

**VEREENVOUDIGD
REGLEMENT
VOOR
AUTOSPORTEVENEMENTEN**

SRA-A
ALGEMEEN REGLEMENT
VOOR AUTOSPORTEVENEMENTEN

- Artikel 1 - Toepassing Reglement
- Artikel 2 - Toelatingseisen auto's en deelnemers
- Artikel 3 - Bijzondere Aanwijzingen
 - 3.1 IJking
 - 3.2 Pijlen
 - 3.3 Rode Vlaggen en waarschuwingsborden
 - 3.4 DLW borden
 - 3.5 Overige Borden
 - 3.6 Afzetlint
 - 3.5 Niet toegestaan
- Artikel 4 - Controles
 - 4.1 Algemeen
 - 4.1.2 Route-Controles
 - 4.1.3 Tijd-Controles
 - 4.1.4 Verkeers Controles
 - 4.1.5 Controle Vragen
 - 4.2 Controlekaart
- Artikel 5 Strafpunten
- Artikel 6 - Bepaling van het Klassement
- Artikel 7 - Voorlopige en Definitieve Uitslag
- Artikel 8 - Protesten
- Artikel 9 - Uitsluiting Aansprakelijkheid
- Artikel 10 - Uitsluiting
- Artikel 11 - Onvoorziene Omstandigheden

In dit reglement gebruikte afkortingen zijn:

- BR : Bijzonder Reglement
- CV : Controle Vraag
- FC : Finish Controle
- GTC : Geheime Tijd-Controle
- IPT : Ideale Passeer Tijd
- ITS : Ideaal Tijd-Schema
- ORC : Onbemande Route-Controle
- RC : Route-Controle
- SARK : Surinaamse Auto Rally Klub
- SRA : SARK Reglement voor Autosportevenementen
- VC : Verkeers Controle
- VTC : Vaste Tijd-Controle
- WPT : Werkelijke Passeer Tijd

ARTIKEL 1 – TOEPASSING REGLEMENT

- 1.1 Alle door de SARK te organiseren Rally's worden verreden volgens de bepalingen van dit SRA. Bij elke rally worden evt. bijzonderheden, afwijkingen en/of aanvullingen t.o.v. van het SRA in een bijzonder reglement (BR) vermeld.

ARTIKEL 2 – TOELATINGSEISEN AUTO'S/DEELNEMERS

- 2.1 Het gehele evenement moet worden gereden met de deelnemers en auto waarmee werd gestart. De bestuurder dient over een geldig rijbewijs te beschikken terwijl de auto dient te voldoen aan alle wettelijke gestelde eisen. N.B. De SARK behoudt zich het recht een inschrijving te weigeren.

ARTIKEL 3 – BIJZONDERE AANWIJZINGEN

- 3.1 IJking
Deze geschiedt op de Martin Luther Kingweg (Weg naar Paranam) tussen km 7 en km 17. Deze afstand wordt geacht 10 km te zijn.
- 3.2 Pijlen (Dwangpijlen)
Dwangpijlen zijn witte borden, voorzien van een zwarte pijl en het woord SARK. Zij kunnen zich links vooruit of rechts vooruit bevinden. Zij hebben voorrang op de opdracht en geven een verplichte rijrichting aan. Terugverwijzende pijlen mogen **niet** worden gebruikt.
- 3.3 Rode vlaggen en waarschuwborden
Langs de route geplaatste rode vlaggen geven gevaarlijke/moeilijke situaties aan terwijl langs de route geplaatste borden met de tekst TL aangeven dat er rekening moet worden gehouden met eventuele tegenliggers.
- 3.4 DLW borden
De aan het begin van zijwegen/zijgelegenheden geplaatste witte borden met de zwarte letters DLW (minimale letterhoogte: 10 cm), dienen om de weg of gelegenheid af te sluiten voor het verkeer (vergelijkbaar met een inrijverbod).
- 3.5 Overige Borden
Deze zijn langs de route geplaatste borden met opdrachten/aanwijzingen, welke stipt en met voorrang op de opdracht dienen te worden uitgevoerd/opgevolgd. In het BR is aangegeven van welk opschrift de borden o.a. zijn voorzien.
- 3.6 Afzetlint
Langs de route geplaatst afzetlint dient om wegen/gelegenheden geheel of gedeeltelijk af te sluiten of om deelnemers te geleiden.

3.7 NIET TOEGESTAAN

Er mag nimmer misbruik worden gemaakt (m.b.t. kleur, tekst etc) van SARK-attributen zoals vlaggen, ORC's etc.

ARTIKEL 4 – CONTROLES

4.1 ALGEMEEN

4.1.1 Langs de route kunnen verschillende controles voorkomen.

4.1.2 **Route-Controles** dienen om na te kunnen gaan of de juiste route gevolgd is*. Deze kunnen zijn:

- **Bemande Route-Controles (RC)** (te herkennen aan een oranje vlag links van de route)**

Onbemande Route-Controles (ORC) (bestaan uit twee gele borden, elk minimaal 8 x 10 cm, aan een standaard waarbij het bovenste bord is voorzien van een letter terwijl het onderste bord is voorzien van een getal).

Een bijzondere ORC is die waaraan een stempel bevestigd is (de "stempel ORC"). Het bovenste bord bevat hierbij geen letter doch is blanco.

Iedere keer waarbij men links van de route een ORC tegenkomt, dient men op de controlekaart de letter van de ORC in te vullen (of te stempelen) in het eerstvolgende vrije vakje dat door het getal wordt aangegeven. Komt men meerdere keren langs dezelfde ORC (links van de route) dan dient de letter (of stempel) ook meerdere malen op de controlekaart geplaatst te worden.

N.B.1. Indien bij een "stempel ORC" vanwege onvoorziene omstandigheden er geen stempel meer aanwezig is, dient men in het eerstvolgend vrije vakje, aangegeven door het getal, de letter M in te vullen.

N.B.2. Een RC/ORC kan ook een fout-controle (vals) zijn om na te gaan of van de juiste route afgeveken is.

*Route-Controles kunnen ook dienen om na te gaan gaan of het juiste punt is aangedaan in een puntenrit. (zie SRA-E)

**Een RC kan eveneens controleren of de deelnemers de bepalingen van het SRA-A naleven.

4.1.3 **TIJD-CONTROLES** dienen om na te kunnen gaan of met de voorgeschreven gemiddelde snelheid wordt gereden.

Deze kunnen zijn:

- **VASTE TIJD-CONTROLE (VTC)**. Deze is te herkennen aan een blauwe vlag links van de route gevolgd door een op maximaal 20m afstand gelegen gele vlag eveneens links van de route.

(1) In het routeboek zijn de plaats en de passeertijd van een VTC aangegeven.

(2) Een VTC is voor elke deelnemer open van 15 minuten vóór tot en met 30 minuten ná diens IPT.

(3) Wachten voor een VTC is toegestaan, en wel uiterst links van de route **voor** de blauwe vlag. Het wachten na de blauwe vlag mag niet.

(4) De controlekaart dient bij het bereiken van de gele vlag onmiddellijk te worden afgegeven.

De Finish Controle (FC) welke een bijzondere VTC is heeft als enige uitzondering dat deze voor elke deelnemer open is van 15 minuten vóór tot en met **60** minuten ná diens IPT.

- **GEHEIME TIJD-CONTROLE (GTC).** Deze is te herkennen aan een gele vlag links van de route.

(1) Zowel de plaats als de passeertijd van de GTC zijn vooraf geheim. Op de plaats van elke GTC is de IPT van equipe nr. 0 wel vermeld.

(2) De GTC is voor elke deelnemer open van 15 minuten vóór tot en met 30 minuten ná diens IPT.

(3) Men mag niet wachten en/of keren in het zicht van een GTC.

Het aandoen van de tijd-controle, buiten de onder (2) genoemde tijdsperiode, betekent dat men die gemist heeft.

- 4.1.4 **VERKEERS CONTROLES (VC)** dienen om na te kunnen gaan of de verkeersregels worden nageleefd.
- 4.1.5 **CONTROLE VRAGEN (CV)** dienen om na te kunnen gaan of de juiste route gevolgd is.
- (1) Een CV heeft betrekking op vaste objecten links van de route en zichtbaar vanuit de rijrichting van de auto.
- (2) Het antwoord moet op de controlekaart worden ingevuld in het aangegeven vakje.
- 4.1.6 Men is verplicht bij elke bemande* controle (GTC/RC etc.) welke men **links** van de bereden route passeert, te stoppen en de controlekaart af te geven. Doet men dit niet, dan wordt de controle als gemist beschouwd.
*bemand=officials aanwezig
- 4.1.7 Aanwijzingen van officials dienen te worden opgevolgd.
- 4.1.8 Indien bij een deel van een rit de tekst FREEZONE vermeld is, betekent dit dat er in dat deel geen controles voorkomen.
- 4.1.9 **IDEALE PASSEER TIJD (IPT)**
- (1) De IPT0 van elke HP (zie verder) evenals die van de Tijd-controles is aangegeven. Aan de hand hiervan kan men de eigen IPT berekenen.

Vb. Indien men eq. No. 21 is en de IPT0 van een VTC is 8.00 uur, dan is de IPT van eq. No. 21 voor de desbetreffende VTC: 8.21 uur, indien er per minuut 1 equipe start.

4.2 CONTROLEKAART

4.2.1 De controlekaart bestaat uit:

- (1) De kolom ORC's: voor het zelf invullen/stempelen van de ORC's. Het invullen dient onmiddellijk, met inkt of ballpoint te geschieden. Doorhalingen, wijzigingen, invullingen met potlood of uitraderingen zijn **niet** toegestaan.
- (3) De kolom TIJD-CONTROLES: alleen in te vullen door de officials.
- (4) De kolom MERK: alleen in te vullen door de officials.

ARTIKEL 5 – STRAFPUNTEN

5.1 VASTSTELLING

5.1.1	Elke afwijking t.o.v. de eigen IPT : (bij GTC/RC)	1 strafpunt per minuut
5.1.2	Voor het missen van een GTC :	60 strafpunten
5.1.3	Voor het missen van een VTC:	90 strafpunten + zoveel strafpunten als de rusttijd minuten telt met een maximum van 60
5.1.4	Voor een geconstateerde route-afwijking of het missen van een goede RC:	30 strafpunten
5.1.5	Voor een geconstateerde verkeersovertreding	30 strafpunten
5.1.6	Voor het niet of onjuist beantwoorden van een CV	30 strafpunten
5.1.7	Voor het missen van de FC	Niet-klassering !!

5.1.8 De organisatie mag bepaalde fouten gecombineerd afstraffen.

5.2 TELLING STRAFPUNTEN

5.2.1 Tijdstrafpunten voor het te vroeg of te laat passeren van een VTC/GTC, worden verminderd met het aantal strafpunten dat overeenkomt met het aantal minuten waarmee de deelnemer de daaraan voorafgaande (niet gemiste) VTC/GTC te vroeg of te laat heeft gepasseerd (t.o.v. zijn IPT). Strafpunten voor het te vroeg of te laat passeren bij een VTC/GTC cumuleren dus niet.
Is de deelnemer bijvoorbeeld bij de eerste VTC of GTC 5 minuten te vroeg of te laat (t.o.v. zijn IPT), dan ontvangt hij daarvoor 5 strafpunten. Hij moet nu bij de volgende VTC of GTC eveneens 5 minuten te vroeg, respectievelijk te laat komen (t.o.v. zijn IPT) om daar geen strafpunten te krijgen.

- 5.2.2 Gemiste VTC's en GTC's geven geen wijziging in het bestaande tijdschema.

ARTIKEL 6 - BEPALING VAN HET KLASSEMENT

- 6.1 Deze geschiedt aan de hand van de strafpunten waarbij geldt dat in ex aequo gevallen het minste aantal tijdstrafpunten beslissend is.

ARTIKEL 7 - VOORLOPIGE EN DEFINITIEVE UITSLAG

- 7.1 De plaats en tijd van de voorlopige uitslag zijn in het het BR vermeld. Indien er geen protesten tegen deze uitslag zijn wordt deze definitief.

8. ARTIKEL 8 - PROTESTEN

- 8.1 Voor elke rally wordt door het SARK bestuur een protestcommissie aangewezen.
- 8.2 Nadat bij de FC de ideale routekaart en controlekaart gepubliceerd zijn, kunnen evt. protesten m.b.t. de rally binnen één uur bij de protestcommissie ingediend worden.
- 8.3 Protesten m.b.t. de voorlopige uitslag kunnen binnen 15 minuten na de voorlopige uitslag, schriftelijk bij de protestcommissie ingediend worden. Bij elke wijziging herhaalt deze procedure zich.
- 8.4 Beroep op de definitieve uitslag is niet mogelijk.

