

**Nederlandse Rittensport Federatie**

**Uitspraken Reglementscommissie**

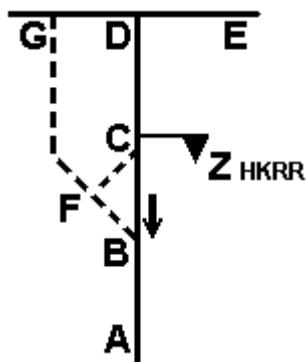
**KAARTLEZEN**



**[NRF-autosport.nl](http://NRF-autosport.nl)**

# INHOUD

- afpijling
- controles
- doodlopende kaartwegen
- doodlopende wegen
- einde weg situaties
- getalcontroles
- kaarttekens
- kaartweg om wegwijzer
- landsgrens
- niet kaartwegen
- nvh opdracht
- ongelijkvloerse kruising
- opdrachten op controle
- opnamepunt 10-2003
- opnamepunt 03-2003
- rotondes
- rotondes en cirkels
- tegengesteld raken/kruisen
- van de kaart afwijkende situaties
- verlegde wegaansluiting 2003
- verlegde wegsituatie 1999
- verplichte rijrichting
- voetbrug
- voetbruggen
- voorkennis 2010 in combinatie  
doodlopende kaartwegen
- voorkennis 2010 verloop van een weg
- voorkennis 2007
- voorkennis 2005
- voorkennis 1999
- voorkennis 1997
- wegaansluitingen



Na afloop van de Keistadronde 2000 ontstond er een meningsverschil tussen de deelnemers en organisatoren van deze rit over de volgende situatie (zie bijgaande tekening).

De **route** is ABCDE. Bij B is in de weg een verticale, naar beneden wijzende ritpijl geplaatst. BFG is een niet op de kaart voorkomende weg en FC is een doorsteek naar de kaartweg.

De uizetter was van mening dat het doorsteekje FC niet gebruikt mag worden omdat artikel 10.c.1. zegt dat "*Indien men door een ritpijl gedwongen wordt een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden, dan blijft men deze niet op de kaart voorkomende weg volgen tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. Het is daarbij niet toegestaan 'doorsteekjes' te gebruiken*".

Een aantal deelnemers was het met deze uitleg niet eens en was van mening dat genoemd artikel op deze situatie niet van toepassing was, maar wel artikel 10.c.2 en het doorsteekje wel gebruikt moest worden.

In de Radarneus (clubblad van de ASV KLM-MAC) van augustus 2000 wordt deze situatie nogmaals uitvoerig besproken en komt men tot de conclusie dat de organisatie toch eigenlijk wel gelijk had.

Om te voorkomen dat genoemde uitspraken een eigen leven gaan leiden heeft de Sectie Kaartlezen gemeend de juiste uitleg van deze situatie te moeten geven.

### Antwoord

De cruciale vraag in deze situatie is: wordt men door een ritpijl gedwongen een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden. Het antwoord is: **NEE**.

### Uitleg

We bekijken eerst een aantal artikelen uit het TRK.

Artikel 2.b: "*Een horizontaal wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse links dan wel rechts gegaan dient te worden*".

Artikel 2.c: "*Een met de punt omhoog wijzende ritpijl geeft aan dat er ter plaatse rechtdoor gegaan moet worden*".

Artikel 2.e: "*Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl, welke tot maximaal 25 meter in een weg (in het terrein) staat, geeft aan dat de betreffende weg ter plaatse niet ingereeden mag worden*".

Als gevolg van de in artikel 2b en 2c genoemde ritpijlen moet er verplicht een bepaalde weg ingereeden worden, men heeft geen andere keuze. Hierdoor kan het gebeuren dat men een niet op de kaart voorkomende weg op dient te rijden.

Anders is het met de in artikel 2.e genoemde ritpijl. Deze dwingt tot niets, hij verbiedt alleen het inrijden van de betreffende weg.

Men zal door een naar beneden wijzende ritpijl nooit gedwongen worden een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden. Wat wel gedaan moet worden, is vastgelegd in andere reglementsartikelen.

## Vraag (ingekort)

Wat is bij een routecontrole bestaande uit een oranje vlag met daarbij een bordje de controle: de vlag of het bordje (dit in verband met het aandoen van de controle uit 1 of 2 richtingen)?

## Antwoord

In artikel 3b (2e alinea) van het ATRR staat vermeld:

Kennelijk achterwaarts geplaatste controles mogen niet worden aangedaan.

De plaatsing van controles mag nimmer aanleiding tot twijfel zijn.

Dit artikel is niet alleen van toepassing op controles bestaande uit een oranje bord, maar ook op controles bestaande uit een oranje vlag, waaraan of waarbij een bord met een letter of getal.

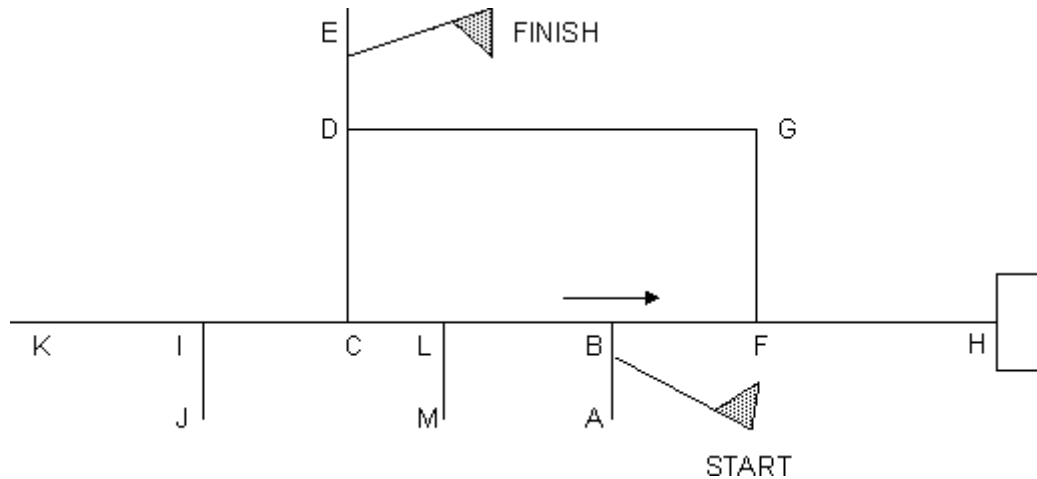
De stand van het bordje is daarbij bepalend voor het al dan niet aandoen van de betreffende controle.

De organisatie dient er dus voor te zorgen dat het bordje (nagenoeg) loodrecht op de weg staat voor het aandoen vanuit 1 richting of evenwijdig met de weg voor het aandoen vanuit beide richtingen.

Artikel 5 van het TRK dient te worden aangevuld met punt m:

"Indien om welke reden dan ook een op de kaart doodlopende weg in doodlopende richting wordt bereiden, dient deze doodlopende kaartweg te worden gevolgd."

Volgens mij bestaan er in de kaartleeswereld misverstanden over de begrippen "samenkomst van kaartwegen" en (niet-) doodlopende kaartweg. Ik wil dit misverstand hier graag aankaarten, om hier duidelijkheid over te krijgen.



**Hoofdroute** is A-B-L-C-D-E. Bij B wordt je door een dwangpijl gedwongen naar rechts. Wat nu?

## Mening 1

Het volgende punt van oppakken is D, omrijroute is F-G-D en route vervolgen.

## Mening 2

Het volgende punt van oppakken is C, omrijroute is F-H-F-B-L-C en route vervolgen.

Mijn ervaring is dat mening 1 in het algemeen als juist wordt beschouwd. Immers, zo wordt verteld, I-K is een doodlopende kaartweg, I-J is een doodlopende kaartweg, en daarmee is C-I ook een doodlopende kaartweg. Dus is C geen samenkomst van drie niet-doodlopende kaartwegen en dus geen kandidaat voor het oppakken van de route. Het is ook intuïtief: als je vanaf C in de richting I rijdt, loop je vanzelf vast.

Ik draag echter mening 2 aan, als ik de definities van het TRK 1999 gebruik.

Ik constateer: "Onder een kaartweg wordt verstaan een op een kaart aangegeven en als zodanig in de legenda vermelde weg." Ik kan dat niet anders uitleggen dan dat L-M, I-C, I-J en I-K allen kaartwegen zijn. Er worden namelijk in deze definitie geen beperkingen gelegd aan het al dan niet doodlopend zijn.

"Onder een doodlopende kaartweg wordt verstaan een kaartweg die op de kaart of aan de rand daarvan ophoudt zonder aan te sluiten op een andere kaartweg." Hier wordt nog eens bevestigd dat L-M, I-C, I-J en I-K kaartwegen zijn. Op onze kaart zijn volgens deze definitie alleen de kaartwegen I-J, I-K, L-M, B-A en D-E doodlopende kaartwegen. Kaartweg C-I sluit aan de linkerzijde aan op de kaartwegen I-K en I-J, en aan de rechterzijde op C-L en C-D. Daarmee is C-I volgens de definitie een niet-doodlopende kaartweg!

"Onder een samenkomst van kaartwegen wordt verstaan de kaartsituatie waar tenminste drie niet doodlopende kaartwegen bijeenkomen." Kaartwegen C-I, C-L en C-D zijn alle drie niet-doodlopend en dus is C een samenkomst van kaartwegen. Dit geldt niet voor bijvoorbeeld L, aangezien L-M wél doodlopend is.

**Conclusie:** De vertakking bij I veroorzaakt dat C een samenkomst van kaartwegen is. Zonder vertakking zou C geen samenkomst van kaartwegen zijn. Deze situatie komt niet voor in het toelichtingsdiagram in het TRK. Persoonlijk vind ik dit een rare situatie, die ondervangen zou kunnen worden door een aangepaste definitie van doodlopende kaartweg, in de trant van: "Onder een doodlopende kaartweg wordt verstaan een kaartweg waarbij het in tenminste één richting niet mogelijk is een aaneengesloten route zonder keren te contrueren waarbij de kaartweg zelf weer bereikt wordt. Deze richting wordt de doodlopende richting genoemd."

