



(Voorlopig) Bijzonder reglement

Herfstrit op 1 november 2026

De Herfstrit wordt verreden volgens het actuele sjabloonreglement van de NRF, het actuele Clubreglement van de ZEVAC, onderstaande aanvullingen in dit Bijzonder Reglement en eventuele Last Minute Info.

ALGEMEEN:

Systeem Sport Klasse:	Pijlen kortste route (deels blinde pijlen) en 2 specials (langste route en exact speed test).
Systeem Tour Klasse:	Pijlen kortste route (deels blinde pijlen) en 2 specials (langste route en exact speed test).
Systeem Instap Klasse:	Pijlen kortste route en 2 specials (langste route en exact speed test).
Gem snelheid:	Sport 36 km/u. Tour 34 km/u. Instap 31 km/u.
Start 1e deelnemer:	13.01 uur.
Uitzetter(s):	Eric de Ruijsscher
Controleur(s):	Johan de Reu
Start:	Café 't Gemeentehuis, Dorpsplein 6, 4574 RD Zuiddorpe
Finish:	Café 't Gemeentehuis, Dorpsplein 6, 4574 RD Zuiddorpe

REDRIVE APP:

Deze Herfstrit dient als proef om met de Redrive App (hierna App genoemd) te rijden. Dat wil zeggen dat er geen fysieke routecontroles langs de kant van de weg staan, maar dat deze via het gebruik van de App worden geregistreerd. Voor hoe je je als equipe aan moet melden voor het gebruik van de App wordt verwezen naar bijlage het bestand "Redrive Uitleg App.pdf" op onze website. Hierin vindt u een beschrijving van het gebruik van de App en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

CONTROLES:

1. Bij de start van een etappe krijgt elke equipe via de App de beschikking over een digitale controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden.
2. Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart.

TIJDCONTROLES:

1. Bij de start ontvangt de equipe een fysieke tijdkaart. Op deze tijdkaart zijn voor elke equipe de ideale passeertijden van de reguliere tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De tijdcontroles worden fysiek bemand door Marshalls.
2. De tijdkaart moet aan het eind van de route weer worden ingeleverd bij de organisatie.
3. De equipe moet er zelf op letten tijdcontroles op het juiste tijdstip aan te doen. De Marshall zet de passeertijd op de tijdkaart en registreert deze in de App en deze tijden ziet u ook weer in de App aan het einde van de dag. De tijd zoals deze in de App geregistreerd staat is leidend voor de berekening van de uitslag.
4. Elke afwijking van de ideale passeertijd wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut overschrijding. Meer dan 30 minuten te laat aandoen van een tijdcontrole wordt beschouwd als het missen van die tijdcontrole en wordt bestraft met 90 strafpunten. Hierop geldt één uitzondering. Bij meer dan 30 minuten te laat starten of meer dan 30 minuten te laat finishen betekenen uitsluiting.

ROUTECONTROLES:

1. Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. 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.
2. Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de App. Bij de Herfstrit maken we soms ook gebruik van controles die bij verschijning in de App automatisch (dus zonder tussenkomst van de deelnemer) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is het geval bij snelheidscontroles, geheime tijdcontroles in een special. Dit zijn de zgn. Standard Direct Save controles.
3. Een Deelnemer heeft de keuze een in de App verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De Deelnemer heeft daar bij lettercontroles 15 seconden de tijd voor; daarna wordt de controle automatisch op de digitale controlekaart geplaatst. Bij een cijfercontrole heeft de deelnemer hier 30 seconden de tijd voor. Als de controle door de Deelnemer binnen deze tijd geweigerd is, maar de Deelnemer besluit de controle toch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.
4. De Deelnemer kan de laatste (niet automatisch) bewaarde routecontrole op de digitale controlekaart wissen, tenzij dit een cijfercontrole (bijvoorbeeld routecontrole 1) betreft. Die zijn niet te wissen.
5. Controles voorzien van een cijfer of getal (1, 2, 3, 11, 12, 13, etc.) zijn keercontroles en gelden voor zowel de Tour- als de Sport klasse. De instapklasse noteert deze controles wel, maar dienen niet te keren.
6. Indien in een weg een controle met een keeropdracht is geplaatst, wordt de deelnemer geacht deze weg tot aan de controle te berijden en bij de controle te keren, zelfs als deze weg, verkeers technisch of op ander wijze, bijv. ten gevolge van een hek, niet mag worden bereden. De controle kan tot 5 meter achter het verkeersbord c.q. het hek zijn geplaatst. Het terug rijden tot aan de eerstkomende samenkomst van kaartwegen wordt niet gezien als tegengesteld rijden.

