Strous	Telefoon: 06 54743526
Rekenkamer	Ernst Kleijn (hoofd), Renate Kleijn, Wim en Joke den Doop, Henk vd Knoop, Nico van Nes	
Sluitauto	Peter Spithorst, Kees Veldkamp	
Serviceteam	BAS-Autoservice	Telefoon: 0544 397350

1.3. Locaties

1.3.1. Start-Finishlocatie 8 maart 2025

Naam	Hotel Restaurant Ruimzicht
Adres	Kilderseweg 19, 7038 EH Zeddam
Telefoon	0314-651941
Starttijd eerste equipe	08:01 uur
Finishtijd eerste equipe	ca.17:50 uur
Publicatie uitslag	ca. 20:00 uur
Prijsuitreiking	ca. 21:00 uur
Publicatie uitslag op website	9 maart 2025

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	15 september 2024
Sluiting inschrijving	1 maart 2025
Publicatie reglement	20 december 2025
Acceptatiebericht	2 maart 2025
Documentencontrole	7 maart van 21:00 uur tot 22:00 uur; 8 maart van 07:00 uur tot 09:00 uur.

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 15 september 2024 uitsluitend digitaal via www.rozclassic.nl .De inschrijving sluit op 1 maart 2025 of zodra het maximale aantal van 110 equipes is bereikt.

Bij de ROZ Classic worden alleen klassiekers tot de start toegelaten. **Uitsluitend in de toerklasse is het toegestaan met een nieuwere auto deel te nemen. Voor deze deelnemers wordt een apart 'youngtimer-klassement' opgemaakt.**

Alleen deelnemers die in een klassieker met een bouwjaar van vóór 1991 deelnemen kunnen punten vergaren voor het NK Historische Rally's.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à €295,- is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting De Wegkruisers.

Er kan ook zakelijk worden ingeschreven. Een zakelijke inschrijving is inclusief de inschrijving van een equipe, een advertentie (A4) in het routeboek en vermelding als sponsor op de website van de ROZ Classic. Een zakelijke inschrijving kost € 450,-.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk <datum sluiting inschrijving 1 maart 2025 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL 52 SNSB 0946 7040 90 van Stichting De Wegkruisers, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. de masterklasse voor zeer ervaren deelnemers
2. de Sportklasse voor deelnemers met ervaring
3. de toerklasse 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

De inschrijving van een team kost €50,-. Inschrijving van teams kan bij de starttafel vóór de eerste equipe van start gaat. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipes, die allen in een klassieker deelnemen en niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uitmaken.

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 rally/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 rally/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 2 maart 2025 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en starttijd en de te ondertekenen en naar de documentencontrole/inschrijftafel mee te nemen vrijwaringverklaring.

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 rally's/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 secundaire WAM-verzekering. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering 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 NHRF-regelmatigheidsrit € 1.500.

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

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

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na

overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers kunnen rallyschilden uitgereikt krijgen, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. **Daarnaast worden startnummerstickers uitgereikt, die op beide voorportieren van de auto bevestigd moeten worden.** Reclamestickers, rallyschilden en startnummerstickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

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. **Het gebruik van een 'tripmaster-app' op een smartphone is toegestaan. Die apps mogen uitsluitend voor het meten van afstanden worden gebruikt.**

1.7.7. Communicatie- en navigatieapparatuur

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur door deelnemers in klassiekers is niet toegestaan. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator;
4. **het gebruik van een app, zoals omschreven in art. 1.7.6.**

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

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 ten minste binnen 30 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier worden de ondertekende vrijwaringverklaringen (zie bijlage A) ingenomen en zullen rijbewijs bestuurder en kentekenbewijs met bijbehorend APK-formulier (indien van toepassing) worden gecontroleerd. Per equipe wordt een startpakket uitgereikt met daarin onder andere rallyschilden, portier/startnummers en **maatlatjes schaal 1:40.000 en de complete set tijd- en controlekaarten voor de hele ROZ 2025.**

1.8.3. Startprocedure

Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. Per klasse zullen de equipes in volgorde van startnummer worden gestart. De equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich op hun starttijd bij de starttafel (TC UIT) te melden, waar het routeboek voor etappe 1 wordt uitgereikt.