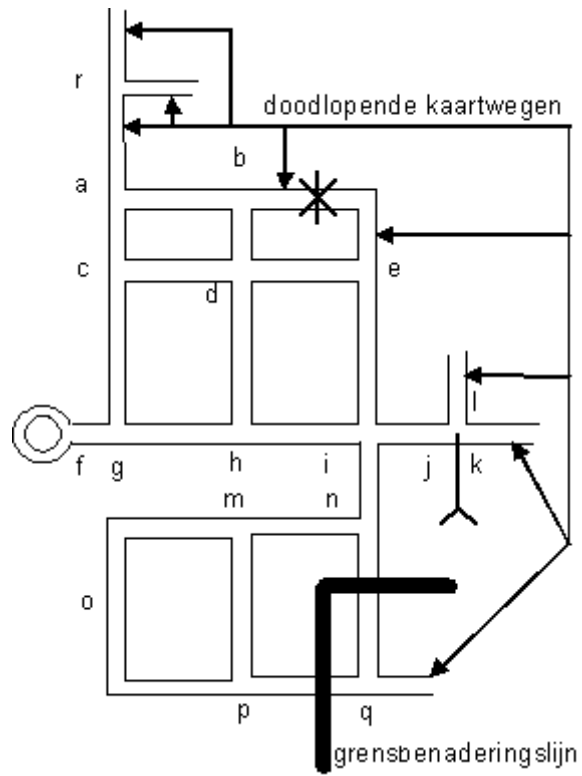
Mijn **vragen** zijn als volgt:

1. Welke mening is juist, mening 1 of mening 2, en waarom?
2. In het toelichtingsdiagram in het TRK wordt bijvoorbeeld het stukje kaartweg ten noorden van a niet als kaartweg aangeduid in de bijbehorende tabel van kaartwegen, terwijl dat volgens de reglementstekst wel het geval is. Is dit een foutje?
3. Finishcontroles staan dikwijls aan doodlopende kaartwegen. Volgens het TRK mogen doodlopende kaartwegen alleen in de niet-doodlopende richting bereden worden en niet in de routeconstructie worden opgenomen. Betekent dit dat indien het reglement letterlijk genomen wordt, dergelijke finishcontroles niet bereikbaar zijn?

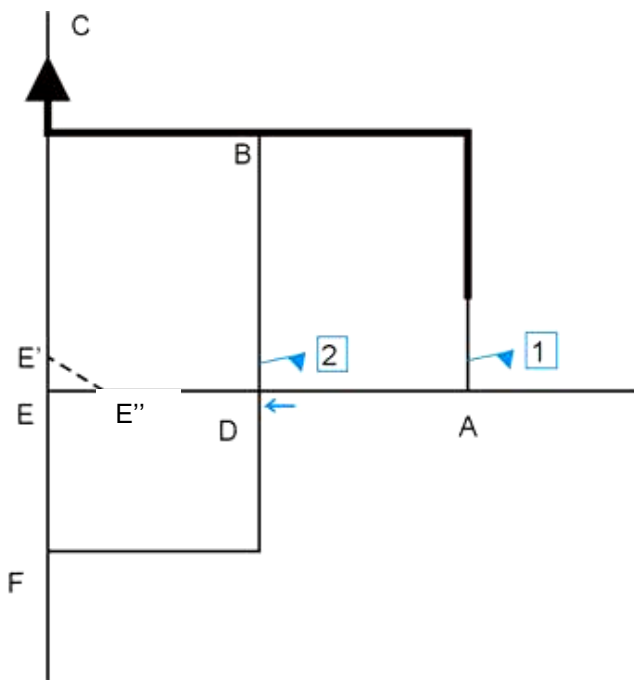
## **Antwoord**

1. Mening 1 is juist. I-C is geen afzonderlijke weg maar er is hier sprake van twee doodlopende kaartwegen C-I-K en C-I-J. Beide wegen voldoen aan de omschrijving van een doodlopende weg. Dit betekent dat C geen samenkomst van wegen is en daarom kan de route niet op dat punt opgehaald kan worden.
2. Deze worden aangeduid als doodlopende kaartwegen en niet als kaartwegen.
3. U dient er van uit te gaan dat de weg waaraan een finish controle (FC) is geplaatst een kaartweg is tot aan de FC en geen doodlopende kaartweg. De rit eindigt bij de FC. Het verdere verloop, al dan niet doodlopend, is niet van belang.

Om in dit misverstand duidelijkheid te scheppen wordt figuur bij artikel 3 aangepast:







## Vraag

Hoofdroute is A-B-C.

Bij A keercontrole 1, opnemen bij B, via D.

Bij D wordt je doorgepijld richting E, nu opnemen bij B via E-F-D.

Bij E in een "Einde weg situatie" verlegt naar E', nu naar B via E'-E-D. E-D niet aanwezig. Nu via E en F naar D.

Bij D een keercontrole 2, nu opnemen bij C.

Vraag is nu mag je direct weer naar E rijden, terwijl je weet dat de einde weg situatie is verlegd, of met deze voorkennis moet je naar C, via F-E-E'-C?

Situatie kwam voor in de Cannenburghrit 2009. Mening uitzetter en een aantal anderen was dat je direct weer naar E mag.

Ik ging via D-F-E-E', verwijzende naar een oude bijlage bij het toenmalige nieuwe TRK van 1997, waar een vergelijkbare situatie werd aangegeven.

Onderbouwing in de bijlage is, dat in het TRK wel iets gezegd wordt over verleggingen aan het begin van een weg en over verleggingen tussen het begin en einde van een weg. Over "Einde weg" wordt niet wat gezegd, ergo mag niet met voorkennis weer worden gebruikt.

## Antwoord

Komende uit D is bij E'' geen sprake van een verlegde wegaansluiting maar van een kaartweg die overgaat in een niet kaartweg E''-E' (zie art 10.a.6), ook al is dit binnen 'X' meter. De voorkennis van het niet kunnen rijden van de kaartweg E''-E blijft behouden tot het opname punt is bereikt (art 9.c).

Na Routecontrole 2 is de herconstructie derhalve: D-F-E-C.

De KLM-MAC vraagt of het mogelijk is het reglement zodanig te wijzigen dat bij getalcontroles geen opdrachten meer geplaatst mogen worden. Hierdoor hoeven de deelnemers de weg niet meer tot aan de getalcontrole in te rijden om te kijken of er bij de controle ook een opdracht is vermeld. Als er bij een getalcontrole toch een opdracht gegeven moet worden kan dit door het plaatsen een lettercontrole met daarbij de opdracht HK en de aanvullende opdracht.

## **Antwoord**

De Sectie Kaartlezen heeft bovenstaand verzoek ingewilligd. Hierdoor krijgt een getalcontrole zijn basisfunctie (alleen keercontrole) terug en wordt de doorstroming bij getalcontroles bevorderd. Vaak wordt namelijk het naar de controle toerijden bemoeilijkt doordat bij een dergelijke controle auto's voor in de weg blijven staan.

## **Aanpassing URK 1999 ingaande 1 september 2000.**

Artikel 2 van het URK 1999 wordt aangevuld met sub g met de volgende inhoud:

Bij een getalcontrole (zie TRK 1 artikel 1e) mogen geen opdrachten worden gegeven zoals omschreven in TRK 1 artikel 1d.

In het verleden heb ik geleerd, dat het al dan niet om iets heen kunnen rijden op een samenkomst van wegen, te maken heeft met het feit of dat "iets" een "ding" is of niet. Als voorbeelden worden in het TRK artikel 7 gegeven de wegwijzer waar men wel, en het hoogtepiltje waar men niet omheen kan rijden. In de laatste versie van de Keistadronde werd een zendmast ten tonele gevoerd. In mijn visie is dit een "ding" en kun je er dus omheen. De uitzetter was echter van mening dat je alleen om een wegwijzer heen kunt rijden.

Wat is de bedoeling van het reglement?

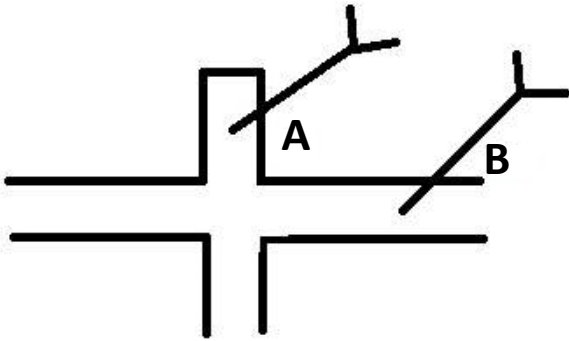
## **Antwoord**

Reeds in 1992 is, na het verschijnen van het TRK 1992, bepaald dat het Y-teken (wegwijzer) het enige kaartteken is waar omheen gereden/geconstrueerd mag/kan worden.

De sectie Kaartlezen ziet geen redenen om dit standpunt te wijzigen.

## Vraag

In welke situatie is er sprake van een kaartweg om de wegwijzer?



## Antwoord

De volgende artikelen zijn van toepassing;

TRK 1 artikel 3. Kaartmateriaal staat bij de toelichting dat J-K-L-J (keerlus) kaartwegen zijn.

TRK 1 artikel 7.e voorbeeld kaarttekens

Uitspraak 1 augustus 1999. Het Y-teken is het enige kaartteken waar omheen gereden/geconstrueerd mag/kan worden.

De Reglements Commissie is van mening dat de situatie uit de Ster van Valkenburg (C) voldoet aan het TRK en er dus sprake is van een kaartweg om de wegwijzer.

Ook in de gevallen A en B is dit geval conform de aangehaalde artikelen en uitspraak.

Het is duidelijk dat wij, zeker in het geval B, het geen mooie val vinden.

Uitzetters zouden zich m.b.t. het zelf intekenen van zaken op de topografische kaart moeten beperken. Kaarttekens gebruiken zoals door het kadaster bedoeld is.

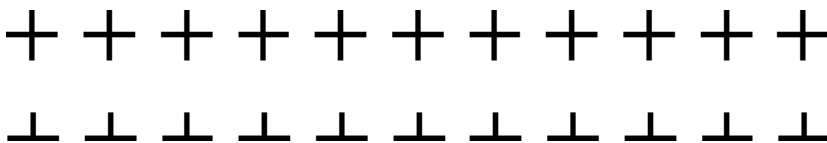
De Topografische Dienst geeft de (lands)grens zowel in de legenda, als op de kaart op verschillende wijze weer. Enerzijds wordt de landgrens op de legenda en de kaart in de vorm van een plusteken weergegeven, anderzijds door een (al dan niet omgekeerde) T. Bij ritten komt het regelmatig voor dat de landsgrens (bewust of onbewust) op de legenda een andere was dan op de wedstrijdkaart. Met name bij ritten waar dit verschil zich (onbewust) voordoet worden hierdoor onnodig fouten gemaakt. Verder kan hierdoor onbedoeld de landsgrens worden overschreden terwijl dit niet is toegestaan.

## Antwoord

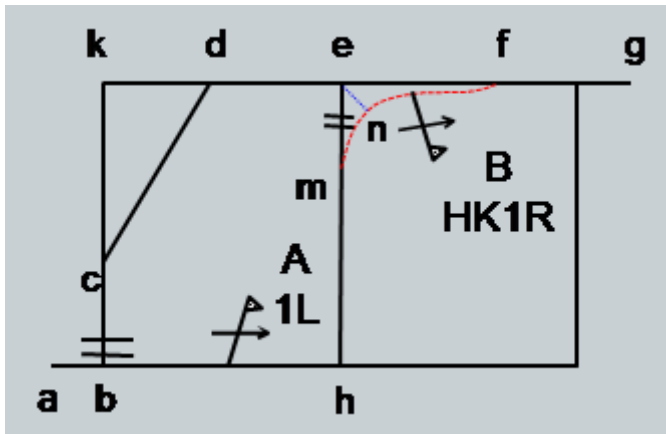
De sectie Kaartlezen vindt het belangrijk dat de rijksgrens onder geen beding wordt overschreden en heeft daarom een aanvulling op artikel 3k uitgegeven (zie jurisprudentie m.b.t. TRK 1999).