ROUTEBEPALINGEN

DE KAART:

1. De routekaarten die u voor de Herfstrit ontvangt zijn schaal **1:50.000**, **uitgezonderd de kaart die u voor special 1 ontvangt**. De schaal van die kaart is op de betreffende routekaart opgenomen.
2. 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.

3. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
4. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert.
6. Doorlopende bermlijnen (onder andere 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:

1. 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.
2. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo’s, rally-schilden, 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.
3. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet.
4. 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.
5. Kleine “uitwasjes” aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
6. 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.
7. 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.
8. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen niet.

DE CONSTRUCTIE VAN DE ROUTE

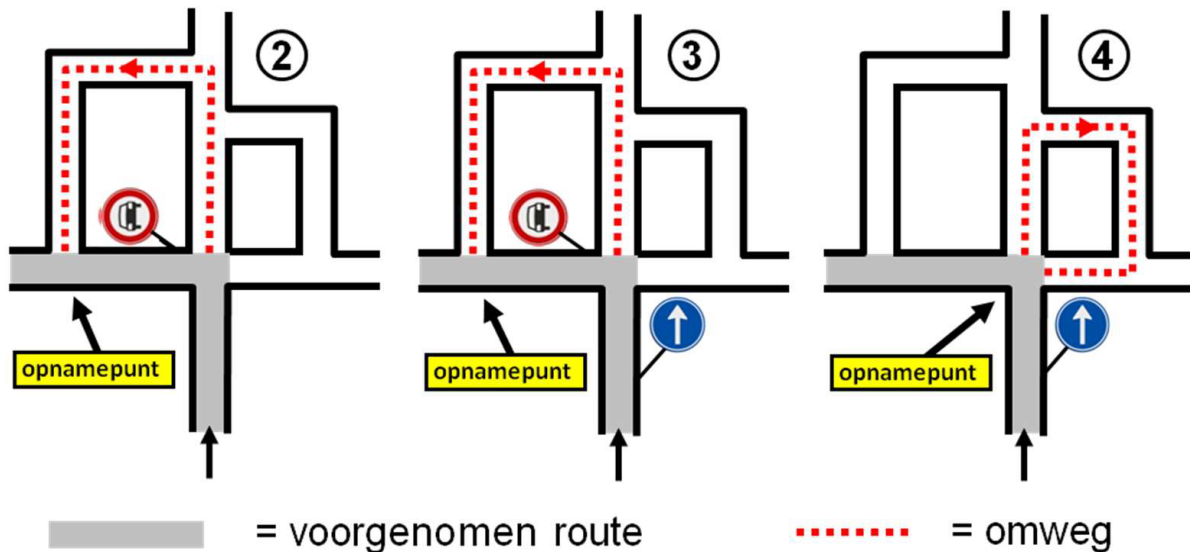
1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Op kaarten kunnen overgangspunten zijn aangegeven met een letter. U dient op deze overgangspunten over de stappen van de ene naar de andere kaart.
3. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
4. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden.
5. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meer dan eens, maar slechts **in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).
6. Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden 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.
7. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
8. 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).

HET RIJDEN VAN DE ROUTE

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen **WEL** 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. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **50** 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.
5. Voor de **Instapklasse** geldt dat een grotere afwijking dan 50 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 50 meter onderstaande omrijregels dienen te worden gevolgd.

DE CONSTRUCTIE VAN EEN OMWEG (ALLEEN SPORT- EN TOURKLASSE)

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. 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 hieronder).



3. 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.
4. 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.
5. 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.

HERSTELOPDRACHTEN BIJ CONTROLES:

Bij het verschijnen van een controle in de app kan een (herstel)opdracht vermeld 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 (groter dan het vermelde cijfer) 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;
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;

DMP 2: niet (verder) omrijden, nieuwe route naar pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde routebepalingen. De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met de DMP-opdracht aanwezig is moet worden gebruikt bij de constructie van de nieuwe route.

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 Tourklasse".

Herstelopdrachten komen in de Instapklasse niet voor.

Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen bewaren de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

ROUTESYSTEMEN

In de Herfstrit komen de volgende routesystemen voor:

PIJLEN KORTSTE ROUTE (ALLE KLASSEN):

- a. Van begin tot eind van hete routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route worden geconstrueerd waarbij een aantal op de kaart ingetekende pijlen in nummervolgorde moet worden opgenomen.
- b. Pijlen dienen in hun geheel, d.w.z. van de voet tot de punt zo nauwkeurig mogelijk ononderbroken gevolgd te worden.
- c. Van de punt van de ene pijl tot de voet van de in nummervolgorde volgende pijl dient via op de kaart voorkomende wegen de kortste tussenroute te worden gereden. Bij het bepalen van de kortste tussenroute is de kaartsituatie bepalend
- d. Bij het construeren en rijden van de kortste tussenroute is het toegestaan:
 - ❖ Reeds bereden pijlen of delen hiervan te berijden, doch alléén in de pijlrichting;
 - ❖ Pijlen of delen hiervan te berijden voor deze pijl aan de beurt is, doch alléén in de pijlrichting;
 - ❖ Pijlen zijdelings te verlaten;
 - ❖ Pijlen zijdelings op te rijden;
 - ❖ Pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau;
 - ❖ Pijlen of delen hiervan te berijden vóór zij aan de beurt zijn wil niet zeggen dat u deze pijl of gedeelte ervan mag overslaan wanneer deze wél aan de beurt is.
- e. Onder elk deel van de pijl wordt geacht een weg te liggen.
- f. Zogenaamde kleine uitwasjes aan de pijl worden geacht op de juiste plaats te liggen en overeenkomstig de berijdbare situatie ter plaatse te zijn getekend.
- g. Indien een pijl of de geconstrueerde route niet bereden kan worden, zal men een omweg dienen te construeren en te rijden waarbij:
 - ❖ De pijl of de route op de laatst mogelijke samenkomst wordt verlaten.
 - ❖ De pijl of de route op de eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen wordt hervat
 - ❖ De omweg zo kort mogelijk is.
- h. In de omweg mogen delen van de pijl of van de reeds bereden of geconstrueerde wegen worden opgenomen, maar alleen in voorwaartse richting.
- i. Indien de geconstrueerde hoofdroute, anders dan door deelnemers veroorzaakt, niet kan of mag worden bereden, dan treden de omrijregels in werking.

SPECIAL 1: LANGSTE ROUTE (ALLE KLASSEN):

Op één van de kaartfragmenten is "Special 1" opgenomen. Deze special bestaat uit het afleggen van een langste route over kaartwegen binnen een bepaald vak. Hierbij geldt:

1. De special start bij een tijdcontrole waar de Marshall u een routekaart overhandigd, u een starttijd geeft en u van start zal laten gaan op uw starttijd;
2. U rijdt de special door vanaf de start via een pijl het vak binnen te rijden.
3. U dient binnen het vak vanaf het einde van deze pijl tot aan de voet van de pijl die u het vak uit laat gaan over kaartwegen een aaneengesloten route te construeren, waarbij de totale lengte zo groot mogelijk is.
4. De juiste route wordt ook hier gecontroleerd met (virtuele) routecontroles.
5. Wegen mogen maar één keer in de route worden opgenomen.
6. Samenkomsten van wegen mogen onbeperkt en in alle richtingen worden bereden.
7. Op de routekaart staat aangegeven hoeveel tijd u maximaal over deze special mag doen. De maximale tijd is afhankelijk van de klasse waarin u rijdt.
8. De tijd wordt gestart op het moment dat de Marshall u weg start.
9. De finishtijd wordt automatisch geregistreerd op de voet van de pijl waar u het vak uit rijdt.
10. Te vroeg finishen mag. Voor iedere minuut dat u te laat finisht krijgt u 2 strafpunten per minuut.

SPECIAL 2: EXACT SPEED TEST (ALLE KLASSEN):

1. Op één van de kaartfragmenten is 'Special 2' opgenomen. Deze special bestaat uit een zogenaamde Exact Speed Test. Dit betekent dat tussen twee punten een EXACTE snelheid (dus GEEN gemiddelde snelheid) aangehouden dient te worden.
2. U moet de Special zo exact mogelijk, op de kilometer nauwkeurig, rijden volgens de bijbehorende snelheid.
3. Tussen de start en finish van deze special controleert de organisatie door één of meer geheime snelheidscontroles of u de juiste snelheid en route aanhoudt.
4. De snelheid waarmee u deze special dient te rijden staat aangegeven op het kaartfragment.
5. Per kilometer afwijking van de exacte snelheid krijgt de equipe 2 strafpunten. Het niet langs een snelheidscontrole komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 30 strafpunten.