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 300 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 wedstrijd-leiding 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 historische rallysport 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 gedeponeerd. 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/TWC-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 Peter van der Lans, tel. 06 27296080 hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.8.9. Service

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam van de organisatie of door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van BAS-Autoservice, telefoon 0544 397350. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontlennen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.1. Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de finishcontrole. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekendgemaakt op het publicatiebord.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen op het publicatiebord op de finishlocatie.

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 eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. 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

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na publicatie terecht. Na verwerking van deze vragen wordt de definitieve uitslag gepubliceerd.

1.9.4. Protesten

Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de wedstrijdleader is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

Het eindklassement per klasse wordt bepaald door de equipes van die klasse te rangschikken op volgorde van het aantal behaalde strafpunten. De equipe met het laagste aantal strafpunten in een klasse wordt tot winnaar van die klasse uitgeroepen, de equipe met het naast hogere aantal strafpunten tot tweede, enzovoorts.

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de bemande ex-aequo controle de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met het laagste aantal punten is winnaar. In het geval dat twee of meer teams hetzelfde aantal punten hebben zal het team waarvan het strafpuntentotaal van de drie best geklasseerde equipes het laagst is de hoogste klassering krijgen.

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 9 maart 2025 worden gepubliceerd op www.rozclassic.nl.

1.10.3. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de masterklasse, sportklasse en toerklasse, de hoogst geklasseerde equipe in de youngtimer-toerklasse en het hoogst geklasseerde team zijn prijzen beschikbaar.

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 onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	300 strafpunten
Tweede constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Weigeren van de controle op gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Eerste constatering van gebruik georganiseerde service (niet vd org.)	300 strafpunten
Tweede constatering van gebruik georganiseerde service (niet vd org.)	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van fysiek routemateriaal (routecontroleborden, stem-pelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d.).

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.

Voor elke etappe wordt een apart routeboek verstrekt. De deelnemers kunnen het routeboek op hun geplande starttijd, c.q. binnen hun tijdvenster, bij de starttafel van de betreffende etappe afhalen.

2.1.1. Kaartmateriaal

Voor het wedstrijddeel wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:40.000. De schaal van de neutrale routes kan variëren per kaart, maar wordt steeds op het kaartfragment vermeld.

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 300 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 routeboek 1 is de legenda 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 opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

Bij de documentencontrole krijgt elke equipe een set tijd- route controlekaarten. Op de controlekaarten zijn voor elke equipe de ideale passeertijden van de 'time window controles' en tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. Deze set controlekaarten moet aan het eind van een etappe worden ingeleverd.

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 100 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routecontroles (RC's)

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

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 60 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

Voorbeelden van de gebruikte routecontroles zijn opgenomen in art. 2.12. Een routecontrole kan zijn:

1. een langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter. Bij passage van de RC dient u de letter met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting;
2. een langs de route opgesteld bord dat een zelfstempelcontrole aanduidt en een stempel. Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het bord laat staan en niet omver trekt! Een zelfstempelcontrole is niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt. **Bij een zelfstempelcontrole is, overmacht voorbehouden, tevens een oranje vlag geplaatst;**
3. een langs de route opgestelde bemande controle. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen. **Bij een bemande controle is, overmacht voorbehouden, tevens een oranje vlag geplaatst.**

Langs de route opgestelde RC's staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. **In gevallen waarbij links van de route een geschiktere plaats is, kunnen routecontroles ook links geplaatst zijn.** Tevens kunnen routecontroles in uitzonderlijke gevallen enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

2.4. Tijdcontroles (TC's), tijdstraf, Time Window Controles (TWC's), en hergroepering/rust

2.4.1 Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzen-der in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door zendergestuurde klokjes (met zgn. atoomtijd) gebruikt.

2.4.2. TC's

ROZ Classic 2025 kent slechts 2 TC's: TC 1 (start) en TC 2 (finish). Daartussen komen TWC's voor (zie art. 2.4.3).