Onderstaande twee toevoegingen op het TRK 1999 zijn geldig vanaf 1 september 1999.

- Artikel 3k. van het TRK dient te worden aangevuld met de volgende tekst (inclusief de twee kaarttekens voor de landsgrens):



Beide hiernaast vermelde kaarttekens dienen als kaarttekens te worden aangemerkt, ongeacht hetgeen in de legenda is vermeld”.



**Route;** a-b-c-d-e-f-g  
 b-c onderbroken,  
 opnemen bij c via b-h-m-e-d-k-c.  
 In deze herconstructie dwingt controle A  
 naar links (bij h).  
 m-e gaat over in niet kaartweg m-n-f.  
 Bij n doorsteek, minder dan "Y" meter,  
 naar e.

**Vraag** Doorsteek n-e gebruiken (volgens art. 10.c.2) ?  
 of doorrijden naar controle B (volgens art. 10.c.1) ?

**Anders geformuleerd**

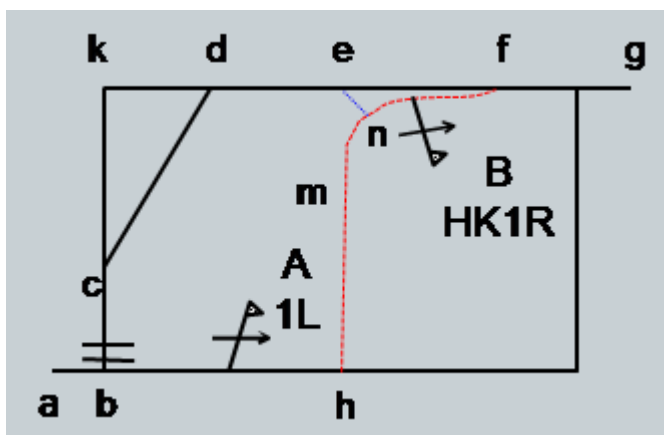
Wordt men door controle A de niet-kaartweg m-n-f opgedwongen (volgens art. 10.c.1)?

Het gaan berijden van de niet-kaartweg is niet het directe gevolg van de opdracht, maar vloeit er uiteindelijk wel uit voort. Hoe moet het woord "gedwongen" uit art. 10.c.1 hier worden geïnterpreteerd?

**Antwoord** RC B is fout, doorsteek n-e gebruiken (volgens art. 10.c.2).

**Motivatie** Na de opdracht 1L bij h naar links. Daar kom je op een kaartweg en construeer je een nieuwe route naar c via h-m-e-d-k-c. Daarmee is de opdracht afgesloten en rij je op de kaartweg h-e. Bij m gaat de kaartweg over in een niet op de kaart voorkomende weg (art. 10.a.6). Omdat je bij n op een niet-kaartweg rijdt (art 10.c.2) moet je bij n het doorsteekje n-e gebruiken.

Indien h-m een niet op de kaart voorkomende weg zou zijn (zie onder) rij je bij n nog op de niet op de kaart voorkomende weg (h-m-n-f) waar je opgedwongen bent door de opdracht en mag je dus het doorsteekje n-e niet gebruiken.



RC B is goed, doorsteek n-e niet gebruiken (volgens art. 10.c.1).

Bij deze **vraag** wordt eerst uitgelegd hoe bij de opdracht NVH gehandeld dient te worden, daarna wordt aangegeven hoe gehandeld dient te worden bij 2 door de vragensteller ingediende situaties.

## Algemene uitleg

Artikel 2.a van het URK vermeldt het volgende:

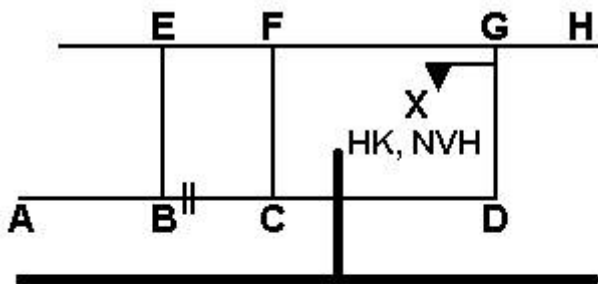
*Indien de opdracht "niet verder herconstrueren" (NVH) buiten de geconstrueerde route wordt gegeven, dan dient de deelnemer door middel van opdrachten naar de geconstrueerde route te worden geleid.*

De opdracht "niet verder herconstrueren" (NVH) mag niet worden gegeven indien de geconstrueerde route op meerdere wijzen kan worden voortgezet.

Het eerste deel van dit artikel is bedoeld om te voorkomen dat het voor de deelnemer ook maar enige twijfel mag bestaan over de route waarlangs naar de geconstrueerde route (terug) gereden moet worden.

In het 2<sup>e</sup> deel van het artikel wordt nadrukkelijk aangegeven dat het **niet** toegestaan om deze opdracht te verstrekken op een plaats waar de geconstrueerde route op meerdere wijzen kan worden voortgezet.

Ter verduidelijking van dit laatste de volgende 2 voorbeelden (het systeem is grensbenadering, tijdens het omrijden mag de grens worden overschreden):



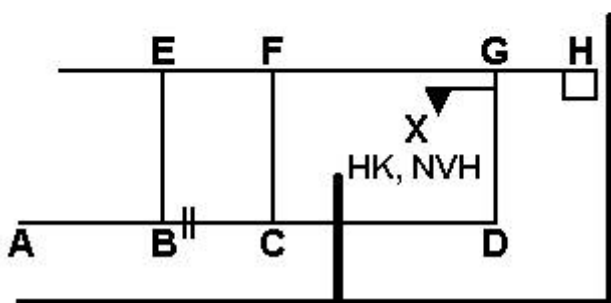
**Route** is ABCFGH. Bij B is de route geblokkeerd en opnemen bij C in de richting F via BEFGDC.

Bij contr. X de opdracht HK,NVH.

Na te zijn gekeerd komt men terug bij G. Hier is slechts 1 geconstrueerde route richting H en het is hier duidelijk dat vanaf G de route naar H moet worden gevolgd.

De **route** is nu ABCFGHGFE.

Dezelfde herconstructie als hierboven en wederom de controle X met de opdracht HK,NVH.



Nu is het onduidelijk voor welke route de opdracht NVH van toepassing is.

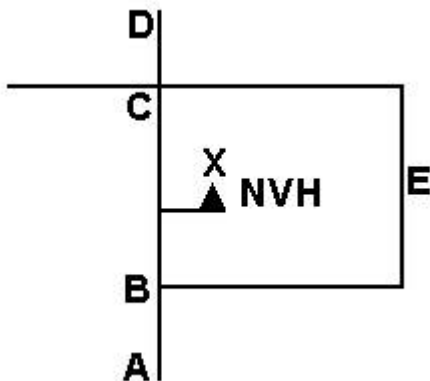
Bij G loopt een geconstrueerde route naar H en naar F.

Het geven van de opdracht NVH is in deze situatie **NIET** toegestaan.

De opdracht HKR, NVH is wel toegestaan. Men gaat dan eerst rechtsaf richting H en vervolgens kan men de opdracht uitvoeren omdat men vanaf G slecht 1 geconstrueerde route heeft richting H.

Ook de opdracht HKL, NVH is toegestaan. Dan vervolgt men de geconstrueerde route vanaf G in de richting F.

Tot slot het antwoord op de voorgelegde situaties:

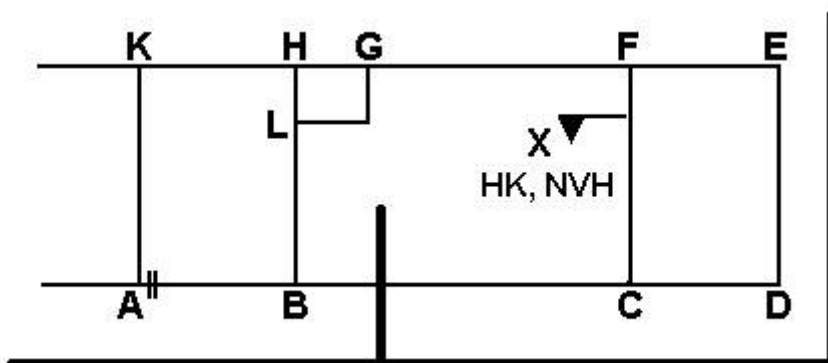


**Route** is ABCEBCD.

In deze situatie mag bij controle X de opdracht **NIET** worden gegeven. De geconstrueerde route loopt 2 keer over de weg BC en het is niet duidelijk welke van deze 2 geconstrueerde routes gevolgd zou moeten worden.

Het is wel toegestaan om bij controle X de opdracht 1x: 1R, NVH te geven. In dat geval gaat men bij C rechtsaf, men bevindt zich dan op een plaats waar de geconstrueerde slechts éénmaal langs loopt en men vervolgt de geconstrueerde route van C naar E.

Ook de opdracht XO, NVH is toegestaan. Bij C viersprong oversteken en van C richting D de geconstrueerde route vervolgen (de opdracht XO staan momenteel niet in het TRK vermeld maar betekent viersprong oversteken).



In bijgaande situatie is de **route** ABLGFCDEFGHK.

Bij A is de route geblokkeerd en opnemen bij B in de richting L via AKHGFCB (tijdens de herconstructie mag de grenslijn worden overschreden).

Vorbij F de controle X met de opdracht HK,NVH.

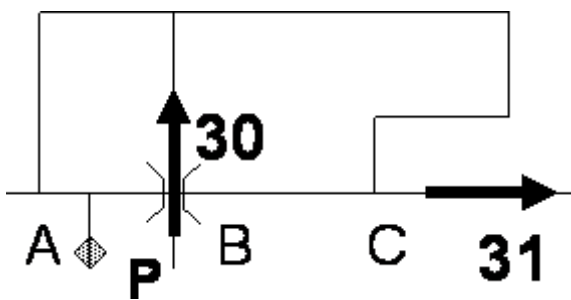
Na bij de controle te zijn gekeerd staat men tegengesteld op de geconstrueerde route FC. Op dit moment kan de opdracht NVH niet worden uitgevoerd. Bij F kan alleen de geconstrueerde route FG worden vervolgd. Dit is dan ook de enig juiste wijze waarop de route kan worden voortgezet.

De gedachte dat door de opdracht NVH het opnemen bij B is beëindigd en dat vervolgens de route bij F moet worden opgenomen is **niet** juist.