ARTIKEL 9 – UITSLUITING AANSPRAKELIJKHEID

- 9.1 De SARK, alsmede organisatoren van andere dan door de SARK georganiseerde autosportevenementen, hun bestuursleden en officials en al het door hen aangewezen personeel zijn tegenover de deelnemers aan het betreffende evenement niet aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl deze deelnemers de SARK, haar bestuursleden en officials en al het door hen aangewezen personeel vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden. Door zich voor deelneming aan het betreffende evenement in te schrijven of te doen inschrijven onderwerpt elke deelnemer zich aan de bepalingen van het SARK reglement en aan al de buiten dit reglement door de SARK en/of organisatoren vastgestelde of alsnog vóór of tijdens het evenement bekend te maken voorschriften. Door zijn inschrijving doet elke deelnemer, bestuurder zowel als navigator en eventuele andere inzittenden afstand van elk beroep op rechterlijke instanties welke niet in de vorenge-

noemde reglementen zijn aangewezen.

- 9.2 De deelnemers zijn verplicht een formulier te ondertekenen met de navolgende inhoud: "Door ondertekening dezes verklaart de deelnemer bekend te zijn en accoord te gaan met de bepalingen van art. 9 van het SRA-A".

ARTIKEL 10 – UITSLUITING

Een deelnemer kan worden uitgesloten of worden gediskwalificeerd wegens:

- 10.1 Het gedurende het evenement opnemen van andere personen.
- 10.2 Het aanvaarden van assistentie van derden. (normale garagehulp mag)
- 10.3 Overtreding van de verkeersvoorschriften en van de ongeschreven wetten van verkeers- en wedstrijdfatsoen.
- 10.4 Onsportief / ongepast optreden tegenover andere deelnemers en/of officials evenals het niet onmiddellijk opvolgen van aanwijzingen, gegeven door een als zodanig herkenbare official.
- 10.5 Het vroegtijdig verbreken van de verzegeling van routeboek met bijlagen en controlekaarten bij de VTC's met aansluitende rusttijd.

ARTIKEL 11 - ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN

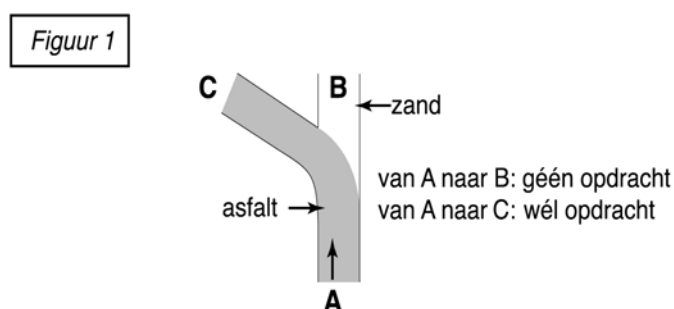
- 11.1 In gevallen waarin niet is voorzien, beslist de organisatie van het evenement of het bestuur van de SARK, met inachtneming van de bepalingen van dit SRA en het BR. Het bestuur van de SARK blijft te allen tijde de beroepsinstantie.

SRA-B
ALGEMEEN TECHNISCH REGLEMENT
VOOR AUTOSPORTEVENEMENTEN

Artikel 1	-	Algemeen
Artikel 2	-	Afkortingen
Artikel 3	-	Herstel-Oriënteringspunten
Artikel 4	-	Herstelopdracht
Artikel 5	-	Wegen
Artikel 6	-	Gelegenheden
Artikel 7	-	Afwijkingen
Artikel 8	-	Wegen/Gelegenheden met een inrijverbod
Artikel 9	-	Samenkomst van Wegen en/of Gelegenheden
Artikel 10	-	Afscheidingen
Artikel 11	-	Verkeersgeleiders

ARTIKEL 1 - ALGEMEEN

- 1.1 Evenementen worden ingedeeld in:
ROUTE: van start naar FC
TRAJEKT: onderdeel van Route van VTC tot VTC
RIT: onderdeel van Trajekt
- 1.2 Ritten kunnen bestaan uit genummerde en/of opeenvolgende opdrachten, welke in volgorde uitgevoerd dienen te worden.
- 1.3 Men dient een doorgaande route in voorwaartse richting te rijden. Keren of achteruit rijden is **niet** toegestaan, tenzij uitdrukkelijk aangegeven.
- 1.4 Zolang men een opdracht reglementair niet kan uitvoeren dient men rechtdoor te rijden totdat men deze wel reglementair kan uitvoeren. (zie figuur 1).



- 1.5 Rallytechnische begrippen kunnen afwijken van verkeers-technische begrippen, doch kunnen nimmer in strijd zijn met de verkeersregels.

ARTIKEL 2 - AFKORTINGEN

De navolgende afkortingen mogen worden gebruikt:

DLW	doodlopende weg
ORC	onbemande route controle
RC	route controle
VTC	vaste tijd controle
GTC	geheime tijd controle
1e, 2e, enz.	eerste, tweede, enz.
H	huisnummer
HM	hoogspanningsmast
HP	herstel-oriënteringspunt
L	links
R	rechts
RA	rechteraanduiding
Ri	richting
VRW	voorrangsweg

ARTIKEL 3 - HERSTEL-ORIËNTERINGSPUNTEN (HP)

- 3.1 Een (**HP**) is een plek op de route waarvan de locatie (inclusief rijrichting) en de IPT0 in het routeboek zijn aangegeven. Bij evt. verdwalen kan de route weer worden opgepikt bij de HP terwijl men daar ook zelf kan controleren of men vroeg of laat is.
Het **begin- en eindpunt** van een rit zijn ook **HP's** terwijl gedurende de rit ook HP's kunnen voorkomen.
De rit is afgesloten als de laatste opdracht van die rit uitgevoerd is en het eindpunt (HP) bereikt is.
- 3.2 Als door onvoorziene omstandigheden (bijv. wegomlegging), de route niet vervolgd kan worden, dient men de route te onderbreken en deze bij de eerstvolgende HP weer op te pakken.
Aan de oorspronkelijke tijden (IPT's) verandert niets!

ARTIKEL 4 - HERSTELOPDRACHT

- 4.1 Bij een RC/ORC kunnen de volgende opdrachten schriftelijk worden gegeven, welke bij voorrang dienen te worden uitgevoerd.
- 4.1.1 Opdracht (en) volgens onderstaande bindende code:
- 1 = 1e gelegenheid R
 - 2 = 1e gelegenheid L
 - 3 = einde weg R
 - 4 = einde weg L
 - 5 = hier keren
 - 6 = viersprong R
 - 7 = viersprong L
 - 8 = samenkomst rechtdoor
- 4.1.2 Door achter de bovenstaande codes het nummer van de eerst-

volgende uit te voeren opdracht in een cirkel te vermelden (men dient de huidige opdracht als afgesloten te beschouwen en dient te beginnen met de opdracht, waarvan het nummer vermeld is in de cirkel).

Vb: 5-2 gevolgd door 6 in een cirkel betekent dat men eerst moet keren en dan de 1^e gelegenheid L ingaat waarna men opdracht 6 begint uit te voeren.

Advies: Codes overnemen en plakken in de auto !

ARTIKEL 5 - WEGEN

- 5.1 Deze zijn alle voor het openbaar rijverkeer openstaande wegen/bruggen welke met een auto mogen worden bereden (geen fietspaden dus) en op de bereden weg of gelegenheid uitmonden.
- 5.2 Een weg mag naar de aard (asfaltweg, zandweg, klinkerweg etc.) worden aangeduid. De aard wordt beoordeeld vanuit de bereden route vanaf een samenkomst tot aan de eerstvolgende zijweg/zijgelegenheid, dan wel zover als de weg/gelegenheid kan worden overzien. Indien een weg langer is dan 10 meter, wordt bij het beoordelen van de aard de eerste 10 meter van die weg buiten beschouwing gelaten.
- N.B.1 Gerepareerde delen van een weg, opgevuld met een ander materiaal of gaten in een weg veranderen de samenstelling van de weg niet.
- N.B.2 Wegen die duidelijk zichtbaar aan het begin van de weg, over de gehele breedte in een andere samenstelling overgaan, worden niet benoemd naar een aard.
b.v. een weg in de volle breedte overgaand van asfalt in zand is geen asfaltweg en ook geen zandweg.

ARTIKEL 6 - GELEGENHEDEN

- 6.1 Naast wegen kent men ook gelegenheden. Onder gelegenheid wordt verstaan: een mogelijkheid die op de bereden weg of gelegenheid uitmondt en met een auto kan en mag worden bereden.
- Gelegenheden zijn:
- 6.1.1 in- en uitritten van parkeerterreinen, waarbij het parkeerterrein te zien is en er een verkeersbord P aan het begin is.
- 6.1.2 op-, in- en uitritten, welke openstaan voor het openbaar verkeer.
- 6.1.3 wegen welke men alleen kan bereiken via een inritband, waarbij aan beide zijden hiervan de aansluitende trottoirbanden boven het wegdek moeten uitsteken.
- 6.1.4 alle toegangen van en naar een pompstation en de gelegenheid binnen het pompstation, waarbij echter geldt dat de

verhogingen waarop de pompen zijn geplaatst als niet aanwezig worden beschouwd.

N.B. - op-, in- en uitritten van woonhuizen, alsook schoolerven en fietspaden, evenals in- en uitrijpoorten* zijn **geen** gelegenheden.

Een poort is een doorgang in een muur/omheining, al of niet met deuren of hekken af te sluiten. Het door poorten rijden mag alleen als in het routeboek bij een opdracht is aangegeven : "poorten negeren" waarbij gebruik wordt gemaakt van wegen/gelegenheden in de zin van het reglement. (Niet toegestaan blijven op-, in- en uitritten van woonhuizen en schoolerven).

6.2 Een weg is te allen tijde ook een gelegenheid.

6.3 Een gelegenheid mag ook naar de aard worden aangeduid. De beoordeling geschiedt op dezelfde wijze als bij wegen.

ARTIKEL 7 - AFWIJKINGEN

7.1 Deze worden in het BR aangegeven.

ARTIKEL 8 - WEGEN OF GELEGENHEDEN WAARVOOR EEN INRIJVERBOD GELDT

8.1 Men mag zich niet op wegen/gelegenheden oriënteren en geen wegen/gelegenheden gebruiken als samenstellende wegen/gelegenheden van een samenkomst indien zij:

8.1.1 verboden zijn in te rijden (verkeers- of rallytechnisch), of zijn voorzien van een bord met verboden toegang of vergelijkbare tekst.

8.1.2 aan het begin van de weg of gelegenheid duidelijk zichtbaar doodlopend zijn.

8.1.3 aan het begin van de weg of gelegenheid door een verkeersbord of een bord met de tekst DOODLOPENDE WEG als doodlopend zijn aangegeven.

8.1.4 aan het begin van de weg of gelegenheid zijn voorzien van een DLW bord, hetgeen vergelijkbaar is met een inrijverbod.

8.1.5 beschikken over een over de volle breedte duidelijk zichtbare trottoirband (zgn. opsluitbanden bij klinkerwegen worden niet als trottoirband beschouwd).*

Het uitrijden van een weg/gelegenheid met een trottoirband is wel toegestaan.

*Het inrijverbod geldt niet indien in het routeboek bij de desbetreffende opdracht de tekst "stoeprand/trottoirband negeren" vermeld is.

ARTIKEL 9 - SAMENKOMSTEN

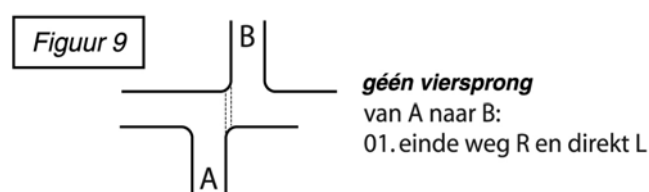
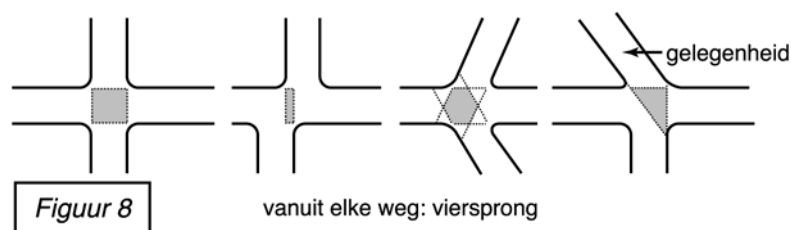
9.1 Samenkomsten zijn de kruispunten waar wegen/gelegenheden bij elkaar samenkomen. De samenkomsten worden steeds beoordeeld vanuit de **rijrichting** en de **weg/gelegenheid** waarop men zich bevindt. De meest voorkomende samenkomsten zijn:

9.1.1 De viersprong (=kruising).

Hierbij komen 4 wegen bij elkaar waarbij:

- men komende uit een weg/gelegenheid de overige 3 wegen/gelegenheden mag inrijden en
- de weg/gelegenheid waarop men zich bevindt deels of geheel in de tegenoverliggende weg overgaat en
- de weg/gelegenheid L deels of geheel in de weg/gelegenheid R overgaat (of omgekeerd)

Om bij een viersprong de tegenoverliggende weg/gelegenheid in te rijden is er geen opdracht nodig. (zie figuur 8 en 9).