TC 1 (start) bevindt zich in Hotel Restaurant Ruimzicht. Meer dan 30 minuten te laat melden bij TC 1 betekent: start geweigerd en uitsluiting.

TC 2 (finish) bevindt zich ook in Hotel Restaurant Ruimzicht. TC 2 (finish) mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de finish en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

- Tot 30 minuten te laat: geen bestraffing
- Meer dan 30 minuten te laat: 10 strafpunten per minuut
- Meer dan 60 minuten te laat of in het geheel niet aandoen: uitsluiting.

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met 'volle' minuten gerekend bij TC 2 (finish).

Als er problemen zijn met het tijdig bereiken van de start, neem dan contact op met de wedstrijdleider. Dreigt u op weg naar de finish in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om te voorkomen dat u niet geklasseerd wordt.

2.4.3 TWC's

TWC's zijn bemande controles, die verplicht door de deelnemers moeten worden aangedaan.

Bij deze TWC's kunnen aanvullende routeopdrachten voor een special (kort speciaal traject) worden verstrekt.

Bij een TWC dient de equipe de routecontrolekaart en de tijdkaart te overhandigen aan de official die de controlekaart afstempelt en de passeertijd noteert.

Indien men een TWC, voorafgaande aan een special, aandoet buiten het tijdvenster zal geen aanvullende routeopdracht voor de special worden verstrekt. De deelnemer zal dan via een in het routeboek aangegeven (neutrale) route naar het einde van de special moeten rijden en daar de rit voortzetten.

Deelnemers moeten er dus voor zorgen dat ze binnen hun tijdvenster te blijven.

Om een zo vlot mogelijke doorstroming te verkrijgen, dienen deelnemers die zich binnen hun tijdvenster bevinden, zich zo spoedig mogelijk bij de TWC te melden en niet voor een TWC te wachten.

Het missen van een TWC wordt bestraft met 100 strafpunten, maar kan dus tevens leiden tot de maximale bestraffing van 200 strafpunten in de eventueel daarna volgende special, omdat men dan niet over de juiste routeopdracht beschikt. Dus totaal zijn maximaal 300 strafpunten mogelijk.

De locaties van de TWC's zullen duidelijk in het routeboek worden aangegeven.

Voorbeeld tijdschema en tijdvenster

TC 1 Start		10:04 uur		
TWC 1(start special)	ideale meldingstijd	10:39 uur	tijdvenster:	10:24 - 11:39 uur
TWC 3 lunch IN	ideale meldingstijd	12:45 uur	tijdvenster:	12:30 - 13:45 uur
TWC 4 lunch UIT	ideale meldingstijd	13:35 uur	tijdvenster:	13:35 - 14:35 uur



Een TWC en een TWC-IN zijn dus voor iedere equipe geopend van 15 minuten vóór tot 60 minuten na de ideale meldingstijd. Een TWC-UIT is geopend van de ideale meldingstijd tot 60 minuten na de ideale meldingstijd.

Op de tijdkaart zijn de tijdvensters waarbinnen men zich moet melden reeds aangegeven. Er hoeft dus door de equipe niets uitgerekend te worden.

Bij een TWC, TWC-IN of TWC-UIT krijgt men geen tijdstrafpunten.

2.4.4. Specials

Een "special" is een kort speciaal traject, waarvan de rijopdracht niet in het routeboek is opgenomen. De moeilijkheidsgraad van een special kan wat hoger liggen dan de andere routeopdrachten in het routeboek. De gegevens van een special worden verstrekt bij een TWC.

Een special kan "getimed" of "niet-getimed" zijn.

Bij een getimede special is in de rijopdracht en op de tijdkaart de maximaal beschikbare rijtijd in minuten voor de special aangegeven. De rijtijd gaat in op de meldingstijd bij de TWC. De start van een special is bij een rood bord met de tekst "START".

Dat bord is ca. 50 meter na de TWC geplaatst. Deelnemers kunnen daar direct op eigen gelegenheid met de special beginnen.



De special eindigt bij een rood bord met een wart-wit geblokte finishvlag. De plaats van de finish van een special is in de rijopdracht aangegeven.