Het is dus fout om vanaf de opdracht NVH via FGH terug te rijden naar L om daar de route in de richting G te vervolgen.



De volgende **vraag** is door de uitzetter van de PIJLENRIT 1999 ingediend.  
In de onlangs verreden PIJLENRIT had ik de volgende situatie verwerkt:



Omdat de kaart aangeeft dat er bij B een ongelijkvloerse kruising is, loopt de route van pijl 30 naar pijl 31 via ABC.

Tijdens het rijden van pijl 30 blijkt deze geheel op maaiveldniveau te blijven.

Na controle P te hebben aan gedaan, blijkt dat er geen viaduct is en dat de weg ABC op het zelfde niveau blijft als de pijl.

Op het eerste gezicht lijkt er niets aan de hand. TRK art. 3.i zegt namelijk: “Wanneer uit kaart- tekens en/of tekst blijkt dat 2 kaartwegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn, zonder aansluiting op elkaar te geven”. (Anders gezegd: de wegen lopen door; je mag niet links of rechtsaf).

Nu wordt in het PIJLENRIT-reglement bepaald, dat moet worden gekeerd, indien men een pijl onreglementair dreigt te gaan berijden. Door een afwijking ten opzichte van de kaart in het verticale vlak, dreigt men de pijl daadwerkelijk te kruisen op gelijk niveau. Dat is op basis van het PIJLENRIT-reglement niet toegestaan. Er moet dus worden gekeerd, zodat controle P nogmaals moet worden aangedaan.

Omdat (te) veel deelnemers dit fout deden, zou ik graag willen weten, of ik hier op een originele wijze gebruik heb gemaakt van het PIJLENRIT-reglement, of dat hier sprake is van een “uitzetterlijke” dwaling.

## Antwoord

Artikel 5.j van het TRK zegt: “Indien kaartsituatie en terreinsituatie in het horizontale vlak wel overeenkomen, doch in het verticale vlak niet, dan is er sprake van een op de kaart voorkomende situatie”.

Dit artikel beschrijft exact de situatie zoals deze zich tijdens de PIJLENRIT voordeed en men dient dus aan te nemen dat de werkelijke situatie met de kaartsituatie overeenkomt.

De kaart geeft aan dat, als gevolg van het viaduct -teken, de 2 wegen zich op ongelijk niveau kruisen. Kaartleestechisch kruisen de wegen elkaar dus NIET.

Er hoeft niet te worden gekeerd en de controle P hoeft maar 1 keer te worden aangedaan.

Al geruime tijd staat er nog een aantal vragen open over hoe gehandeld dient te worden na het uitvoeren van een opdracht. De Sectie Kaartlezen heeft zich geruime tijd over deze problematiek gebogen en is tot de volgende uitspraak gekomen:

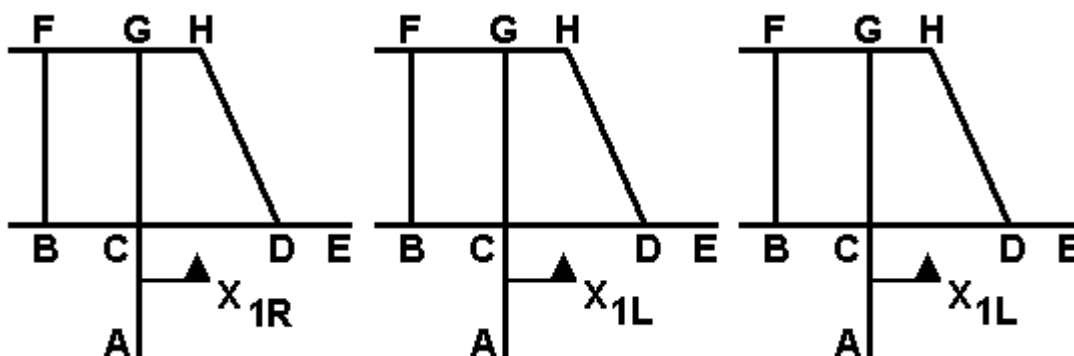
Als bij een controle een opdracht wordt gegeven dient deze met voorrang te worden uitgevoerd.

Indien de opdracht wordt gegeven tijdens het rijden van de geconstrueerde route dient, na het uitvoeren van de opdracht, de oorspronkelijk geconstrueerde route te worden opgenomen op de eerst mogelijke samenkomst van wegen voorbij de plaats waar de opdracht is gegeven

(uitgangspunt hierbij is dat de oorspronkelijk geconstrueerde route op de plaats waar de opdracht wordt gegeven wordt onderbroken, en dit staat los van de vraag of het uitvoeren van de opdracht al dan niet samenvalt met het rijden van de oorspronkelijk geconstrueerde route).

Indien de opdracht wordt gegeven tijdens het rijden van een herconstructie dient, na het uitvoeren van de opdracht, de oorspronkelijk geconstrueerde route te worden opgenomen op de eerst mogelijke samenkomst van wegen voorbij de oorspronkelijke onderbreking.

Hierna volgen enkele voorbeelden (gestippelde wegen zijn niet-kaartwegen):



**Route** is ACDE.

Bij controle X opdracht 1R.

Opdracht uitvoeren door bij C rechtsaf richting D te gaan.

Daarna opnemen bij C in de richting D via DHGC.

**Route** is ACDE.

Bij controle X opdracht 1L.

Opdracht uitvoeren door bij C linksaf richting B te gaan.

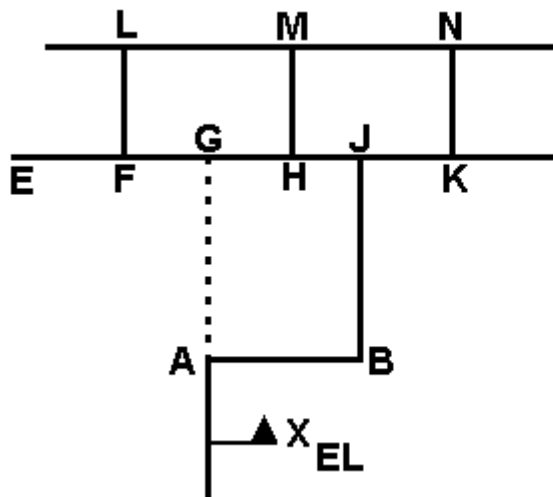
Daarna opnemen bij C in de richting D via BFGC.

**Route** is ACGF.

Bij controle X opdracht 1L.

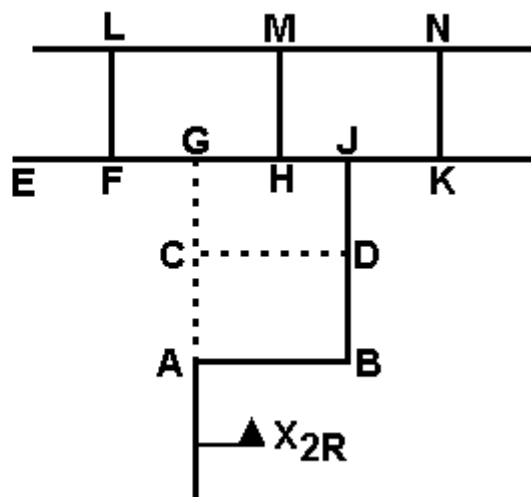
Opdracht uitvoeren door bij C linksaf richting B te gaan.

Daarna opnemen bij C in de richting G via BFGHDC.



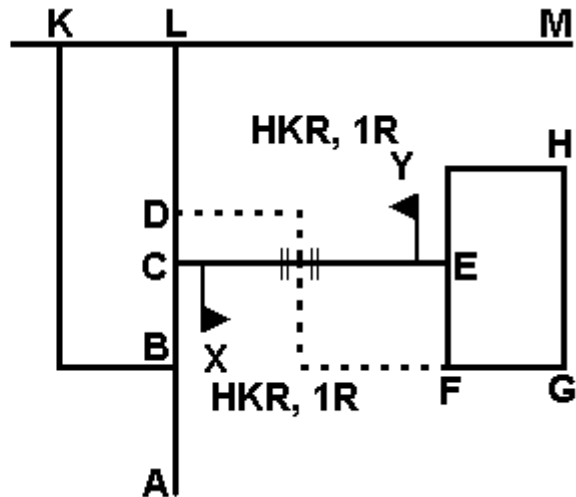
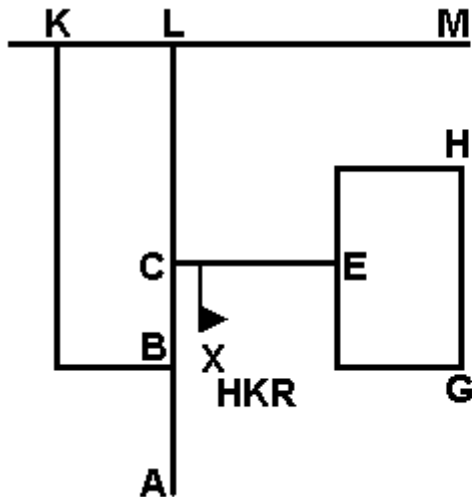
**Route** is ABJHGFE.

Bij controle X opdracht EL.  
Opdracht uitvoeren door bij A rechtdoor niet-kaartweg te gaan berijden en bij G einde weg linksaf te gaan richting F.  
Opnemen bij J in de richting H via FLMNKJ.



**Route** is ABDJHGFE.

Bij controle X opdracht 2R.  
Opdracht uitvoeren door bij A rechtdoor niet-kaartweg te gaan berijden (AB is 1e weg rechts) en bij C rechtsaf richting D (CD is 2e weg rechts).  
Bij D wordt kaartweg bereikt.  
Opnemen bij J in de richting H via DJ.



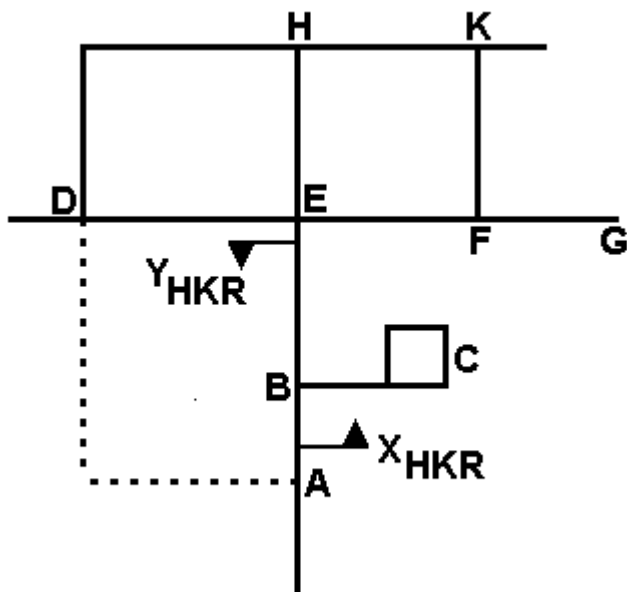
**Route** is ABCEGHECLM.