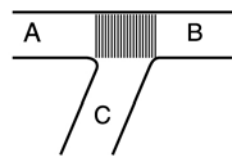
9.1.2 De einde weg (= T kruising)

Hierbij komen 3 wegen bij elkaar waarbij:

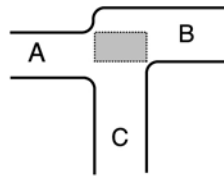
- men komende uit een weg/gelegenheid de overige 2 wegen/gelegenheden mag inrijden en
- de weg/gelegenheid waarop men zich bevindt **niet** overgaat in een tegenoverliggende weg en
- de weg/gelegenheid L deels of geheel in de weg/gelegenheid R overgaat (of omgekeerd). De weg/gelegenheid L en R liggen min of meer in elkaars verlengde.

Bij een einde weg kan men niet rechtdoor rijden en is er een opdracht nodig om R of L af te slaan. (zie figuur 5).

Figuur 5



van A naar B: géén opdracht
 van C naar A: einde weg L
 van C naar B: einde weg R



van A naar B: géén opdracht
 van C naar A: einde weg L
 van C naar B: einde weg R

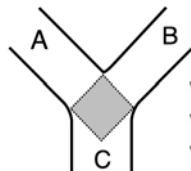
9.1.3 De driesprong (= Y)

Hierbij komen 3 wegen/gelegenheden bij elkaar waarbij:

- men komende uit een weg/gelegenheid de overige 2 wegen/gelegenheden mag inrijden en
- de twee andere wegen/gelegenheden in voorwaartse richting, uit elkaar gaan en wel een weg of gelegenheid naar links en een weg/gelegenheid naar rechts. Deze twee wegen/gelegenheden liggen **niet** in elkaars verlengde.

Bij een driesprong kan men niet rechtdoor rijden en is er een opdracht nodig om R of L af te slaan. (zie figuur 6).

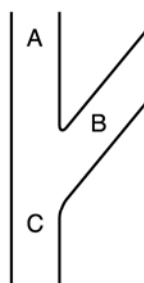
Figuur 6



van A naar B/C: géén driesprong
 van B naar A/C: géén driesprong
 van C naar A/B: driesprong L/R

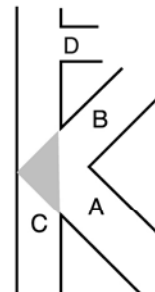
N.B. Niet als driesprong wordt beschouwd een samenkomst van drie wegen en/of gelegenheden waarbij twee wegen of gelegenheden geheel of gedeeltelijk in elkaars verlengden liggen (zie figuur 7).

Figuur 7



géén driesprong

van C naar A: géén opdracht
 van C naar B: b.v. eerste weg R
 van B naar C: einde weg L



van C naar B: eerste weg R en direkt driesprong L
 van C naar A: eerste weg R en direkt driesprong R
 van C naar D: tweede weg R

9.1.4 De rotonde

Een rotonde is een bijzondere samenkomst van wegen, waarop een verplichte rijrichting geldt die is aangegeven door het onderstaande verkeersbord.



(Witte pijlen op een blauwe ondergrond = rotonde).
Het verlaten van de rotonde kan slechts door middel van een opdracht.

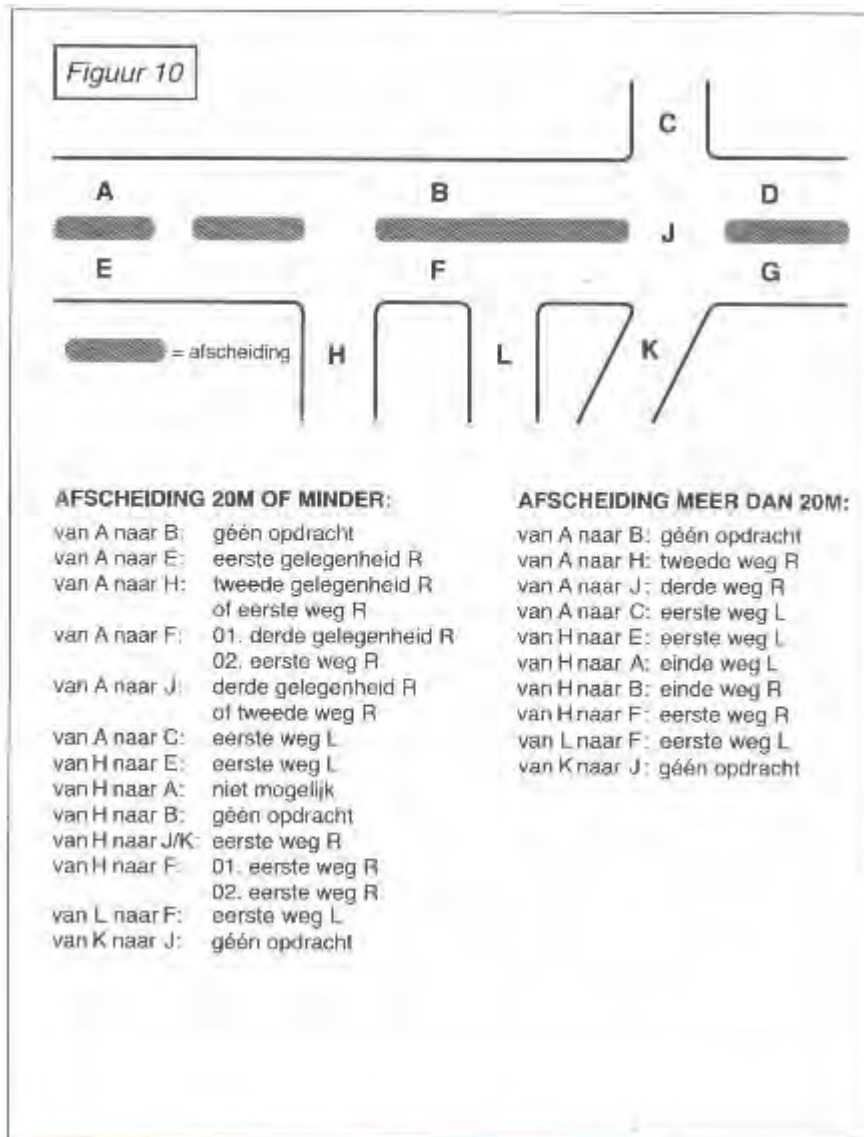
9.2 Een opdracht op een samenkomst is volledig uitgevoerd nadat de samenkomst is verlaten.

9.3 Een weg/gelegenheid loopt van samenkomst tot samenkomst.

ARTIKEL 10 - AFSCHEIDINGEN

10.1 Afscheidingen kunnen worden gevormd door bermen (zgn. middenbermen), verhoogde afscheidingen, grachten enz. die zich tussen twee wegen/rijbanen bevinden.

10.2 Indien tussen twee gelijkwaardige* wegen/rijbanen (géén gelegenheden) zich een afscheiding bevindt, met een breedte van maximaal 20 meter dient men verplicht de linker rijbaan/weg te volgen (zie figuur 10). De twee wegen/rijbanen worden gebruikt als eenrichtingswegen (v.b. Redmondstraat).
*gelijkwaardig qua aard, naam en karakter.



N.B. Als slechts één weg/rijbaan d.m.v. een straatnaambord is benoemd wordt de ander weg/rijbaan ook beschouwd als te zijn gelijkwaardig qua naam.

ARTIKEL 11 - VERKEERSGELEIDERS

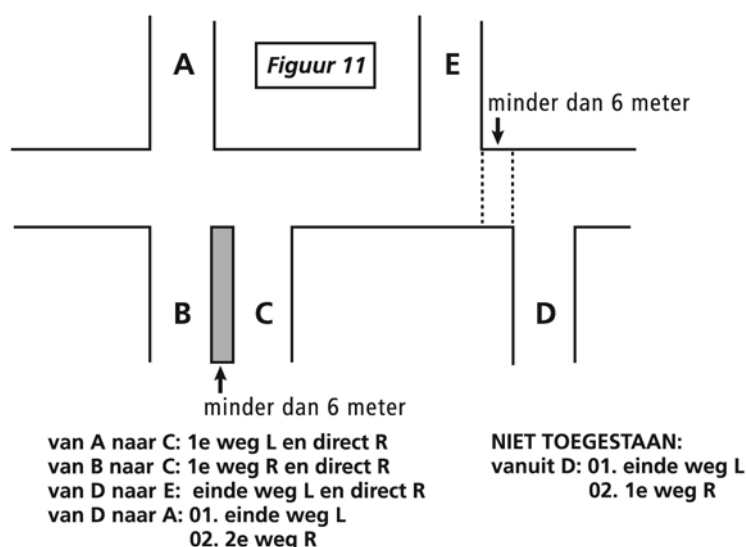
11.1.1 Indien een verkeersplein (verhoging, strook etc.) zich aan het begin van een weg bevindt, hetgeen als doel heeft het verkeer op dezelfde weg te geleiden of te splitsen dan is er sprake van een verkeersgeleider. Verkeersgeleiders worden rally-technisch als niet aanwezig beschouwd. Keren rond verkeersgeleiders is niet toegestaan.

N.B. Afscheidingen, ook het begin van een afscheiding, kunnen **niet** worden aangemerkt als een verkeersgeleider.

SRA-C
TECHNISCH REGLEMENT VOOR
HET UITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN
OP BASIS VAN ROUTEBESCHRIJVING

ARTIKEL 1– NUMMERING EN INHOUD ROUTE-OPDRACHT

- 1.1 De routebeschrijving bestaat uit genummerde opdrachten beginnende bij nummer 1, waarbij iedere opdracht begint met een kleinletter tenzij anders bepaald (bijv. art. 2.3.3 SRA-C).
- 1.2 Iedere opdracht dient volledig te worden uitgevoerd en te leiden tot een **richtingsverandering**. Een richtingsverandering is volledig uitgevoerd nadat de samenkomst verlaten is.
- 1.3 Per nummer wordt slechts één route-opdracht gegeven. Uitzondering: indien de afstand tussen twee opeenvolgende punten van handelen echter minder dan zes meter bedraagt, worden beide opdrachten onder één nummer samengebracht met tussenvoeging van "en direkt". Zij blijven evenwel twee route-opdrachten (zie figuur 11).



ARTIKEL 2 – ORIËTERINGSPUNTEN

2.1.1 SOORTEN ORIËTERINGSPUNTEN

Bij de route-opdrachten kan gebruik worden gemaakt van oriënteringpunten die vanuit de auto goed zichtbaar/ leesbaar moeten zijn.

De 5 soorten oriënteringpunten zijn:

- (1) Wegen, gelegenheden en samenkomsten.
- (2) ORC's, DLW's en andere reglementair benoemde borden

en vlaggen.

(3) Vaste objecten.

N.B. Vaste objecten zijn alle objecten die verankerd zijn in de grond en objecten die daaraan bevestigd zijn zoals gebouwen, brievenbussen, lantaarnpalen, verkeersborden, wegwijzers, bruggen.

Bruggen mogen alleen dan als oriënteringspunt gebruikt worden wanneer er overheen gereden is.

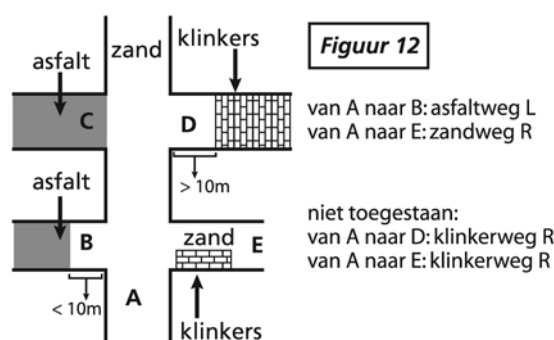
(4) Afbeeldingen.

(5) Teksten.

2.2 TOEPASSING VAN ORIËNTERINGSPUNTEN

2.2.1 Een weg/gelegenheid mag naar de aard (b.v. klinkerweg), naar het karakter (b.v. voorrangsweg) of de naam (b.v. H.J. Benjaminstraat) worden aangeduid.

De aard, de naam of het karakter van een weg/gelegenheid wordt beoordeeld vanuit de bereiden route vanaf een samenkomst tot aan de eerstvolgende zijweg/zijgelegenheid, dan wel zover als de weg/gelegenheid kan worden overzien. (zie figuur 12)



(1) Aard (zie SRA-B)

(2) Naam

Als de naam van een weg/gelegenheid wordt gebruikt moet er een straatnaambord aanwezig zijn, die:

- vanuit de auto in de rijrichting leesbaar is,
- geplaatst is na de weg evenwijdig aan de weg,
- een straatnaam bevat bestaande uit minimaal één woord. In het routeboek moet de eerste letter van het eerste woord met een hoofdletter worden aangegeven en eventuele spaties hoeven niet dienovereenkomstig te worden weergegeven. Vb. in het veld H.J. Benjamin straat In het routeboek mag H.J. Benjamin straat maar ook h.j. Benjaminstraat staan).

(3) Karakter

Als soort karakter wordt m.n de voorrangsweg gebruikt.
Deze kan worden beoordeeld doordat:

- langs de voorrangsweg zelf een verkeersbord model 45 (voorrangsweg) is.
- op de bereden route voor de samenkomst het verkeersbord model 11 (nadering voorrangsweg) is.