Bij een getimede special is daar een controlepost ingericht. De official zal daar uw meldingstijd op uw tijdkaart noteren. Het te laat aandoen van de finish van een getimede special wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut te laat, met een maximum van 100 strafpunten. Te vroeg melden bij de finish van een special wordt niet bestraft. Deelnemers hoeven dus niet voor de finish van een getimede special te wachten op hun ideale tijd.

Bij een niet-getimede special is bij de finishvlag geen controlepost ingericht.

U hoeft daar dan niet daadwerkelijk te stoppen en kunt direct doorgaan met het betreffende traject.

De maximale bestraffing in een special voor gemiste controles is 200 strafpunten.

Totaal zijn maximaal 300 strafpunten mogelijk op zowel een getimede als niet-getimede special.

(Missen TWC + missen RC's in de special + missen Finish getimede special is max. 300 strafpunten)

2.4.5. Hergroepering – Rust

In de route zijn geen zogenoemde hergroeperingcontroles opgenomen.

De equipes kunnen echter naar eigen inzicht of behoefte de tijd tussen een TWC-IN en een TWC-UIT bij een rustlocatie gebruiken om eventueel (een deel van) opgelopen achterstand te verminderen.

Bij elke korte rust (koffiestop 1 en 2) is een geplande rust van 20 minuten.

Bij de lunch is een geplande rust van 45 minuten.

Bij de TWC-IN van een rust (koffiestop of lunch) moeten de equipes hun controlekaarten bij de officials aanbieden.

De equipes krijgen bij de TWC-UIT van een rust alleen een routeboek voor de volgende etappe als hun tijdvenster is ingegaan.

Het is uiteraard ook toegestaan om een langere pauze te nemen. Er kunnen bij een rust geen tijdstrafpunten worden opgelopen.

2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

In de ROZ Classic 2025 komen geen regelmatigheidsproeven voor.

2.6. Behendigheidsproef/Test

In de ROZ Classic 2025 komen geen behendigheidsproeven voor.

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 de toerklasse.
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:

- routepijlen
- routecontroles met herstelopdrachten

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld 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

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift ROZ (zie art. 2.12).
2. Horizontale en vóór een samenkomen van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) 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 routedelen 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 ingereeden.
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.

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 100 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 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 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.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een geel bord, waarvan een voorbeeld is opgenomen in art. 2.12. Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

Alle onverharde wegen dienen aangemerkt te worden als Q-zones. Die wegen hoeven dus niet als zodanig aangegeven te zijn met een bord of op het kaartfragment.

Q-zones kunnen op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE, of de afbeelding van een verkeersbord aanduidende een snelheidsbeperking van maximaal 30 km/uur.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Missen van een TWC	100 strafpunten
Te laat aandoen van de finish van een getimedede special	10 strafpunten per minuut, maximum is 100 strafpunten
Maximale straf missen/foutieve routecontroles in een special	200 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat finishen	10 strafpunten per minuut boven 30 minuten te laat
Meer dan 60 minuten te laat finishen	uitsluiting
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

2.12. Voorbeelden routemateriaal



bemande routecontrole,
mogelijk met oranje vlag



routecontrole
zelfschrijver



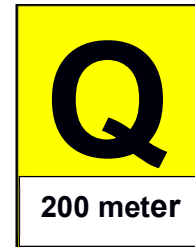
routecontrole
zelfstempelaar,
mogelijk met oranje vlag



Time Window Controlle



tijdcontrole



Quiet zone



start special



finish special



rotepilj

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 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.
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.



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. Uitzondering hierop is het systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.
3. TC's en **TWC's en Finish Special** mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject 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).