Bij controle X opdracht HKR.  
Opdracht uitvoeren door bij controle X te keren en bij C rechtsaf richting L te gaan.  
Daarna opnemen bij C in de richting L via LKBC.

**Route** is ABCEFGHECDLM.

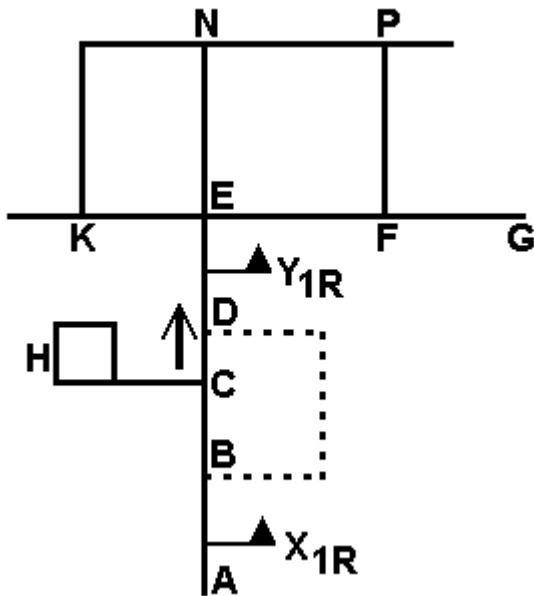
Bij controle X opdracht HKR, 1R.  
Opdracht uitvoeren door bij controle X te keren, bij C rechtsaf richting D en bij D rechtsaf niet-kaartweg op.  
Bij F wordt kaartweg bereikt, opnemen bij E in de richting F via FGHE en route vervolgen EFGHE.  
Bij controle Y opdracht HKR, 1R.  
Opdracht uitvoeren door bij controle Y te keren, bij E rechtsaf richting F en bij F rechtsaf niet-kaartweg op.  
Bij D wordt kaartweg bereikt, opnemen bij C in de richting D via LKBC.

Hierna volgen 2 voorbeelden waarbij de opdracht zowel tijdens het rijden van de geconstrueerde route als tijdens het rijden van een herconstructie wordt gegeven:



**Route** is ABEFG.

Vorbij A controle X met de opdracht HKR.  
Opdracht uitvoeren door te keren en bij A de niet-kaartweg te gaan berijden naar D.  
Punt van opname is B in de richting E via DEBCB.  
Vorbij E controle Y met de opdracht HKR.  
Opdracht uitvoeren door te keren en bij E rechtsaf richting F te gaan.  
De route is nu niet meer bij B op te nemen en het punt van opname wordt nu E in de richting F via FKHE.



**Route** is ABCDEFG.

Vorbij A controle X met de opdracht 1R.

Opdracht uitvoeren door bij B niet kaartweg te gaan berijden naar D.

Bij D naar rechts gepijld in de richting E.

Nu kan het punt van opname worden bepaald en dat is C in de richting D via DENKEDCHC.

Vorbij D de controle Y met de opdracht 1R (tijdens herconstructie).

Opdracht uitvoeren door bij E rechtsaf te slaan in de richting F.

Punt van opname is nog steeds C in de richting D, nu via FPNECHC.

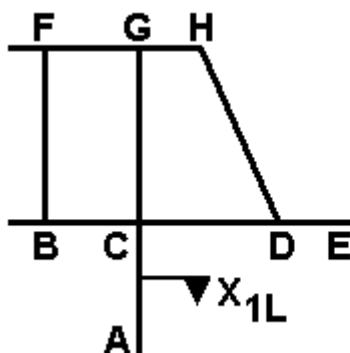
Deze route is te rijden (controle Y staat alleen vanuit zuidelijke richting) en vanaf C wordt de geconstrueerde route gereden.

Vorbij D de controle Y met de opdracht 1R (tijdens rijden oorspronkelijk geconstrueerde route).

Opdracht uitvoeren door bij E rechtsaf te slaan in de richting F.

Punt van opname is nu E in de richting F via FPNE.

De volgende 2 situaties illustreren het verschil tussen een opdracht en een ritpijl.



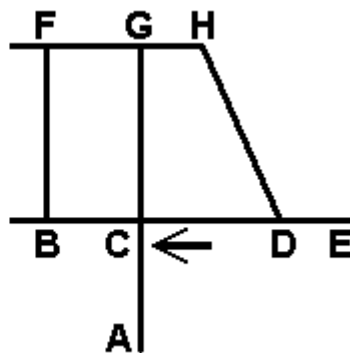
**Route** is ACDE.

Bij controle X opdracht 1L

Opdracht uitvoeren door bij C linksaf richting B te gaan.

Daarna opnemen bij C in de richting D via BFGC.

(de route wordt bij de controle onderbroken).



**Route** is ACDE.

Bij C gedwongen linksaf door ritpijl

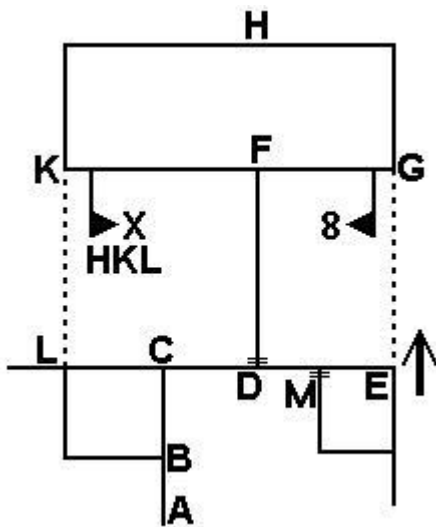
Opnemen bij D in de richting E via BFGHD

(bij een ritpijl wordt de opdracht ter plaatse uitgevoerd, hetgeen betekent dat de route tot aan de samenkomst van wegen (C) wordt gereden en daar pas wordt onderbroken).

Het antwoord op de vraag van H. Jongman betreffende [opnamepunt d.d. 31 maart 2003](#) wordt besloten met de volgende uitspraak:

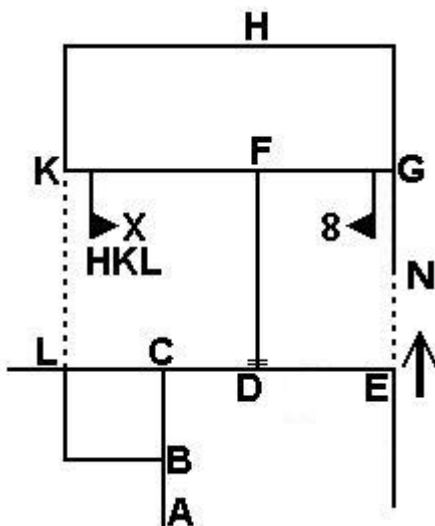
"In zijn algemeenheid geldt, dat "gedwongen" handelingen (zoals het uitvoeren van opdrachten bij controles, het volgen van ritpijlen en het volgen van niet-kaartwegen) eerst volledig moeten worden uitgevoerd en dat pas daarna een (eventueel) nieuw opnamepunt dient te worden bepaald en een nieuwe (her)constructie dient te worden gemaakt."

Mijn **vraag** is nu: wanneer houdt men op met het uitvoeren van "gedwongen" handelingen?



**Situatie 1**

De weg DE is nu geen doodlopende kaartweg meer. Wanneer mag men nu het punt van oppakken bepalen? Meteen bij D? Of bij M? Of pas bij G omdat gedurende het hele traject DMEG er steeds slechts één mogelijkheid tot voortzetting van de route is, en je dus kan spreken van "gedwongen" handelingen? Uit het begeleidende schrijven in het officiële antwoord merk in in ieder geval op dat de eerste afsluiting bij D wel tot een gedwongen handeling leidt, dus indien de tweede niet als zodanig gezien mag worden, waarom niet?



**Situatie 2**

Bij N wordt een doodlopende kaartweg bereikt, die kan worden voortgezet in niet-doodlopende richting. Wordt nu het punt van oppakken bepaald bij N of pas bij G?

**Antwoord**

**Situatie 1**

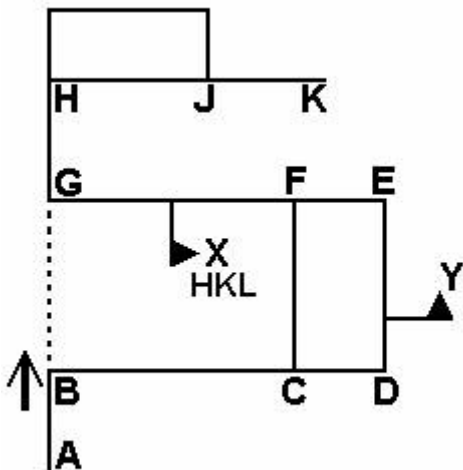
Punt van oppakken wordt bepaald bij D, je kunt op dat punt via op de kaart staande wegen een route bepalen naar de eerstvolgende samenkomst van wegen (= opname punt). Bij D is geen sprake van gedwongen handeling, je kunt via kaartwegen de route voortzetten.

**Situatie 2**

Punt van oppakken wordt bepaald bij N. N-G is weliswaar een doodlopende kaartweg maar volgens TRK 2 art 10.4 mag men deze weg berijden in de niet doodlopende richting en dus kun je bij N via op de kaart staande wegen een route bepalen naar de eerstvolgende samenkomst van wegen (=opnamepunt).

Bij N is er derhalve geen sprake van gedwongen handeling, je kunt via kaartwegen je route voortzetten.

[zie ook uitspraak d.d. 01-10-2003](#)



**Route** (grensbenadering) is ABCDEFGHJK.

Bij B rechtdoor gepijld en via niet-kaartweg naar G. Route opnemen bij C in de richting D.

Vorbij G de controle X (alleen zichtbaar vanuit de richting G) met de opdracht HKL. Opdracht uitvoeren en bij B wordt kaartweg bereikt.

**Mening 1:** Door de opdracht HK bij controle X is punt C niet meer bereikbaar (en D, E en F ook niet) en dient de route bij H te worden opgenomen.

Dus via BCFG naar H (controle Y fout).

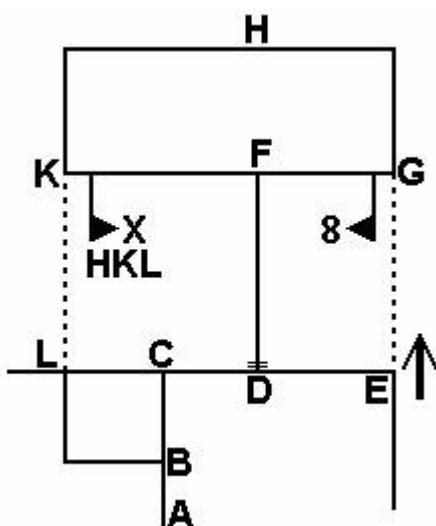
**Mening 2:** De opdracht dient eerst volledig te worden uitgevoerd (keren en linksaf naar B) en daarna dient het punt van opname te worden bepaald. Dus bij C opnemen (is nog steeds bereikbaar) en route vervolgen langs DEF (controle Y goed). Welke mening is juist?