2.2.2 **Teksten.**

Een tekst die als oriënteringspunt wordt gebruikt, komt in het routeboek **volledig in hoofdletters** en tussen **aanhalingsstekens** voor.

- (1) Een tekst moet op een vast object voorkomen.
Een samenhangende tekst die op meerdere borden op één vast object voorkomt wordt beschouwd als één tekst.
- (2) Een tekst mag alleen worden gevormd door het Latijnse alfabet inclusief leestekens (vb. a,b."!) en/of Arabische cijfers (vb. 1,2).
- (3) De gehele tekst moet in het routeboek vermeld zijn indien die uit één of twee termen bestaat.
- (4) Indien de tekst uit meer dan twee termen bestaat hoeft niet de gehele tekst in het routeboek vermeld te worden. In dat geval dienen wel altijd tenminste de eerste twee termen met daarachter enz. te worden vermeld.
Afkortingen, voorletters van namen en leestekens worden niet als term meegeteld, doch moeten wel in de tekst worden opgenomen. Als zij echter na de twee termen voorkomen, kan met enz. worden volstaan.
- (5) Verticaal afgebeelde teksten die een duidelijk samenhangend geheel vormen dienen van boven naar onderen gelezen te worden.
- (6) Als op een vast object meerdere teksten voorkomen, mag een op zichzelf staande (gescheiden) tekst die een duidelijk samenhangend geheel vormt, gebruikt worden.

VOORBEELDEN:

-Bij "SCHOOL" R betekent bij de tekst school rechts terwijl bij school R betekent bij schoolgebouw rechts.

-Als na de tekst van 10 tot 16 uur geopend rechts moet worden afgeslagen kan in een route-opdracht worden vermeld: na "VAN 10 enz." R

-Met de route-opdracht na H "49" L wordt bedoeld dat men na huisnummer 49 linksaf gaat.



Toegestaan is:

- 1. na "ASSURIA" L of
- 1. na "AVIS RENT-A-CAR enz." R of
- 1. na "CIC" R

(5) Teksten die worden onderbroken door symbolen/afbeeldingen (v.b. _, @, Y, ®), dienen niet te worden gebruikt.



Niet toegestaan o.a.:

- 01. na "PARBO" R of
- 01. na "PARBO BIER" R of
- 01. na "BIER" R of
- 01. na "SURINAAMSE AUTO enz." R of
- 01. na "AUTO RALLY enz." R

2.2.3 Afbeeldingen

Deze moeten duidelijk herkenbaar zijn en voorkomen op een vast object. Er hoeft geen omschrijving bij te zijn.

2.2.4. Vaste objecten.

Deze moeten duidelijk herkenbaar zijn.

2.3 WAAR KUNNEN ORIËNTERINGSPUNTEN STAAN?

2.3.1 Samenkomsten of bruggen vormen een aparte categorie hierbij omdat ze zich **altijd op** de bereden route bevinden (je moet er overheen rijden).

2.3.2 Voor de overige oriënteringspunten geldt het volgende:

- zij bevinden zich direkt L of R langs de bereden route (er mag zich geen weg/gelegenheid tussen de bereden route en het oriënteringspunt bevinden).
- bij gebruik van de voorzetsels **na** of **bij**, bevinden de oriënteringspunten zich **links** van de bereden route.

Indien ze zich rechts van de bereden route bevinden, is in het routeboek expliciet (**RA**) achter het oriënteringspunt vermeld.

- wegen/gelegenheden kunnen ook gebruikt worden zonder de voorzetsels na of bij;
 - (1) In de opdracht "zoveelste" weg/gelegenheid L (of R), bevinden de oriënteringspunten (wegen/gelegenheden) zich slechts aan de zijde van de in de route-opdracht vermelde richting.
vb. 3^e weg R: tel slechts wegen die R gelegen zijn.
vb. 2e gelegenheid L: tel slechts gelegenheden die L gelegen zijn.
 - (2) In de opdracht weg(en)/gelegenheid(en) laten liggen kan het oriënteringspunt zich R, L of voor bevinden.
vb. 2 wegen R laten liggen: de oriënteringspunten zijn hierbij een weg R en een weg voor.

2.4 TOELICHTING OP HET GEBRUIK VAN ORIËNTERINGSPUNTEN

N.B. Kursief gedrukte genummerde route-opdrachten dienen als voorbeeld aan de hand waarvan het gebruik van oriënteringspunten wordt toegelicht.

2.4.1 Het object dat men als eerste tegenkomt dient gebruikt te worden.

2.4.2. Na

1. na klok L

Men dient in de eerste mogelijkheid na de klok die zich links van de bereden route bevindt links-af te gaan.

2. na huis L

Men dient in de eerste mogelijkheid na het huis dat zich links van de bereden route bevindt links-af te gaan.

3. na huis(RA) L

Men dient in de eerste mogelijkheid na het huis dat zich rechts van de bereden route bevindt links-af te gaan.

4. na 3e lantaarnpaal R

Men telt eerst drie lantaarnpalen aan de linkerzijde van de bereden route om daarna rechtsaf te gaan. Alle drie lantaarnpalen gelden als oriënteringspunten. Deze drie lantaarnpalen mogen in de eerstvolgende route-opdracht niet meer worden gebruikt om meegeteld te worden. Per route-opdracht mag elke lantaarnpaal slechts eenmaal worden meegeteld.

5. na telefooncellen R

Men moet bij het naderen van deze oriënteringspunten meer

dan één telefooncel tegelijk aan de linkerkzijde van de bereden route kunnen zien om na het passeren R af te slaan.

6. na 3 wegen R

Ook hier moeten drie wegen links gelijktijdig zichtbaar zijn.

Opm.: Als in de route-opdracht de meervoudsvorm gebruikt wordt (zie opdr. 5 en 6), moeten de oriënteringspunten tegelijk worden waargenomen.

7. na kerk en school R

In deze opdracht gelden zowel de kerk als de school als oriënteringspunten. De oriënteringspunten dienen zich aan de linkerkzijde van de bereden route te bevinden waarbij ze gelijktijdig moeten worden waargenomen **en** in de aangegeven volgorde t.o.v. de rijrichting moeten voorkomen.

8. na kerk en school(RA) R

De kerk dient zich aan de linkerkzijde van de bereden route te bevinden terwijl de school zich aan de rechterzijde van de bereden route dient te bevinden waarbij ze gelijktijdig moeten worden waargenomen en in de aangegeven volgorde t.o.v. de rijrichting moeten voorkomen.

9. na 3e weg L

Men telt eerst drie wegen aan de linkerkzijde van de bereden route om daarna linksaf te gaan.

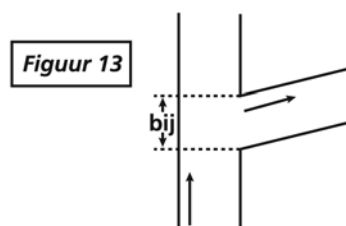
10. na 3e weg R

Ook bij deze opdracht telt men eerst drie wegen aan de linkerkzijde van de bereden route om daarna rechtsaf te gaan.

2.4.3 **bij**

11. bij huis R

het huis moet zich bevinden links langs de bereden route, en mag men de grenzen* die gevormd worden door de loodlijnen van de weg waar men moet inrijden niet overschrijden. (zie figuur 13).



*Uitzondering: bij de opdracht *1. bij weg (of gelegenheid) R (of L)* mag men deze grenzen wel overschrijden.

12. bij weg R

Men dient bij de eerste weg aan de linkerzijde van de bereden route rechtsaf te slaan.

Opmerking: de opdracht 9. *bij weg L* is niet uitvoerbaar en mag derhalve niet worden gegeven.

13. bij 3e weg R

Men telt drie wegen aan de linkerzijde van de bereden route en bij de 3e weg dient men rechtsaf te slaan.

Opmerking: bij alle opdrachten hiervoor genoemd is niet gespecificeerd waarin men links- of rechtsaf moet gaan. Dit kan zowel een weg als een gelegenheid zijn.

2.4.4 "Zoveelste" weg/gelegenheid R of L

14. asfaltweg R

Men dient de eerste asfaltweg R in te gaan.

15. 2e weg L

Uitsluitend de wegen aan de linkerzijde van de bereden route mogen hier worden geteld.

16. 2e klinkerweg R

Uitsluitend de klinkerwegen aan de rechterzijde van de bereden route mogen hier worden geteld.

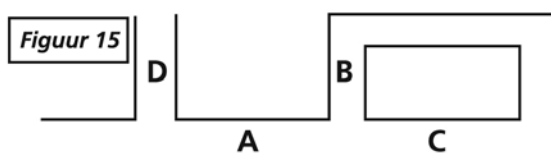
2.4.5 Waarop oriënteert men zich in een opdracht?

De uitleg vindt plaats aan de hand van enkele opdrachten uit 2.4.2 t/m 2.4.4.

1. *na klok L*: de klok is het oriënteringspunt. Niet is aangegeven of men een weg of een gelegenheid L moet inslaan. De weg of gelegenheid L is in deze opdracht dan ook géén oriënteringspunt.
(indien de opdracht zou luiden: *1. na klok 1^e weg L* zijn zowel de klok als de weg L oriënteringspunten).
4. *na 3e lantaarnpaal R*: de 3 lantaarnpalen zijn de oriënteringspunten. De weg of een gelegenheid R is geen oriënteringspunt.
10. *na 3e weg R*: alleen de eerste 3 wegen aan de linkerzijde zijn oriënteringspunten.
15. *2e weg L*: zowel de eerste weg aan de linkerzijde als de tweede weg aan de linkerzijde zijn oriënteringspunten.
16. *2e klinkerweg R*: zowel de eerste als tweede weg aan de rechterzijde zijn oriënteringspunten.

2.5 WEL/NIET TOEGESTAAN

- 2.5.1 Het is niet toegestaan gebruik te maken van achterwaartse oriënteringspunten.
- 2.5.2 Het is niet toegestaan gebruik te maken van oriënteringspunten welke zich in gebouwen bevinden.
N.B. Dit geldt ook voor voorwerpen, teksten en afbeeldingen achter glas al dan niet in gebouwen aangebracht.
- 2.5.3 Het is niet toegestaan gebruik te maken van hetzelfde oriënteringspunt of dezelfde oriënteringspunten in twee opeenvolgende route-opdrachten of binnen één opdracht. (zie figuur 15).



Van A naar B: 1. 1e weg L

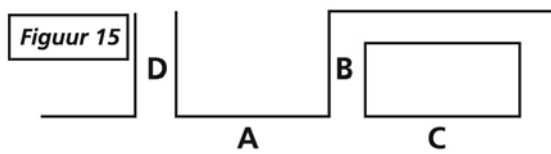
Van C naar D: 2. 1e weg R

(want van C naar B mag niet, dit is hetzelfde oriënteringspunt als van A naar B)

Wel mag: van C naar B: 2. 1 weg L laten liggen (bij deze opdracht oriënteert men zich niet op B maar op A)

Een weg/gelegenheid waarop men zich reeds heeft georiënteerd in dezelfde of in de vorige opdracht mag weliswaar niet weer worden gebruikt als oriënteringspunt maar kan niet buiten beschouwing worden gelaten en kan te allen tijde bereden worden (zie opdracht 2 hierboven).

Bovendien geldt dat de desbetreffende weg/gelegenheid deel uit blijft maken van een reglementaire samenkomst. (zie figuur 15)



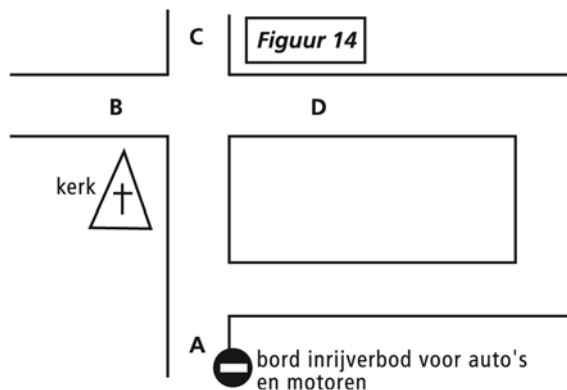
Van B naar C: 1. 1e weg L

Van B naar A: 2. 1e weg R

Na het uitvoeren van de eerste opdracht bevindt men zich weer in B, terwijl men zich reeds op C heeft georiënteerd. Men kan echter niet automatisch naar A; hiervoor is een opdracht nodig.

- 2.5.4 Een samenkomst (het vlak gevormd door wegen/gelegenheden) wordt als een op zichzelf staand oriënteringspunt

beschouwd t.o.v. de samenstellende wegen /gelegenheden. Daarom mag een samenkomst wel als oriënteringspunt gebruikt worden, indien in de vorige opdracht één of meer van haar samenstellende wegen/gelegenheden als oriënteringspunt(en) gebruikt is (zijn). Eveneens mag(mogen) één of meer der samenstellende wegen/gelegenheden als oriënteringspunt(en) gebruikt worden indien in de vorige opdracht de samenkomst als oriënteringspunt gebruikt is (zie figuur 14).