3.1.3. Het rijden van de route

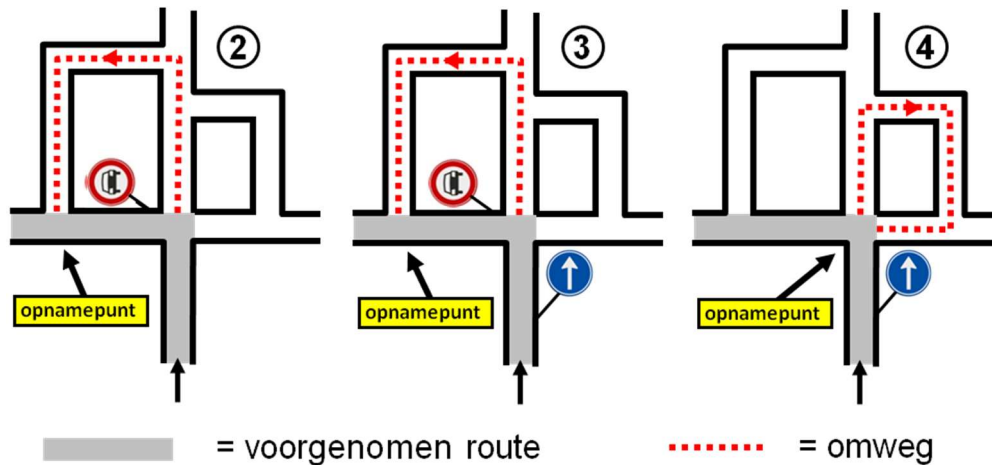
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet 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 **25** 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 toerklasse geldt dat een grotere afwijking dan 25 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 25 meter art. 3.1.4 in werking treedt.

3.1.4. De constructie van een omweg (alleen master- 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).

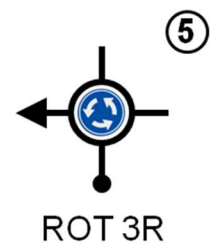


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
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 een controle kan een (herstel)opdracht gegeven 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;
AR	asfaltweg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.



Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie in het veld

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
DMIL *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
DMG *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
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.*

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld:** "S:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Sportklasse", "ST:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor Sport- en Toerklasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen noteren cq. stempelen de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

3.3. Systeembeschrijvingen ROZ 2025

3.3.1. Pijlen kortste route, zo min mogelijk rode wegen (etappe 1, 2, 3 en 4)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aan-een-gesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **geel te zijn in etappe 1,3 en 4** en **rood in etappe 2**.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
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 roodgekleurde kaartwegen.
6. 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.

3.3.2 Pijlen en Punten varia (etappe 1, 2 en 4)

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 de op de kaart aangebrachte pijlen van begin tot eind en alle punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Het is toegestaan om pijlen en punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen en punten nogmaals te berijden.
3. De pijlen en punten zijn genummerd met 'gekleurde stickers'. De kleur van die sticker is bepalend voor de manier waarop de route naar het punt of de pijl moet worden geconstrueerd en gereden:
4. Op weg naar een pijl of punt met een **blauwe sticker**: de kortste route
5. Op weg naar een pijl of punt met een **rode sticker**: de op één na kortste route *)
6. Op weg naar een pijl of punt met een **groene sticker**: vrije route **)
7. De routes naar pijlen of punten met een rode of blauwe sticker vormt de voorgenomen route

*) **Toelichting op één na kortste route:** Het is toegestaan om via de aan de beurt zijnde pijl of via het aan de beurt zijnde punt naar diezelfde pijl of datzelfde punt te rijden om zodoende de op een na kortste route te construeren.

) **Toelichting vrije route, keren en routecontroles: Bij het rijden van een vrije route mag er worden gekeerd en mag er gebruik worden gemaakt van al of niet op de kaart staande wegen. Tijdens deze vrije route dienen (tot aan het bereiken van de pijl of het punt met een groene sticker) **geen** RC's te worden genoteerd/gestempeld. Binnen een straal van 15 meter van een (groen) punt kan één routecontrole staan. Er *hoeft* geen controle op een punt te staan, maar *als* er een controle staat, dan is die controle goed. Bij de constructie van een punt met een **groene sticker** naar de volgende pijl of het volgende punt mag worden gekeerd.

Opm. Op het kaartfragment wordt de betekenis van de 'gekleurde stickers' als extra aandachtspunt en geheugensteun aangegeven.