## Antwoord

Mening 2 is juist. Zie artikel 1c:

*Opdrachten op of bij een routecontrole dienen met voorrang op de route- c.q. herconstructieopdracht waarmee men bezig is te worden uitgevoerd.*

**Een ander voorbeeld:**



**Grensbenaderingsroute** is ABCDFGHKFDCL

Bij D is de weg afgesloten en de doodlopende kaartweg volgen, bij E naar links gepijld en bij G wordt kaartweg bereikt.

**Mening 3:** Doordat de route bij D is afgesloten wordt het opnamepunt C in de richting L. Dus vanaf G de kortste route GFD naar C.

**Mening 4:** Vanaf D eerst gedwongen handelingen uitvoeren en pas bij G bepalen hoe verder te handelen. Dat betekent de route opnemen bij F in de richting G via GHK. Welke mening is juist?

## Antwoord

Mening 4 is juist.

In zijn algemeenheid geldt, dat "gedwongen" handelingen (zoals het uitvoeren van opdrachten bij controles, het volgen van ritpijlen en het volgen van niet-kaartwegen) eerst volledig moeten worden uitgevoerd en dat pas daarna een (eventueel) nieuw opnamepunt dient te worden bepaald en een nieuwe (her)constructie dient te worden gemaakt.

## Vraag

Kan het "misbruik" van herconstructies op rotondes worden verboden?

## Antwoord

De Sectie kaartlezen is van mening dat veelvuldig gebruik van (her)constructies op rotondes moet worden vermeden.

Rotondes zijn veelal aangelegd op plaatsen waar een behoorlijke verkeersdruk te verwachten is en waar keren, stilstaan e.d. (om de situatie te overzien of te herconstrueren) niet gewenst is.

De Sectie is van mening dat het nog te vroeg is om het gebruik van rotondes volledig te verbieden maar vraagt de uitzetters met nadruk het maken van (her)constructies op rotondes zo veel mogelijk te beperken.

Mocht dit verzoek niet tot het gewenste resultaat leiden dan zal de Sectie het maken van (her)constructies op rotondes in de toekomst volledig verbieden.

Om aan te geven dat een rotonde zonder problemen in de (gereden) route opgenomen kan worden kan de situatie op de kaart worden omcirkeld.

Aangezien artikel 3.m. van het TRK deze situatie niet voldoende afdekt wordt aan het TRK artikel 3.n. toegevoegd met de volgende inhoud:

*Indien een situatie op de kaart is voorzien van een cirkel, ellips of iets dergelijks, en in werkelijk bevindt zich ter plaatse een (mini)rotonde, dan dient men de rotonde via de geplande route te verlaten, waarbij op de rotonde de kortste route, in toegestane rijrichting wordt gereden. Deze situatie kan nooit aanleiding geven tot een herconstructie.*



De **hoofdroute** is: pijl 1 – A – B – C – pijl 2.

Zowel op de kaart als in het veld is de situatie ABC een minirotonde. Op de kaart is de situatie ABC omcirkeld.

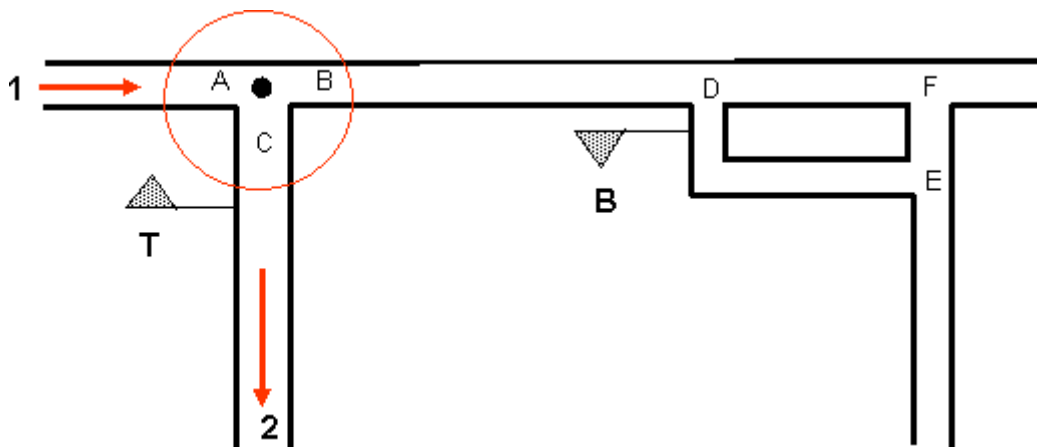
Het verschil van mening spitst zich toe op de uitleg van de uitspraak van 11 april 2002 (vraag van J. Jongman) waarbij het TRK werd aangevuld met de bepaling van artikel 3.n. De uitzetter is van mening dat in deze situatie op de rotonde de route A – C - pijl2 moet worden gereden en niet gaan herconstrueren. Dus alleen RC T.

Deelnemers gaan via C – B – D – E – F en D herconstrueren om alsnog te proberen B – C te rijden. Hun controlereeks is B – T.

## Vraag

Wat is hier de juiste oplossing?

Als de mening van de deelnemers juist is kan de sectie dan middels een tekening de strekking van TRK artikel 3.n verduidelijken



## Antwoord

Controle T is juist.

## Motivatie

Conform artikel 3.n. dient men de rotonde in de geplande richting te verlaten zonder om te rijden.

Overigens is de Sectie Kaartlezen gebleken dat er in de praktijk verschillend wordt omgegaan van de strekking van TRK artikelen 3.m. en 3.n. rond rotondes, het gebruik van de cirkel en de bepaling dat deze situaties nooit aanleiding kunnen geven tot een herconstructie. Te denken valt hierbij aan het plaatsen van een keercontrole in een cirkel.

Dit is voor de Sectie Kaartlezen aanleiding de bepalingen van artikel 3.m. en n. opnieuw te bezien. Hierbij is uitgegaan van het principe, dat men binnen een cirkel een vrije route mag rijden en dat er nooit een controle of ritpijl in een cirkel mag staan.

**TRK artikel 3.m. wordt gewijzigd in:**

*3.m. Indien een situatie op de kaart is voorzien van een cirkel, ellips of iets dergelijks dan dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie exact met de kaart-situatie overeenkomt. Men mag vanaf het punt van binnenrijden van de cirkel tot het geplande punt van verlaten van de cirkel een vrije route rijden. Deze situatie kan nooit aanleiding geven tot een herconstructie.*

**TRK artikel 3.n. wordt gewijzigd in:**

*3.n. Indien in de route in werkelijkheid een rotonde voorkomt wordt er geacht om de betreffende situatie een cirkel te staan. De bepaling van TRK artikel 3.m. is volledig van toepassing.*

Door de wijziging van TRK artikel 3.m. wordt ook URK artikel 2.d. aangepast en een artikel 4.e toegevoegd.

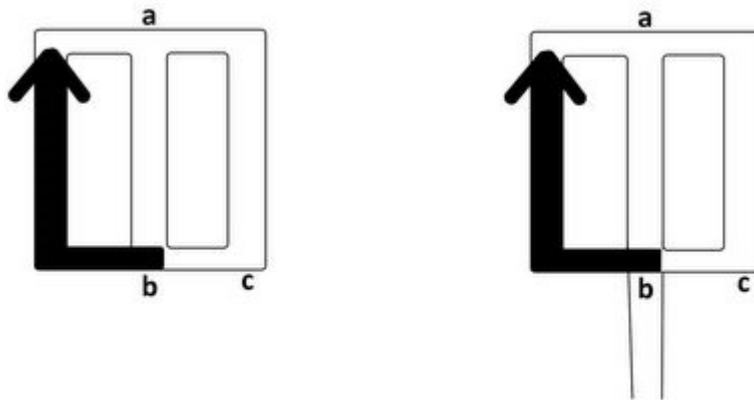
**URK artikel 2.d. wordt gewijzigd in:**

*2.d. Het is **niet** toegestaan binnen een omcirkelde situatie een controle of een ritpijl te plaatsen. Het is niet toegestaan in een Bijzonder Reglement van deze bepaling af te wijken.*

**URK artikel 4.e. wordt toegevoegd:**

*4.e. Indien tijdens een rit de route voert via omcirkelde situaties, dienen de beoogde punten waar men de cirkel in- of uitrijdt conform de kaartsituatie te liggen. Er dient binnen de cirkel ten minste één vrije route mogelijk te zijn van de ingang naar de uitgang.*

**Resumé:** Geen enkel probleem meer maken van situaties voorzien van een cirkel en van in het veld aanwezige rotondes.



## Vraag

Wat is jullie mening over bijgaande tekening(en)?

De route is in beide gevallen abc.

Is hier sprake van :

- a. tegengesteld raken.
- b. tegengesteld rijden.

## Antwoord

Volgens de artikelen 4. e en 4. f van het TRK2 is het duidelijk dat in beide gevallen van a naar c via b gereden mag worden.

"Kruisen of raken van een kaartweg wordt niet beschouwd als het gebruiken van die kaartweg".

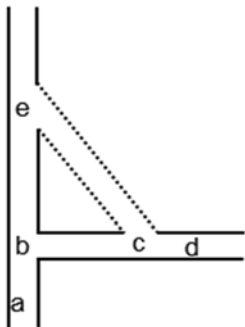
Naar aanleiding van een vraag over de begrippen "X" en "Y" die gebruikt worden in artikel 10. Van de kaart afwijkende situaties TRK deel 2 heeft de Reglementscommissie besloten de onderstaande verduidelijkingen aan het genoemde artikel toe te voegen.

## 10. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

10. a. 5. Van een veranderde wegaansluiting is alleen sprake aan het 'begin' van een weg

10. b. Veranderde wegaansluitingen

Geconstrueerde route is a,b,c,d



Indien bij **b** geen weg naar rechts is of een hek en/of paaltjes de weg afsluiten, dan mag de veranderde wegsituatie **b-e-c** bereden worden als deze route maximaal 'X' rijmeters bedraagt ('X' rijmeters volgens het Bijzonder Reglement).

De route voortzetten bij **c** in de richting van **d**.

Indien **b-e-c** meer dan 'X' rijmeters bedraagt, dan moet een (nieuwe) herconstructie worden gemaakt conform artikel 8.