Voorbeelden bij figuur 14 (vanuit A)

1. *viersprong R*

2. *2 wegen L laten liggen*

Dit mag dezelfde richtingsverandering (R) op dezelfde viersprong zijn.

3. *1e weg R*

4. *viersprong R*

Dit mag weer dezelfde richtingsverandering (R) zijn op dezelfde viersprong.

In de opdrachten 1 en 4 oriënteert men zich op de samenkomst van wegen, terwijl men zich in de opdrachten 2 en 3 oriënteert op de wegen zelf.

Niet toegestaan blijft zich in de twee opeenvolgende opdrachten tweemaal op eenzelfde weg of gelegenheid te oriënteren.

(vanuit punt A) 5. *2 wegen L laten liggen* (weg B en C)

(vanuit punt A) 6. *2 wegen R laten liggen* (weg C en D)

Opdracht 6 kan hier niet worden uitgevoerd daar in opdracht 5 de weg naar C reeds als oriënteringspunt gebruikt is. Men dient dan ook rechtdoor te rijden naar het eerstvolgende punt waar men wel 2 wegen rechts kan laten liggen.

Wel is mogelijk:

(vanuit punt A) 7. *2 wegen L laten liggen* (weg B en C)

(vanuit punt A) 8. *1e weg R* (weg D)

In opdracht 7 oriënteert men zich op de wegen B en C.

In opdracht 8 oriënteert men zich op weg D.

LET OP:

(vanuit punt A) 9. 2 wegen L laten liggen (weg B en C)

(vanuit punt A) 10. na kerk 1e weg L (weg B)

Opdracht 10 kan hier ook niet worden uitgevoerd. Men oriënteert zich op de kerk en op de weg naar B, op welke weg men zich reeds heeft georiënteerd bij opdracht 9.

Indien opdracht 10 echter zou luiden:

(vanuit punt A) 10. na kerk L

oriënteert men zich alleen op de kerk en niet op de weg naar B. De opdracht kan hier dan wel worden uitgevoerd.

ARTIKEL 3 - RICHTING

- 3.1 Ri is een opdracht die een richtingsverandering aangeeft welke aangeduid wordt door een wegwijzer.
N.B. In deze opdracht oriënteert men zich noch op de weg noch op de wegwijzer.
- 3.2 Een wegwijzer mag niet tegen de rijrichting van de deelnemers in wijzen en moet zich bevinden:
- links van de bereden route (max. 20m voor de desbetreffende samenkomst) of
 - niet langs de bereden route doch in de directe nabijheid (binnen een afstand van 5 meter), van de desbetreffende samenkomst waar van richting veranderd dient te worden.
- 3.3 Naast de reguliere wegwijzer kan ook gebruik worden gemaakt van een wegwijzer in de vorm van een pijl of een wegwijzer voorzien van een pijl. Reguliere wegwijzers met plaatsnamen hoeven **niet** voorzien te zijn van een pijl. De te volgen richting wordt aangegeven door de richting van de wegwijzer/pijl.
- 3.4 Bij de teksten in de route-opdrachten Ri ... dient alleen de eerste letter van de tekst met een hoofdletter aangegeven te worden.
- 3.5 Teksten op wegwijzers dienen per regel (horizontale lijn) in zijn geheel in de route-opdracht te worden weergegeven m.u.v. die teksten, waarbij het woord/woorden gevolgd worden door een getal. In dit laatste geval kan om een richtingsverandering aan te geven, de gehele tekst in de opdracht worden vermeld, dan wel alleen het (de) woord(en) óf alleen het getal.
Komen er meerdere regels met namen/teksten op een wegwijzer voor, dan verwijst elke regel afzonderlijk in zijn

geheel naar een plaats of bestemming.

- 3.6 Komt op een wegwijzer bijv. UITKIJK 23 voor dan kan deze aanduiding als volgt in de route-opdracht worden gebruikt:

(a) 15. Ri Uitzicht 23
of 15. Ri 23

Ook kan de opdracht luiden:

15. Ri Hamburg
of 15. Ri Hamburg 23
of 15. Ri 23

Voorbeeld van een niet reguliere wegwijzer die ook gebruikt kan worden:

de opdracht hier kan luiden:

01. Ri Las-en constructiebedrijf
of 01. Ri Makandra
of 01. Ri 498505
of 01. Ri Telefoon

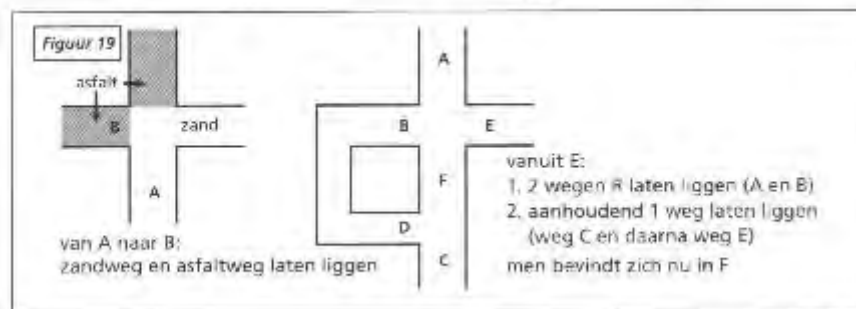
ARTIKEL 4 - RECHTS AANHOUDEN OF LINKS AANHOUDEN

- 4.1 De opdracht rechts aanhouden (of links aanhouden) betekent dat men op een driesprong gekomen, de rechter- (of linker-) weg of gelegenheid moet gaan berijden.

N.B. In deze opdracht oriënteert men zich noch op de weg die men inslaat noch op de driesprong.

ARTIKEL 5 - WEG OF WEGEN LATEN LIGGEN

- 5.1 1 (2 enz.) weg(en) R respectievelijk L laten liggen betekent dat men op één samenkomst van wegen naar links respectievelijk naar rechts over een weg van richting moet veranderen en daarbij één (twee) weg(en) rechts respectievelijk links moet laten liggen.
Alle wegen welke men moet laten liggen dienen in de route-opdracht te worden aangegeven en wel in de volgorde waarin men ze moet laten liggen (zie figuur 19).



Voorbeeld: Vanuit A: 20. zandweg en asfaltweg laten liggen

ARTIKEL 6 – GELEGENHEID OF GELEGENHEDEN LATEN LIGGEN

- 6.1 1 (2 enz.) gelegenheid (heden) R respectievelijk L laten liggen betekent dat men op een samenkomst van wegen en/of gelegenheden naar links respectievelijk naar rechts over een weg of gelegenheid van richting moet veranderen en daarbij één (twee) weg(en) en/of gelegenheid(en) rechts respectievelijk links moet laten liggen. Alle wegen en/of gelegenheden welke men moet laten liggen dienen in de route-opdracht te worden aangegeven en wel in de volgorde waarin men ze moet laten liggen.

ARTIKEL 7 - PASSEREN

- 7.1 Een weg (gelegenheid) R passeren betekent een weg (gelegenheid) L laten liggen; een weg/gelegenheid L passeren betekent een weg (gelegenheid) R laten liggen.

SRA-D

TECHNISCH REGLEMENT VOOR HETUITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN OP BASIS VAN STRIPKAART EN BOL-PIJL

- Artikel 1.1 STRIPKAART ALGEMEEN
- Artikel 1.2 STRIPKAART VARIATIES
- Artikel 1.3 STRIPKAART SYSTEMEN

- Artikel 2.1 BOL-PIJL ALGEMEEN
- Artikel 2.2 BOL-PIJL VARIATIES
- Artikel 2.3 BOL-PIJL SYSTEMEN

ARTIKEL 1.1. - STRIPKAART ALGEMEEN

Hierbij is de te rijden route weergegeven door een lijn waaraan dwarsstreepjes zijn getekend. De dwarsstreepjes tezamen met de lijn geven samenkomsten aan.

Door de lijn te volgen wordt aangegeven hoeveel wegen en/of gelegenheden, (of afhankelijk van het gehanteerde systeem, alleen wegen), men links dan wel rechts moet laten liggen, op een samenkomst.

De opdrachten kunnen genummerd zijn en hoeven niet noodzakelijk te leiden tot een richtings-verandering.

ARTIKEL 1.2 STRIPKAART VARIATIES

1.2.1 STRIPKAART (traditioneel/verticaal)

De lijn waaraan de dwarsstreepjes getekend zijn is hier verticaal afgedrukt en wordt van onder naar boven gelezen.

Indien de verticale lijn niet in zijn geheel kan worden weergegeven kan de lijn in verschillende delen verticaal zijn afgedrukt.

De leesrichting blijft gelijk (van onder naar boven) en de verschillende delen zijn meestal d.m.v. een stippellijn verbonden.

1.2.2 KREUKEL STRIPKAART

De lijn waaraan de dwarsstreepjes getekend zijn, is hierbij in grillige vorm weergegeven. De dwarsstreepjes kunnen eveneens grillig van vorm zijn.

De doorgaande lijn dient gevolgd te worden vanaf het duidelijk aangegeven beginpunt tot het aangegeven eindpunt. N.B. de grillige vorm van de lijnen heeft geen betekenis.

ARTIKEL 1.3 STRIPKAART SYSTEMEN

Enkele Stripkaart systemen zijn:

(c) Stripkaart waarbij slechts de reglementaire samenkomsten van wegen en/of gelegenheden benodigd om de route te volgen zijn aangegeven.

Wegen en gelegenheden mogen worden bereden.

(d) Stripkaart waarbij **alleen de wegen** van reglementaire samenkomsten van wegen en/of gelegenheden benodigd om de route te volgen zijn aangegeven.

Alleen wegen mogen worden bereden.

(e) Stripkaartsysteem gelijk aan systeem c met alleen het verschil dat de dwarsstrepen als een stippellijn zijn aangegeven indien er sprake is van wegen/gelegenheden niet zijnde asfalt.

N.B. De verticale lijn wordt ongeacht de aard altijd als een solide lijn getekend.

(f) Stripkaartsysteem gelijk aan systeem d met alleen het verschil dat de dwarsstrepen als een stippellijn te worden aangegeven indien er sprake is van wegen niet zijnde asfalt.

N.B. De verticale lijn wordt ongeacht de aard altijd als een solide lijn getekend.

(g) Stripkaart waarbij de stripkaart opdrachten zijn voorzien van een afstand, z.g. Stripkaart Internationaal. De stripkaart-opdracht dient te worden uitgevoerd bij het bereiken van de opgegeven afstand. De afstand wordt gemeten vanaf de voorgaande opdracht, m.u.v. opdracht 1 alwaar de afstand wordt gemeten vanaf het beginpunt van de rit.

Indien er sprake is van cumulatieve afstanden dient dit te worden aangegeven. Alle opgegeven afstanden worden dan gemeten vanaf het beginpunt van de rit.

ARTIKEL 2.1 - BOL - PIJL ALGEMEEN

Bij de Bol-Pijl zijn de opdrachten weergegeven door schetsjes die reglementaire samenkomsten aangegeven. Hierbij is de positie van de auto ten opzichte van de samenkomst aangegeven als een bol en de richting waarin op de samenkomst moet worden gereden als een pijl. De opdracht hoeft niet noodzakelijk te leiden tot een richtingsverandering.

Elke opdracht mag slechts één samenkomst weergeven.

ARTIKEL 2.2 BOL-PIJL VARIATIES

2.2.1 Bol-Pijl (TRADITIONEEL)

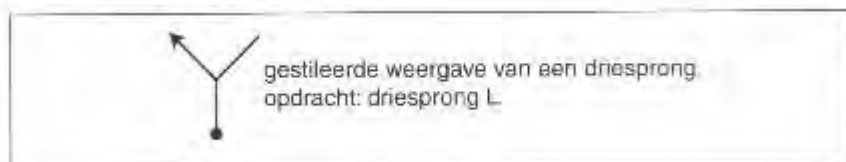
In de genummerde schetsjes die in nummervolgorde dienen te worden gebruikt, zijn de reglementaire samenkomsten **hoekgetrouw** weergegeven.

2.2.2 Gestileerde Bol-Pijl

In de genummerde schetsjes die in nummervolgorde dienen te worden gebruikt, zijn de reglementaire samenkomsten **gestileerd** weergegeven, hetgeen wil zeggen **rechtlijnig en haaks**. Ook indien er zich bochten in de wegen en/of gelegenheden bevinden en of de wegen (gelegenheden) niet haaks bij de

samenkomst uitkomen wordt het als rechtlijnig en haaks weergegeven.

Driesprongen vormen hierop een uitzondering. Bij een drie sprong worden de samenstellende wegen rechtlijnig weergegeven en de samenkomst als een Y.



2.2.3. Bol-Pijl Incognito

De schetsjes, die reglementaire samenkomsten weergeven zijn verbonden door een al dan niet grillige lijn. De lijn dient gevolgd te worden van de bol van het eerste schetsje naar de pijl van het laatste schetsje. De tussenliggende schetsjes zijn niet voorzien van een bol en een pijl.