3.3.3. Ingetekende Lijn met barricades (BARIL) (etappe 2 en etappe 3)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de IL 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 IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.4. Kompaspunten (etappe 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 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. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing op het moment dat men het punt volgens de routeopdracht aandoet (en op weg gaat naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt).
3. Het is toegestaan punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden. In die gevallen zijn de eerdergenoemde verplichte rijrichtingen niet van toepassing.
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.

3.3.5. Pijlen kortste route (etappe 3)

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 eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen 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. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.3.6. Pacenotes (etappe 4)

In het routeboek is een kaart van het gebied van de pacenotes opgenomen.

In het geval de route van de pacenotes niet te volgen is of er fout gereden wordt, kan deze kaart gebruikt worden om naar het volgende traject te rijden.

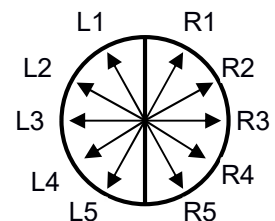
Uitleg pacenotes

Richtingveranderingen worden aangegeven door geschreven opdrachten, bestaande uit een afstand in meters, gevolgd door L (links) of R (rechts) en een cijfer 1 t/m 5.

De cijfers 1 t/m 5 geven ongeveer de hoek van de richtingverandering aan. Deze hoek is gerelateerd aan de stand van de kleine wijzer van een klok op het bijbehorende uur, t.o.v. de stand om 12 uur. (De getallen 6 t/m 11 worden niet gebruikt.)

Voorbeeld:

100 R3	na 100 meter haaks rechts, bocht ca. 90°
40 L2	na 40 meter knik links, bocht ca. 60°
60 R1	na 60 meter bocht rechts, bocht ca. 30°
120 L5	na 120 meter zeer scherp naar links, hairpin 150°



Extra aanduidingen:


<i>fR</i> of <i>fL</i>	flauw rechts of flauw links (wordt gebruikt bij bochten die minder zijn dan R1 of L1)
<i>lg (lang)</i>	de bocht houdt lang aan
<i>rond</i>	geen knik, maar een ronde soepele bocht
+	meteen gevolgd door
->	into (overgaand in)
!!	let op
<u>onderstreept</u>	één instructie, dus snel lezen

Let op: de pacenotes opdrachten worden ook gegeven bij een bocht in de weg, zonder dat er zijwegen aanwezig zijn.


De opgegeven afstanden zijn **globaal!**

Ter ondersteuning van de te volgen route kunnen pijlen zijn geplaatst.

Bij het pacenotes systeem kunnen tevens aanvullende teksten of bijvoorbeeld de volgende symbolen worden gebruikt:



 = schrikhek



 100m enz.

Tevens kunnen de opdrachten door tekst en/of situatieschetsjes worden verduidelijkt.

Voorbeeld pacenotes:

200 *ronde* L3 + 50 R2  600 R3 *onverhard* -> *flL*
300 *verhard* + 40 L5 *water* !!
200 *lg flR* + 30 L3 

Betekenis:

- Na 200 mtr. ronde 90° bocht naar links en meteen na 50 mtr. knik rechts bij schrikhek
- Na 600 mtr. haaks rechts (onverharde weg op), overgaand in flauw links.
- Na 300 mtr. wordt de weg verhard en meteen na 40 mtr. gevolgd door scherpe hairpin links bij water (let op!!).
- Na 200 mtr. lange flauwe bocht rechts, meteen gevolgd door haaks links (einde weg links).

Tip! Denk er bij de pacenotes aan dat de afstanden globaal zijn. Dus kijk niet te veel op de tripmaster, maar "lees" als chauffeur de bochten voor je op de weg.

En denk er aan dat je pas aan de volgende opdracht begint als de vorige helemaal is uitgevoerd. Dus na bijvoorbeeld "lang flauw rechts" begin je pas aan de volgende opdracht aan het **einde** van die lange flauwe bocht naar rechts.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen 'de equipe', bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan ROZ Classic 2025 hierna te noemen 'het evenement', georganiseerd door Stichting De Wegkruisers, 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 _____

op _____

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: Peter van der Lans
TELEFOON: 06 27296080

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 hetzelfde 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 bekned 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 (verstrekt 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.