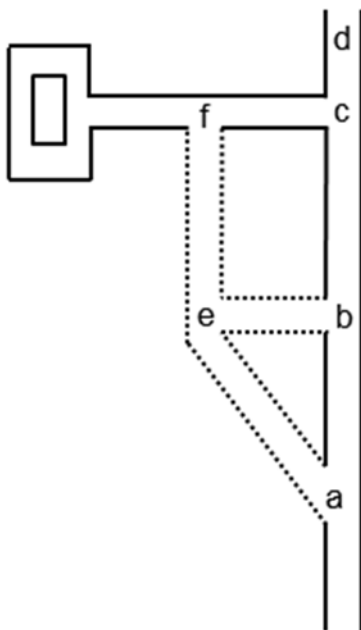
..... Is niet kaartweg

## 10. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

10. a. 3. 'doorsteekje'

10. c. 2. Niet op de kaart voorkomende wegen

Geconstrueerde route is a,b,c,d



Indien bij **a** geen weg rechtdoor is of een hek en/of paaltjes de weg afsluiten, gedwongen de niet kaartweg **a-e** berijden.

Indien de afstand van het 'doorsteekje' **e-b** maximaal 'Y' rijmeters bedraagt (afstand volgens Bijzonder Reglement), dan **e-b** berijden en de route bij **b** voortzetten in de richting van **c**.

Indien **e-b** meer dan 'Y' rijmeters bedraagt dan doorrijden om via een kaartweg **f-c** de route bij **c** voort te zetten in de richting van **d**.

Indien men bij **a** door een ritpijl of opdracht gedwongen wordt de niet kaartweg **a-e** op te rijden, dan moet gehandeld worden conform artikel 10.c.1.. Doorsteekjes mogen daarbij niet gebruikt worden. In dit geval dus doorrijden om via de kaartweg **f-c** de route bij **c** voort te zetten in de richting van **d**.

..... is niet kaartweg

Van Jaap Jongman ontvingen we een aantal situatieschetsen met daarbij de vraag of hier al dan niet sprake is van een verlegde wegsituaties. De Sectie Kaartlezen heeft zich over deze vraag gebogen en is tot de conclusie gekomen dat het huidige TRK onvoldoende aanknopingspunten biedt om deze vraag goed te kunnen beantwoorden.

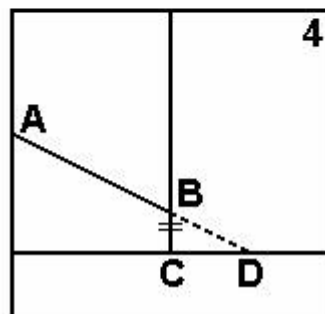
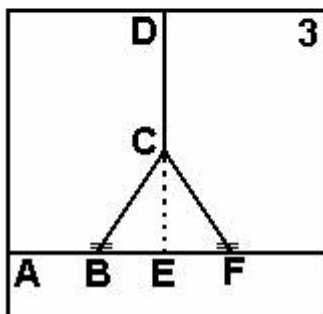
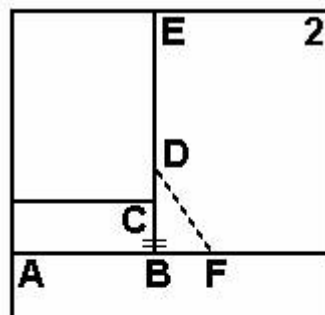
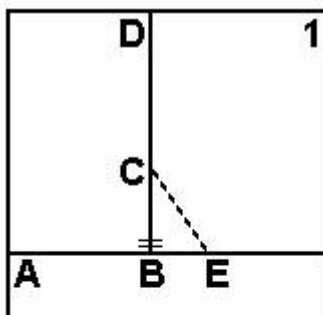
De Sectie heeft daarom besloten om ingaande 1 april 2003 artikel 10.b van het TRK als volgt te wijzigen (het cursief gedrukte gedeelte is toegevoegd):

## Veranderde wegaansluitingen

“Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereden, behalve indien de 'kaart'-situatie **voor of op de eerstvolgende samenkomst van wegen** kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 'X' rijmeters. De 'kaart'-situatie dient men zoveel mogelijk in de geplande richting te berijden. Keren is hierbij niet toegestaan”.

De volgende antwoorden zijn gebaseerd op dit gewijzigde artikel.

Onderstaande situaties zijn geheel overzichtelijk en de kaartweg is in alle gevallen te bereiken binnen 'X' rijmeters.



Situatie 1: **Route** ABCD

Situatie 2: **Route** ABCDE

Situatie 3: **Route** ABCD

Situatie 4: **Route** ABC

De nieuwe vervangende aansluiting is aangegeven met een stippellijn.

In situatie 1 en 3 is BEC de nieuwe aansluiting en mag als zodanig worden gebruikt

In situatie 2 mag BFD niet als een nieuwe aansluiting worden aangemerkt.

Dit geldt ook voor BDC in situatie 4.

In beide gevallen mondt de nieuwe aansluiting niet uit, voor of op de eerstvolgende samenkomst van wegen.

Af en toe bereikt ons een vraag m.b.t. hoe te handelen bij een verlegde wegaansluiting als deze zich bevindt in een constructie, op weg naar een keerlus.

## Antwoord

Een "nieuwe" aansluiting vervangt de "oude" aansluiting en mag worden gebruikt om de geplande weg in te rijden. Daar waar de "nieuwe" aansluiting de "oude" weg bereikt moet de kaartweg in de geplande rijrichting worden bereden en is het niet toegestaan in tegengestelde richting te rijden, ook al zou men liever weer terug willen.

Een "nieuwe" aansluiting wordt NIET beschouwd als een "niet-kaartweg".

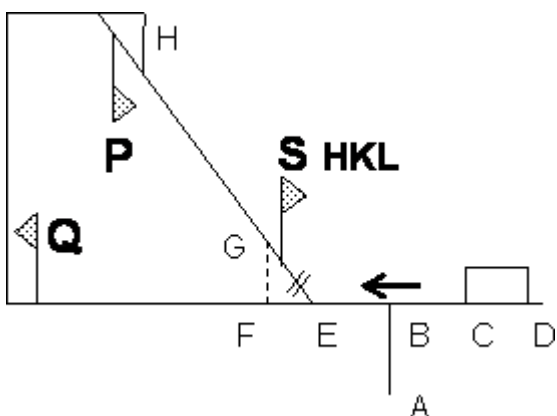
Ter toelichting volgen hier een aantal voorbeelden.

Voor alle voorbeelden geldt:

- De route is ABCD.
- Bij B wordt men naar links gepijld en men wil de route opnemen bij C in de richting D.

Voor de voorbeelden 1 t/m 4 geldt:

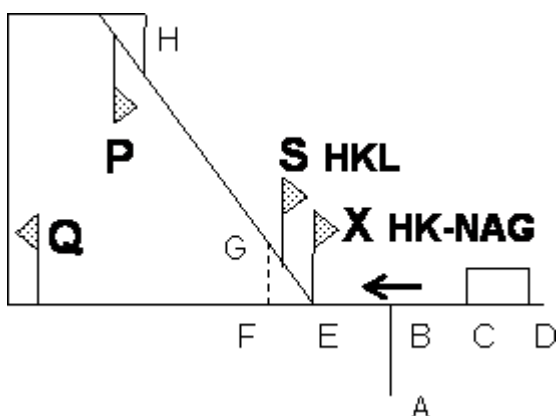
- Bij E is de weg afgesloten en de "oude" aansluiting EG is vervangen door de "nieuwe" aansluiting FG. De afstand EFG is kleiner dan X volgens artikel 10.b van het TRK.



### Voorbeeld 1

Bij G alleen richting H.

Controles P en S.



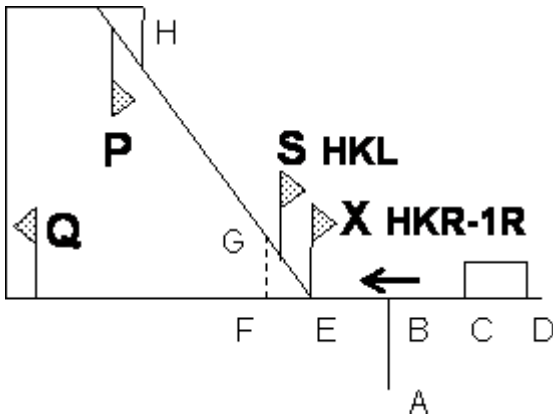
### Voorbeeld 2

Bij E controle X met opdracht HKL NAG

Door de opdracht NAG is er altijd sprake van een nieuwe aansluiting.

Bij G alleen richting H.

Controles X, P en S.



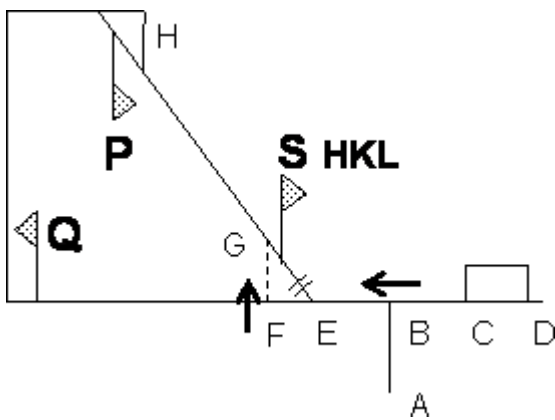
### Voorbeeld 3

Bij E controle met de opdracht HKR, IR

Door deze opdracht wordt FG beschouwd als een niet-kaartweg.

Bij G keuze en direct terug richting E.

Controles X en S.



### Voorbeeld 4

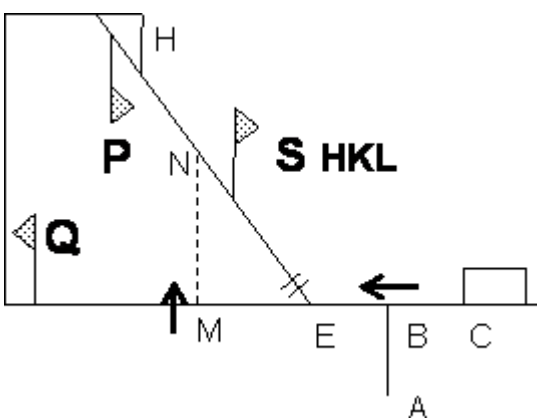
Bij F staat op de nieuwe aansluiting een meewijzende ritpijl.

Door deze meewijzende pijl blijft het een nieuwe aansluiting (ook zonder pijl zou dezelfde route worden gereden). (zie voorbeeld 1).

Controles P en S

In de vorige voorbeelden was de afstand EFG steeds kleiner dan X.

Tot slot een voorbeeld waarbij de afstand EMN groter is dan X.



### Voorbeeld 5

Bij E weg afgesloten.

Nieuwe route EM - langs controles Q en P - HNEB naar C.

Bij M naar rechts niet-kaartweg opgepijld.

Bij N keuze en direct terug richting E.  
Controle S

(blauw verkeersbord met witte pijlen)

## Vraag

Hoe interpreteren wij het blauwe verkeersbord met witte pijlen tijdens de geconstrueerde route en de herconstructie?