De (grillige) lijn geeft niet de werkelijk wegsituaties weer, in tegenstelling tot de samenkomsten, die wel zo nauwkeurig mogelijk getekend zijn.

ARTIKEL 2.3 BOL-PIJL SYSTEMEN

Enkele Bol-Pijl systemen zijn:

(c) Bol-Pijl waarbij slechts de reglementaire samenkomsten van wegen en/of gelegenheden benodigd om de route te volgen zijn aangegeven.

Wegen en gelegenheden mogen worden bereden.

(d) Bol-Pijl waarbij alleen wegen van reglementaire samenkomsten van wegen en/of gelegenheden benodigd om de route te volgen behoeven te zijn aangegeven.

Alleen wegen mogen worden bereden.

(e) Bol-Pijl systeem gelijk aan systeem c met alleen het verschil dat wegen/gelegenheden niet zijnde asfalt middels een stippellijn worden aangegeven .

(f) Bol-Pijl systeem gelijk aan systeem d met alleen het verschil dat wegen niet zijnde asfalt middels een stippellijn worden aangegeven .

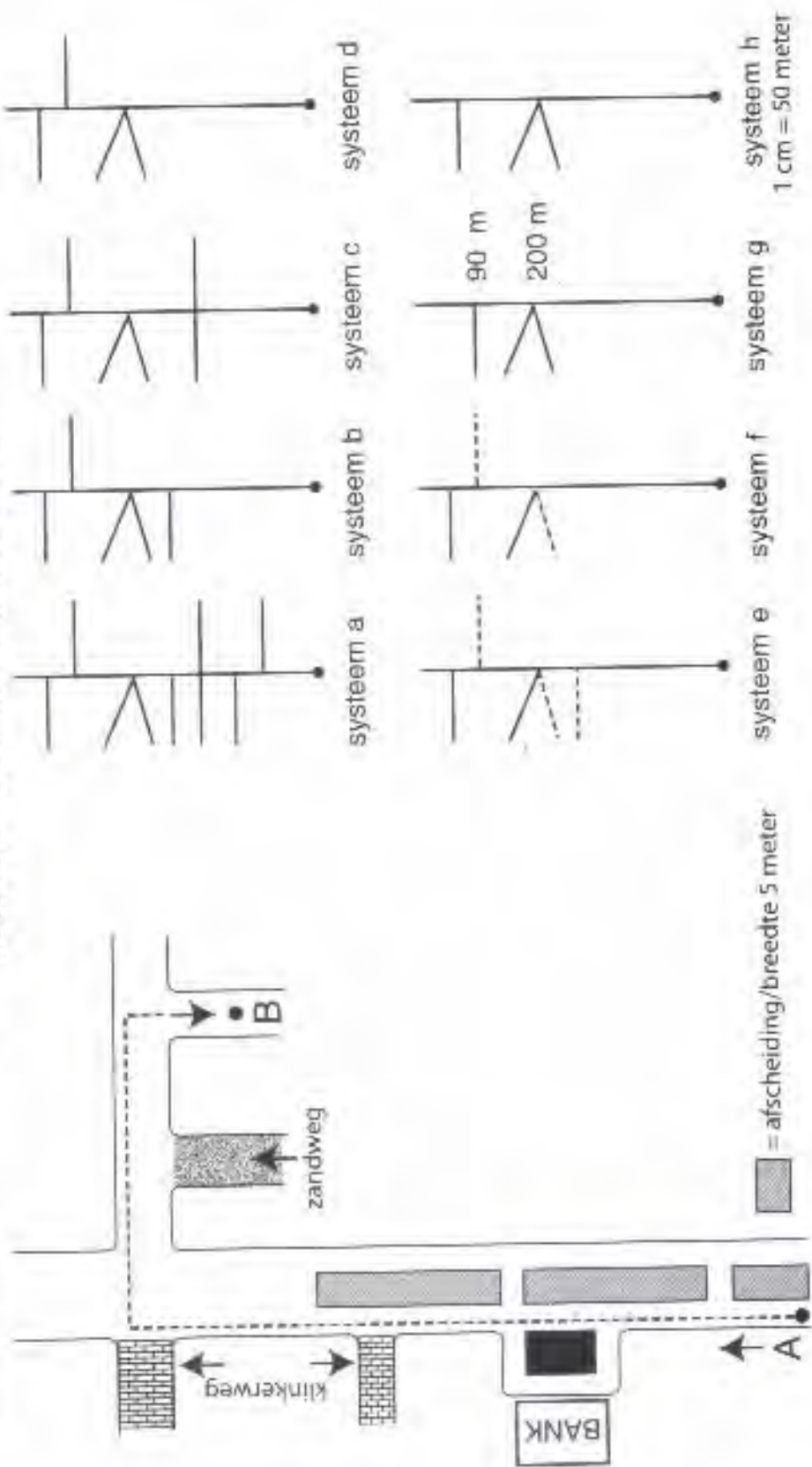
(g) Bol-Pijl waarbij de opdrachten zijn voorzien van een afstand, z.g. Bol-Pijl Internationaal. De Bol-Pijl opdracht dient te worden uitgevoerd bij het bereiken van de opgegeven afstand. De afstand wordt gemeten vanaf de voorgaande opdracht, m.u.v. opdracht 1 alwaar de afstand wordt gemeten vanaf het beginpunt van de rit.

Indien er sprake is van cumulatieve afstanden dient dit te worden aangegeven. Alle opgegeven afstanden worden dan gemeten vanaf het beginpunt van de rit.

FIGUUR 20

DE STRIPKAART-SYSTEMEN

DE ROUTE VAN PUNT A NAAR PUNT B



SRA-E

TECHNISCH REGLEMENT VOOR HET UITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN OP BASIS VAN KAARTMATERIAAL, ROUTECONSTRUCTIE EN/OF LUCHTFOTO'S

Artikel 1 – ALGEMEEN

Artikel 2 – KAARTLEESRITTEN

Artikel 3 – KAARTCONSTRUCTIERITTEN

Artikel 4 – LUCHTFOTORITTEN

ARTIKEL 1 - ALGEMEEN

- 1.1 Op basis van kaartmateriaal kan men ritten onderscheiden zoals:
 - Kaartleesritten
 - Kaartconstructieritten
 - Luchtfotoritten
- 1.2 De kaarten en/of luchtfoto's dienen voorzien te zijn van de magnetische noordrichting (dit geldt niet voor de Blinde lijn).
- 1.3 De schaal van de kaart dient te worden aangegeven. Let er echter op dat de breedte van de kaartwegen geacht wordt niet op schaal getekend te zijn. Afstanden dienen van as tot as van de weg gemeten te worden.
- 1.4 Op de kaart en/of luchtfoto worden zowel wegen als gelegenheden als wegen beschouwd.
- 1.5 Wegen op de kaart en/of luchtfoto worden niet onderbroken door kaarttekens (coördinaatlijnen, busroutes, straatnamen enz.).
- 1.6 Wegen op de kaart en/of luchtfoto worden onderbroken door:
 - kantlijnen
 - duidelijk in de opdracht omschreven barricades
 - doorgetrokken bermlijnenBij het op de kaart voorkomen van wegonderbrekingen, kantlijnen en/of doorgetrokken bermlijnen relevant voor de route, is in het routeboek nadrukkelijk vermeld dat art. 1.6 van het SRA-E van toepassing is.
- 1.7 Indien de afscheiding van een weg op kaart is weergegeven door een enkele/dubbele lijn in de richting van de weg, is dit vermeld in het routeboek evenals de breedte van de afscheiding.

- 1.8 Indien voor een route gebruikt wordt gemaakt van wegen op meerdere kaarten/kaartdelen/luchtfoto's is er sprake van één gezamenlijke kaart.
Er is tenminste één gemeenschappelijk herkenbaar punt op aansluitende kaartdelen/luchtfoto's
N.B. De gemeenschappelijke begrenzingen van de kaart/ kaartdelen/luchtfoto's worden niet als kantlijnen beschouwd.
- 1.9 Indien in het routeboek aangegeven is dat er sprake is van een vrije route, betekent dit dat de te berijden route vrij naar keuze (er is geen vaste route).
Bij een vrije route komen er geen tijd-controles voor.

ARTIKEL 2 – Kaartleesritten

2.1 Algemeen

2.1.1 Men dient bij kaartleesritten een route te rijden aan de hand van de verstrekte kaart en instructies in het routeboek.

2.1.2 Kaartleesritten kunnen o.a. zijn:

- ingetekende lijn
- blinde lijn
- puntenrit
- combinaties van bovenstaande ritten

2.2 Ingetekende lijn

Op de kaart is een lijn ingetekend die zo nauwkeurig en volledig mogelijk, uitsluitend in voorwaartse richting bereden moet worden.

2.3 Blinde lijn

De blinde lijn is gelijk aan de ingetekende lijn, met dien verstande dat de onderliggende kaart is weggelaten.
De blinde lijn geeft dus de wegen/gelegenheden en samenkomsten natuurgetrouw aan.

2.4 Gestileerde blinde lijn

Een gestileerde blinde lijn is een blinde lijn, waarbij de wegen ongeacht de werkelijke situatie, rechtlijnig zijn weergegeven.

Daar waar de blinde lijn een hoek naar R (resp. L) maakt, dient men R (resp. L) af te slaan.

N.B. De richtingsveranderingen bij de samenkomsten hoeven niet hoekgetrouw te zijn weergegeven.

2.4.1 Lijnstukkenrit

De gestileerde blinde lijn is opgesplitst in een aantal losse lijnstukken. In het routeboek is aangegeven wat men moet doen nadat de afstand van een lijnstuk afgelegd is.

2.5 Puntenrit

Men dient de op kaart aangegeven punten via een vrije route aan te doen waarbij het volgende geldt:

- het volledig oppervlak van een punt wordt als punt aangemerkt (tenzij nadrukkelijk anders vermeld).
- een punt dient benoemd te zijn met slechts één letter van het Latijnse alfabet of met slechts één Arabisch- of Romeins cijfer. Dit is niet noodzakelijk voor het begin- en eindpunt.
- goede ORC's/RC's route-controles komen alleen in die punten voor óf in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Per punt kan er maar één goede ORC/RC zijn.

2.6 Overige kaartleesritten

Bij gebruik van een andere kaartleesrit dan hiervoor beschreven, wordt vermeld in het routeboek dat art. 2.6 van het SRA-E van toepassing is.

ARTIKEL 3 – Kaartconstructieritten

3.1 Algemeen

3.1.1 Men dient aan de hand van de gegeven instructies in het routeboek een route op de verstrekte kaart in te tekenen (construeren) en te berijden.

3.1.2 Kaartconstructieritten kunnen o.a. omvatten:

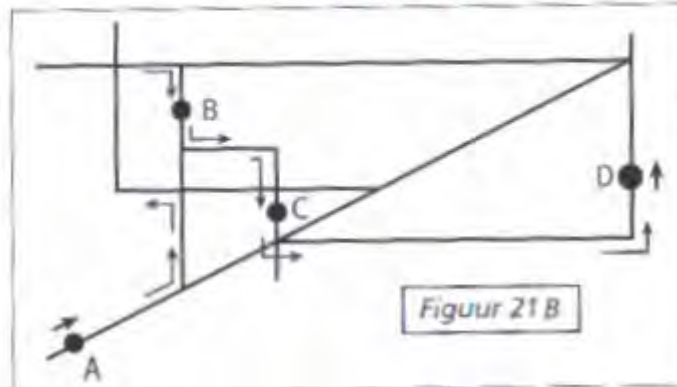
- ingetekende lijn met barricaden
- puntenrit
- pijlenrit
- langste/kortste route
- combinaties van bovenstaande ritten

3.1.3 Evt. intekentijd (om te construeren), dient volledig benut te worden aan het begin van de rit (tenzij anders vermeld).

3.1.4 Bij het construeren moet:

- een doorgaande route geconstrueerd worden (keren en achteruit rijden mag niet!).
- een weg waarop geen doorgaande route kan worden geconstrueerd, als doodlopend beschouwd worden.
- bij het opnemen van een punt (b.v. eindpunt) in de constructie, rekening gehouden worden met de richting van dit punt.

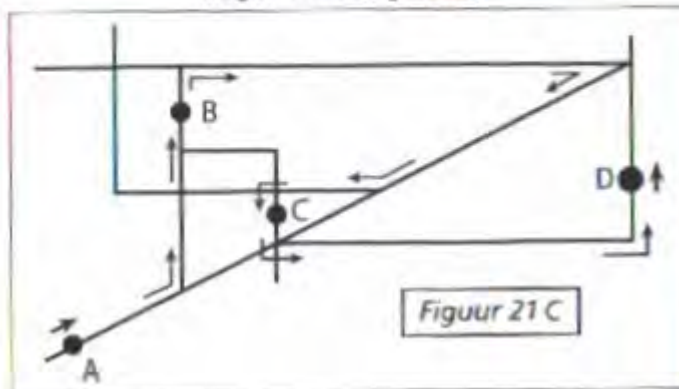
*totaal kortste route van A naar D via B, C
waarbij samenkomsten van wegen slechts eenmaal
mogen worden gebruikt.*



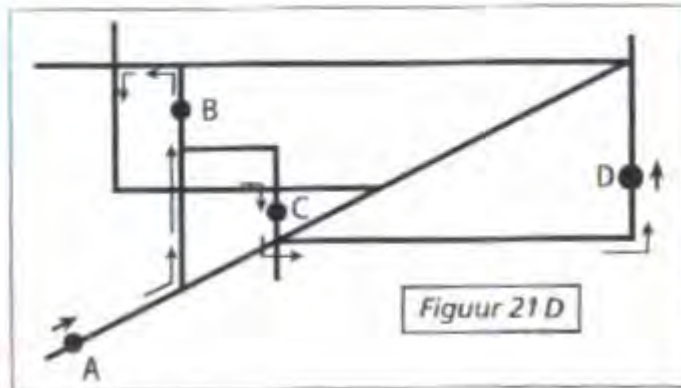
3.2.4 De van punt(pijl) tot punt(pijl) kortste (of langste) route.

Het construeren van de route dient hierbij stapsgewijs te geschieden en wel steeds van punt(pijl) tot punt(pijl). Indien hierbij bijvoorbeeld van x naar z via y een van punt tot punt kortste route dient te worden geconstrueerd, dan wordt eerst de kortste route van x naar y geconstrueerd en vervolgens de kortste route van y naar z (zie figuur 21 C en D).

*van A via B, C naar D
van punt tot punt kortste route
waarbij wegen en samenkomsten slechts eenmaal
mogen worden gebruikt.*



van A via B, C naar D
 van punt tot punt kortste route
 waarbij wegen en samenkomsten meerdere malen
 mogen worden gebruikt.



- 3.2.5 Bij het toepassen van de eerder genoemde systemen wordt bij de constructie ook rekening gehouden met bepalingen zoals:
- wegen en/of samenkomsten van wegen mogen slechts eenmaal worden gebruikt.
 - punten/pijlen dienen in nummervolgorde gebruikt te worden
 - een pijl of pijlen langs wegen geven een verplichte rijrichting aan voor die weggedeelten.
- Indien er sprake is van prioriteit tussen bepalingen is dit uitdrukkelijk vermeld.

3.2.6 Omrijclausule

Indien de geconstrueerde route vanwege rally-/verkeers- of natuurtechnische redenen niet vervolgd kan worden, dient een omrijroute te worden geconstrueerd en bereden (omrijclausule).

Er dient bij de toepassing van de omrijclausule rekening te worden gehouden met:

- de originele constructie o.a. de richting van de route
- hetgeen omschreven is in de opdracht
- de bepalingen behorende bij de opdracht (tenzij anders vermeld)

Indien niet nadrukkelijk anders vermeld dient een omrijroute te worden geconstrueerd waarbij de reeds geconstrueerde route zo kort mogelijk na de onderbreking dient te worden vervolgd (primair). Deze omrijroute dient bovendien zo kort mogelijk te zijn (secundair).

- 3.2.7 Indien tijdens een rit wordt geconstateerd dat een weg/
gelegenheid:
- in werkelijkheid niet aanwezig/zichtbaar doodlopend is,
 - of niet toegankelijk is voor motorverkeer,
- dan kan deze weg/gelegenheid vanaf de betreffende samenkomst tot de eerstvolgende samenkomst bij eventuele verdere constructie in de desbetreffende rit niet meer worden opgenomen.

3.3 SOORTEN RITTEN

3.3.1 **Ingetekende lijn met barricaden (zie figuur 22)**

Op de kaart is een ingetekende lijn aanwezig, welke onderbroken wordt door aangebrachte barricaden die **nooit** overschreden mogen worden.

Men dient bij de constructie de ingetekende lijn zo volledig mogelijk te gebruiken, waarbij uitwijkroutes worden geconstrueerd om de barricade(s) te omzeilen.

Bij de rit **kan** worden aangegeven of er eveneens gebruikt wordt gemaakt van bepalingen zoals:

- de ingetekende lijn mag slechts in voorwaartse richting gebruikt worden.
- de ingetekende lijn mag slechts eenmaal gebruikt worden.
- de ingetekende lijn mag niet worden gekruist.

3.3.5 **Pijlenrit** (zie figuur 25).

De route van het beginpunt naar het eindpunt dient te worden geconstrueerd via de aangegeven pijlen, die **zo volledig mogelijk** moeten worden opgenomen in de constructie.

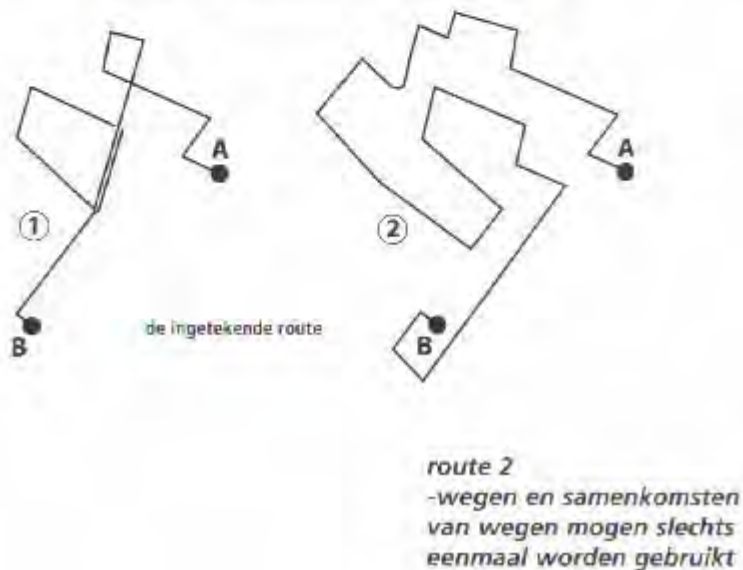
De pijlen:

- moeten gebruikt worden in de richting **van staart naar punt**. (dit geldt niet voor het gedeelte van een pijl voorkomende op een samenkomst omdat dit gedeelte wordt geacht geen richting te hebben (zie art. 3.1.5).
- tellen indien ze benoemd zijn, alleen mee indien een pijl benoemd is met slechts één letter van het Latijnse alfabet, of met slechts één Arabische- of Romeinse cijfer.

Bij de rit **kan** worden aangegeven of er eveneens gebruikt wordt gemaakt van bepalingen zoals:

- Pijlen dienen in hun geheel ononderbroken gebruikt te worden
- Eenmaal gebruikte pijlen worden daarna als niet meer aanwezig beschouwd

kortste route van A naar B (richting globaal Z) via de pijlen.



3.3.6 Overige kaartconstructieritten

Als bij een rit vermeld is dat SRA-E art. 3.3.5 van toepassing is, betekent dit dat die kaartconstructierit afwijkt van het principe van de ritten zoals omschreven in art.3.2 t/m 3.3.4.

ARTIKEL 4. Luchtfotoritten

- 4.1 De artikelen 2 en 3 van het SRA-E zijn eveneens van toepassing op luchtfotoritten, met dien verstande dat i.p.v. de kaart de luchtfoto de basis van de rit is.

SRA-F
TECHNISCH REGLEMENT VOOR HET UITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN
OP BASIS VAN FOTO-ORIËNTATIE
(niet zijnde luchtfoto's)

- Artikel 1 - ALGEMEEN
Artikel 2 - BIJZONDERHEDEN

ARTIKEL 1 – ALGEMEEN

- 1.1 De foto's geven delen van wegen/gelegenheden en/of samenkomsten aan, evenals objecten gelegen bij deze samenkomsten of wegen/gelegenheden.
- 1.2 Bij dit systeem zijn de uit te voeren opdrachten op of bij de al dan niet in volgorde geplaatste foto's aangegeven.
- 1.3 In de omschrijving van de rit dient te worden vermeld op welke wijze de opdrachten moeten worden uitgevoerd.
- 1.4 Indien de foto-opdrachten op meerdere pagina's zijn geplaatst dienen de foto opdrachten per opeenvolgende pagina te worden uitgevoerd, waarbij tevens dient te worden aangegeven op welke wijze de pagina wordt afgesloten.

ARTIKEL 2 - BIJZONDERHEDEN

- 2.1 De foto's moeten samenkomsten (of een gedeelte daarvan) of wegen/gelegenheden (of een gedeelte daarvan), waar van richting dient te worden veranderd, aangeven en objecten die zich links vóór en/of recht vooruit en/of rechts voor van die samenkomst bevinden.
- 2.2 De foto's dienen vanuit de auto duidelijk herkenbaar te zijn. De foto's dienen gemaakt te zijn op de route vanuit de rijrichting.
- 2.3 De op of bij de foto's aangegeven foto-opdrachten dienen altijd te leiden tot een richtingsverandering.
- 2.4 Per foto-opdracht is slechts één richtingsverandering mogelijk.
- 2.3 De foto's moeten normaal herkenbaar zijn en mogen niet in spiegelbeeld worden afgedrukt.

SRA-G
TECHNISCH REGLEMENT VOOR HET UITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN
OP BASIS VAN KOMPASKOERSEN
(zg. Kompasritten)

Artikel 1	ALGEMEEN
Artikel 2	BIJZONDERHEDEN

ARTIKEL 1 - ALGEMEEN

- 1.1 De kompasrit bestaat uit genummerde opdrachten die in nummervolgorde gebruikt dienen te worden.
- 1.2 Elke opdracht bestaat uit een afstand en een magnetische koers.
- 1.3 Voor het uitvoeren van elke opdracht dient eerst de opgegeven afstand afgelegd te worden. Bij het bereiken van de opgegeven afstand wordt de rijrichting bepaald door de opgegeven magnetische koers.
- 1.4 Een koers geeft de rijrichting aan bij een samenkomst van wegen/ gelegenheden. Deze hoeft niet noodzakelijkerwijs te leiden tot een richtingsverandering.
- 1.5 De afstand wordt gemeten vanaf de voorgaande opdracht m.u.v. opdracht 1, alwaar de afstand wordt gemeten vanaf het beginpunt.

ARTIKEL 2 - BIJZONDERHEDEN

- 2.1 De magnetische koers is vrijwel gelijk aan de aanwijzing van een geijkt kompas
- 2.4 Indien er sprake is van kumulatieve afstanden dient dit kenbaar gemaakt te worden.
De opgegeven afstand wordt dan gemeten vanaf het beginpunt.

SRA-H
TECHNISCH REGLEMENT VOOR HET UITZETTEN EN RIJDEN VAN RITTEN
OP BASIS VAN KLOK-ORIËNTATIE

Artikel 1 - KLOKKENRIT ALGEMEEN

ARTIKEL 1 - KLOKKENRIT ALGEMEEN

- 1.1 De klokkenrit bestaat uit genummerde opdrachten die in nummervolgorde gebruikt moeten worden.
 - 1.2 Elke opdracht bestaat uit een afstand en een tijd.
 - 1.3 Voor het uitvoeren van elke opdracht dient eerst de opgegeven afstand afgelegd te worden. Bij het bereiken van de opgegeven afstand wordt de rijrichting bepaald door de opgegeven tijd.
 - 1.4 De afstand wordt gemeten vanaf de voorgaande opdracht, m.u.v. opdracht 1 alwaar de afstand wordt gemeten vanaf het beginpunt van de rit.
 - 1.5 De rijrichtingen zijn weergegeven op basis van de wijzers van een analoge klok met dien verstande dat men zich bevindt in het centrum van de klok komende vanuit de richting van de minutenwijzer/urenwijzer, terwijl de te volgen rijrichting wordt aangegeven door de urenwijzer/minutenwijzer.

Voorbeeld: 100 m 09.00 uur
Komende vanuit de richting van de minutenwijzer dient men haaks naar rechts van richting te veranderen.

Voorbeeld: 100 m 09.00 uur
Komende vanuit de richting van de urenwijzer dient men haaks naar links van richting te veranderen.
 - 1.6 De opdrachten m.b.t. uren kunnen zowel analoog als digitaal worden weergegeven.
- N.B. Indien er sprake is van cumulatieve afstanden dient dit te worden aangegeven. De opgegeven afstand wordt dan gemeten vanaf het beginpunt van de rit.

1. Benoeming wegsituaties

Bij diverse rallies is in de afgelopen jaren sprake geweest van verschillende interpretaties m.b.t. veel voorkomende wegsituaties.

De Reglementencommissie heeft gemeend om hieromtrent bindende uitspraken te doen. Hoewel het geenszins de bedoeling is om alle wegsituaties te benoemen, zijn in het kader van eenduidig handelen de volgende wegsituaties schematisch vastgelegd.

a. Wegsituatie bij hotel Plaza aan de Domineestraat

De mogelijkheid om van en naar hotel Plaza te rijden is noch een weg noch een gelegenheid conform SRA-B Artikel 6.

Er is sprake van een verhoogd trottoir.

b. Wegsituatie Domineestraat /Neumanpad

Neumanpad Ri O heeft een kruisingsvlak met de Domineestraat en het Neumanpad Ri W.

Hier is dus conform SRA-B Artikel 11.1 sprake van een viersprong.

Voorts geldt: Neumanpad Ri O is een weg.

Neumanpad Ri W is een weg.

c. Wegsituatie Willem Campagnestraat/Paloeloestraat/Wanicastraat

Hier is sprake van een weg L direct gevolgd door een driesprong (zie SRA-B figuur 7).

d. Wegsituatie Dr. Sophie Redmondstraat/H.D. Benjaminstraat Ri N.

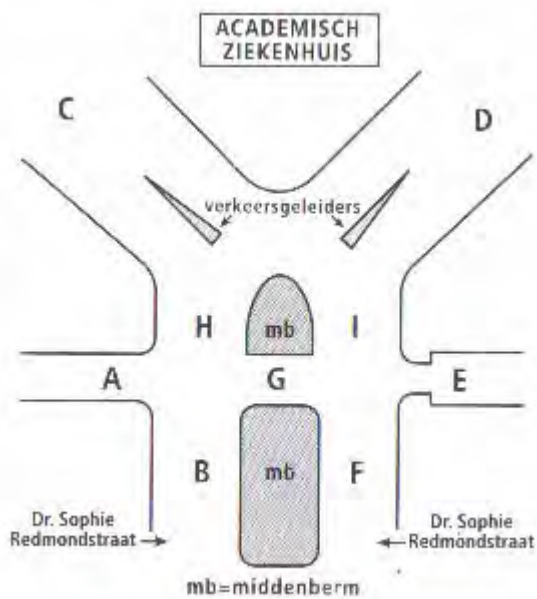
Aan het begin van de H.D. Benjaminstraat is er geen sprake van een verzonken trottoirband doch van een wegversmalling en een drempel.

De H.D. Benjaminstraat is derhalve een weg!

Soortgelijke situaties zijn bijvoorbeeld:

drempels in de Jodenbreestraat en Vaillantsplein/Telesur.

e. Wegsituatie Dr. Sophie Redmondstraat-Flustraat



Van A naar H: eerste weg L
 Van A naar C: eerste weg L
 Van A naar D: 1. eerste weg L
 2. eerste weg R

Van B naar C: geen opdracht
 Van B naar F: 1. eerste weg R
 2. eerste weg R

Van C naar D: eerste weg L
 Van C naar I: geen opdracht
 Van C naar E: tweede weg L
 Van C naar G: eerste weg R

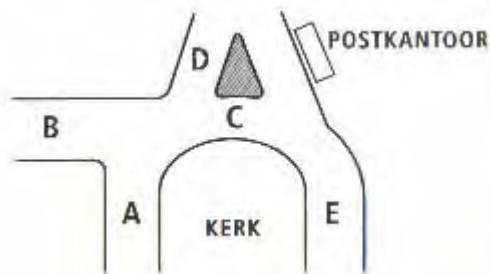
Van D naar C: uitsluitend via G
 Van D naar G: eerste weg R
 Van D naar F: geen opdracht
 Van D naar E: eerste weg L

Van G naar C: eerste weg R

Van H naar I: eerste weg R en direct R

f. Wegsituatie Kerkplein bij de Hervormde Kerk

De mogelijkheden om voor/achter de kerk om te rijden kunnen niet worden aangemerkt als in- en uitrit van de kerk en dienen gekwalificeerd te worden als weg.



van A naar C:
einde weg R en direct rechts aanhouden
of: einde weg R en direct eerste weg R
of: aanhoudend R
enz.

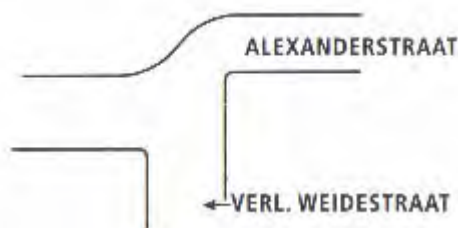
van A naar B:
einde weg L

van A naar D:
einde weg R en direkt links aanhouden
of: einde weg R en direct eerste weg L
enz.

van C naar E:
geen opdracht

g. Situatie Verlengde Weidestraat

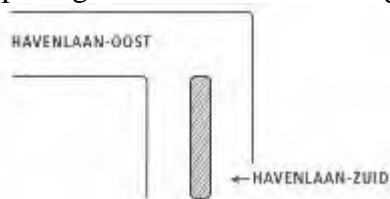
Komende vanuit de Verlengde Weidestraat op de samenkomst Verlengde Weidestraat en de Alexanderstraat is er geen sprake van een einde weg en de doorgaande route is derhalve de Alexanderstraat richting globaal N.



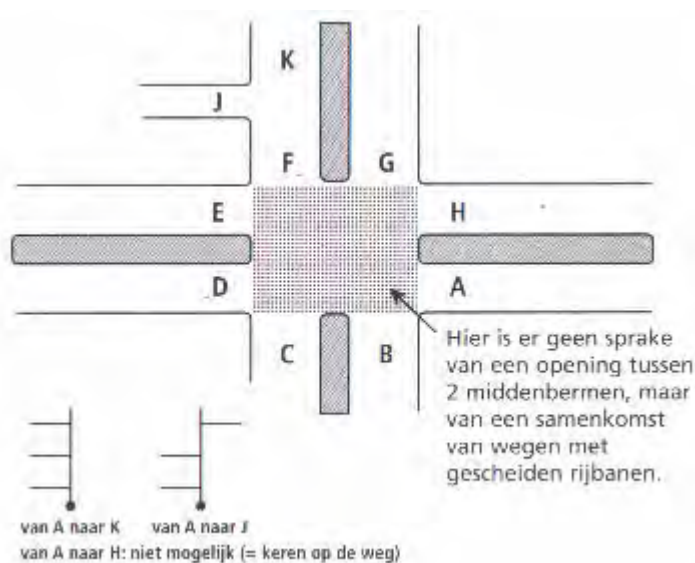
h. Voor een eenduidig gebruik wordt de Verlengde Gemeenlandsweg (weggedeelte gelegen tussen de Zinniastraat en de Thompsonstraat) geacht een weg te zijn waarop zich geen poorten bevinden.

i. Situatie Havenlaan-Oost

De Havenlaan-Oost ter hoogte van de Havenlaan-Zuid dient te worden aangemerkt als een weg, aangezien er hier geen sprake is van een opening in een afscheiding of een opening tussen twee afscheidingen, maar van een begin van een afscheiding.



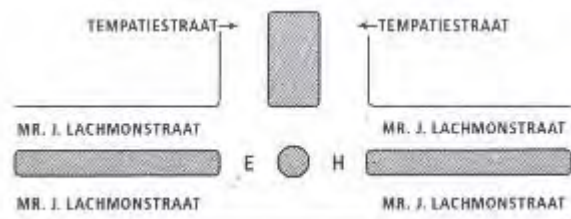
j. Situatie Mr. J. Lachmonstraat/Coesewijnestraat en van't Hogerhuysstraat/Willem Campagnestraat/Havenlaan Zuidk.



k. Situatie Tempatiestraat

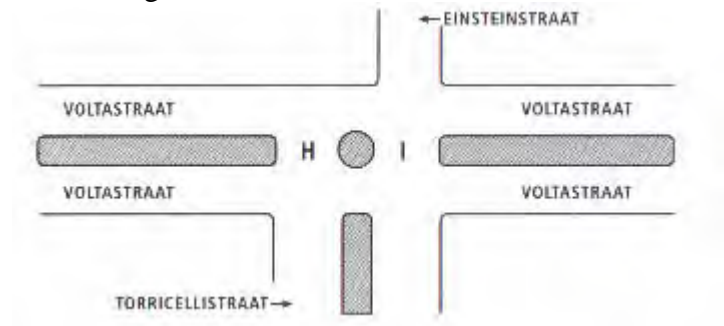
De berm gelegen tussen E en H dient te worden beschouwd als afscheiding van de Mr. Jaggernath Lachmonstraat conform art. 13 van het SRA-B.

N.B. Hier is geen sprake van een afscheiding van de Tempatiestraat.



I. Situatie Voltastraat

De berm gelegen tussen H en I dient uitsluitend te worden beschouwd als een afscheiding van de Voltastraat conform art. 13 van het SRA-B.



N.B. Hier is geen sprake van een afscheiding van de Torricellistraat.
De afscheidingen in de Voltastraat zijn breder dan 20 meter.

m. Situatie Lunastraat/Uranusstraat

De afscheiding gelegen tussen de Lunastraat en de Uranusstraat dient te worden beschouwd als een afscheiding conform SRA-B, art. 13.
Hierbij is sprake van een afscheiding van zowel de Lunastraat als van de Uranusstraat.

n. Situatie Kankawastraat/Martin Luther Kingweg (Highway)

De Kankawastraat is een weg die parallel loopt aan de Martin Luther Kingweg (Martin Luther Kingweg is een weg met gescheiden rijbanen).
De afscheiding tussen de Kankawastraat en de Martin Luther Kingweg wordt niet beschouwd als een afscheiding conform SRA-B, art. 13.

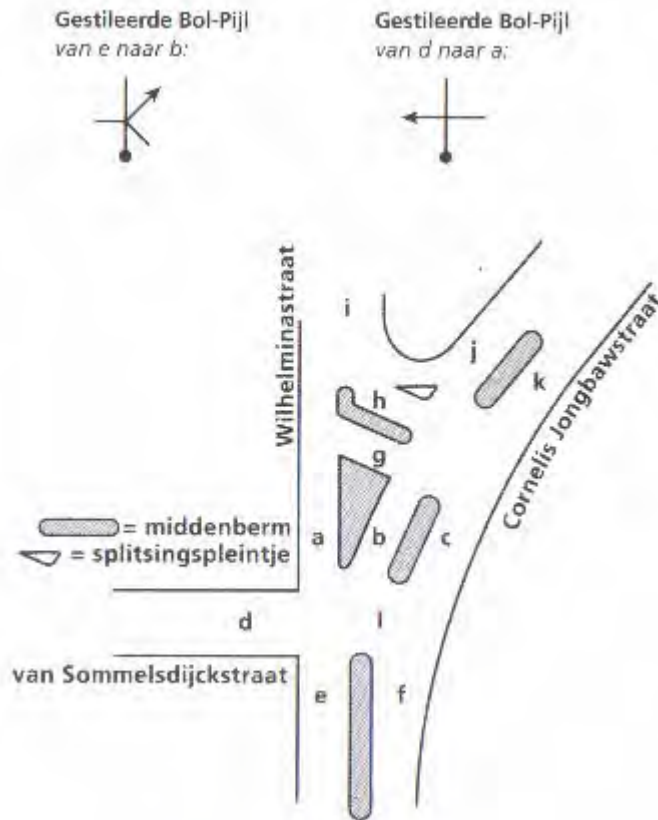
o. Situatie Mr. Thurkowstraat/Aidastraat/Coronastraat en Mr. Thurkowstraat/Kristalstraat/Matzeligerstraat

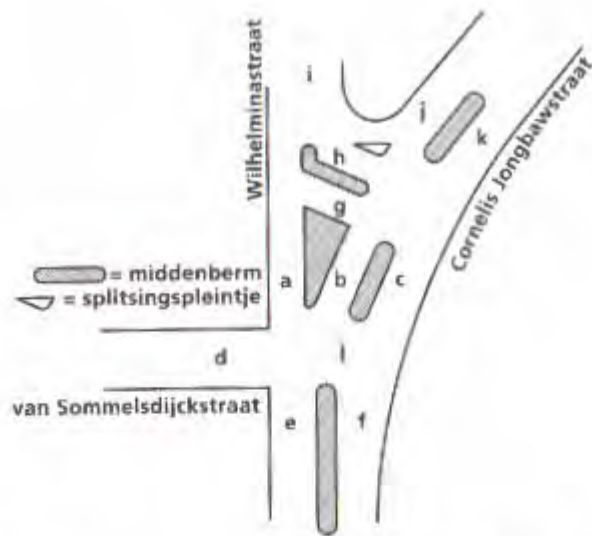
De afscheiding tussen de Mr. Thurkowstraat en de daaraan parallel lopende wegen worden niet beschouwd als afscheiding conform SRA-B, art. 13.

p. Situatie Mr. Rietbergplein (Torarica)

Hier is sprake van een samenkomst van meer dan 4 wegen/gelegenheden waarbij in een routebeschrijving, stripkaart en bol-pijl, uitsluitend de hierna volgende opdrachten kunnen worden gebruikt.

Deze samenkomst vormt een uitzondering op SRA-D, art. 2.2.2 en kan bijvoorbeeld als volgt worden weergegeven:





Routebeschrijving	Stripkaart systeem a/c/e	Stripkaart systeem b/d/f
van e naar d: eerste weg L		
van e naar f: eerste gelegenheid R		niet mogelijk
van e naar b: eerste weg R		
van d naar a: eerste weg L		
van d naar b: een weg L en een gelegenheid R laten liggen		
van d naar f: geen opdracht		niet mogelijk
van c naar i: eerste weg R		
van h naar c: geen opdracht		niet mogelijk
van k naar g: eerste weg R		