## Antwoord

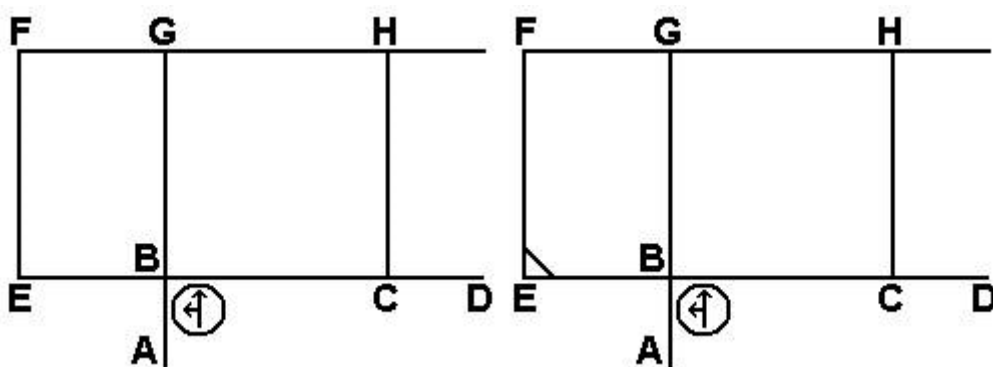
Het verkeersbord geeft aan welke wegen, vanuit de rijrichting gezien, mogen worden ingereeden. Impliciet betekent dit dat alle overige op de situatie uitmondende wegen, vanuit die rijrichting gezien, **niet** mogen worden ingereeden.

Het zegt niets over het inrijden van de wegen vanuit een andere richting.

Als de geconstrueerde route samenvalt met één van de toegestane wegen, kan de opdracht zonder meer worden uitgevoerd.

Als de geconstrueerde route, ten gevolge van het verkeersbord niet mag worden ingereeden, dient een herconstructie te worden gemaakt, waarbij een keuze moet worden gemaakt uit één van de toegestane wegen, met in achtneming van de voor de herconstructie geldende regels.

## Voorbeeld



**Route** is ABCD.

Weg BC **niet** toegestaan

Opnemen bij C in de richting  
D via BGHC.

**Route** is ABCD.

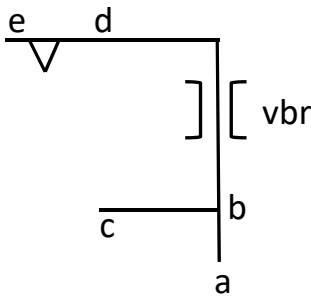
Bij B is het inrijden van de weg BC **niet**  
toegestaan.

Opnemen bij C in de richting D via BEBC.



## Vraag

In de Krabbenrit van 2013 gaf de onderstaande situatie aanleiding tot discussie.



De route is a-b-c.

Bij b geen weg naar c.

Uitleg uitzetter; keren bij b, omdat rijden over een voetbrug niet is toegestaan.

De deelnemers zijn van mening dat bij b rechtdoor dient te worden gereden, omdat hier sprake is van een weg die overgaat in een niet-kaartweg (b-d is geen kaartweg; de voetbrug heeft in feite dezelfde functie als een blokkeringskruis of een onderbreking in de weg).

Bijkomend probleem is dat na doorrijden bij d een kaartweg wordt bereikt, waarna er geen constructie meer mogelijk is: de weg loopt bij e dood en terug naar b-a mag niet vanwege de voetbrug!

## Antwoord

Bij b dient de deelnemer de weg b-d te gaan berijden.

## Toelichting.

Artikel TRK 3.k. *geeft aan dat voetbruggen (Vbr) niet in de route – c.q. herconstructie mogen worden opgenomen.*

Het Vbr-teken zegt verder niets over de 'onderliggende' weg.

Een weg voorzien van een Vbr-teken kan dus beschouwd worden als een weg voorzien van een blokkeringskruis.

In artikel TRK 3.l. staat dat; *Indien op de kaart blokkeringskruisen, blokkeringsstippen, blokkeringsvakken of iets dergelijks zijn aangegeven, dan wordt het niet bedekte gedeelte van de betreffende kaartweg beschouwd als een doodlopende kaartweg.*

Nu komt artikel TRK 10 c.2. aan bod m.b.t. het berijden van een doodlopende kaartweg.

*“Wanneer slechts de keuze bestaat tussen keren of het gaan berijden van een niet op de kaart voorkomende weg, of een doodlopende kaartweg, dan gaat men dus deze niet op de kaart voorkomende weg c.q. doodlopende kaartweg berijden tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen”.*

Er rest dus niets anders dan de weg b-d te gaan berijden.

De uitzetter heeft mogelijk artikel 10.f.2.c. uit het URK over het hoofd gezien.

Hier wordt de uitzetter de optie gegeven de omgekeerde bepaling van TRK 10.c.2. op te nemen, waarbij het **keren prevaleert**.

## Opmerkingen

- De Reglementscommissie is geen voorstander om reglement technische vallen rond de keuze tussen keren en doorrijden in ritten op te nemen.
- Conform artikel URK 10.e. dient de uitzetter twijfel omtrent de 'keuze' volgens TRK 2 artikel 10.c.2. uit te sluiten.

In een rit stond bij een brugteken de tekst "Indoornikse voetbrug". Mag de weg over deze brug bereiden worden?

**Mening 1** (van de uitzetter): de tekst geeft een beschrijving van de brug, net als de tekst "Vbr", de brug moet dus worden gezien als voetbrug en mag dus niet bereiden worden.

**Mening 2** Een brug op de kaart kan alleen worden gezien als voetbrug indien het brugteken wordt begeleid door de tekst "Vbr", die dan als symbool uit de legenda moet worden gezien en niet als beschrijvende tekst. De brug mag in dit geval dus gewoon bereiden worden.

Daarop voortbordurend: bij welke van de volgende begeleidende teksten mag een brug dan bereiden worden:

Optie 1: Vbr

Optie 2: vbr

Optie 3: "Vbr"

Optie 4: Indoornikse Vbr

Optie 5: VVbr

Optie 6: Vbrug

Optie 7: Voetbrug

Optie 8: Voet brug

Optie 9: Indoornikse voetbrug

Optie 10: Platvoetbrug

Optie 11: Fietsbrug

Optie 12: Fietspad

Optie 13: Brug verboden voor motorvoertuigen

Optie 14: Brug verboden voor kaartleesequipes

Optie 15: Brug die de landsgrens overschrijdt

Optie 16: Geen brug

## Antwoord

Mening 2 is juist, derhalve is alleen optie 1 een voetbrug in de zin van TRK artikel 3.k.

## Motivatie

TRK artikel 3.k zegt: "voetbruggen (Vbr) mogen niet in de route worden opgenomen".

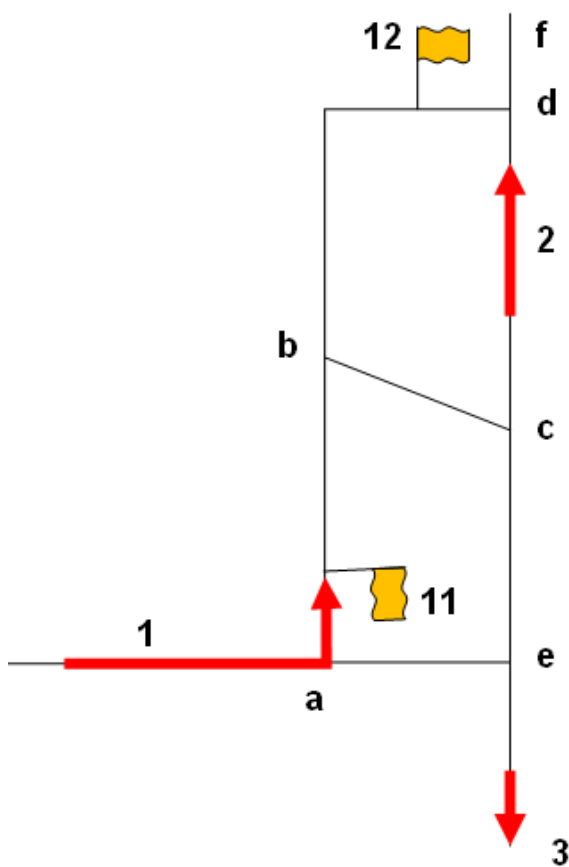
Weliswaar zou uit de letterlijke interpretatie van het TRK zowel "voetbrug" als "Vbr" niet in de route mogen worden opgenomen, maar de strekking van de bepaling is dat een voetbrug die door de Topografische Dienst als Vbr op de kaart wordt gezet niet in de route mag worden opgenomen. Alleen Vbr geeft dan ook een "rijverbod".

De reglementscommissie is van mening dat uitzetters dit soort "quasi puzzelrit-vallen" niet moeten gebruiken in een kaartleesrit.

Voor dergelijke (tekst)vallen kent de rittensport andere soorten ritten.

## in combinatie met doodlopende kaartwegen

### Vraag



Pijlenrit kortste route.

**Hoofdroute** is: Pijl 1 - b - c - pijl 2 - d - b - c - e - pijl 3.

Bij a Rc 11, punt van opname (pvo) b richting c, via a-e-c-d-b.

Bij d Rc 12.

**Vraag** is nu wat wordt het volgende punt van opname en in welke richting?

Volgens uitzetter punt c richting d.

Volgens mij c richting e.

### Motivatie

Na het eerste keer aandoen van RC 12 is c-d-b niet meer te berijden is, omdat d geen samenkomst van wegen is en de RC 12 zijn blokkerende werking daarmee al heeft op punt c.

De voorkennis van deze keercontrole blijft behouden totdat de geconstrueerde route weer is bereden (art 9 TRK deel 2).

Deze analyse van de herconstructie maakt, dat op het moment van het aandoen van RC 12 het eerstvolgende pvo daarom ligt bij c => e voor de route naar de voet van pijl 3.

### Antwoord

Artikel 8 TRK spreekt over het voortzetten van de hoofdroute op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen. Wat een samenkomst van kaartwegen is, is geregeld in TRK 1 artikel 3 lid d.

Zo is punt d geen samenkomst van kaartwegen, maar bijvoorbeeld a, b, c en e wel. Dat de weg d-f een doodlopende kaartweg is, ontnemt punt c niet de status van een samenkomst van kaartweg (niet doodlopend van c-b, c-e en c-d-b).

In dit geval is het opnamepunt na RC 11 inderdaad b in de richting van c. Die route loopt via a-e-c-d naar b. Tussen d en b wordt die route onderbroken door RC 12.

Nu het volgende opnamepunt bepalen daarbij is uitsluitend de opgebouwde voorkennis van belang TOT die volgende samenkomst en NIET VERDER en moet je de hoofdroute op het opnamepunt kunnen voortzetten.

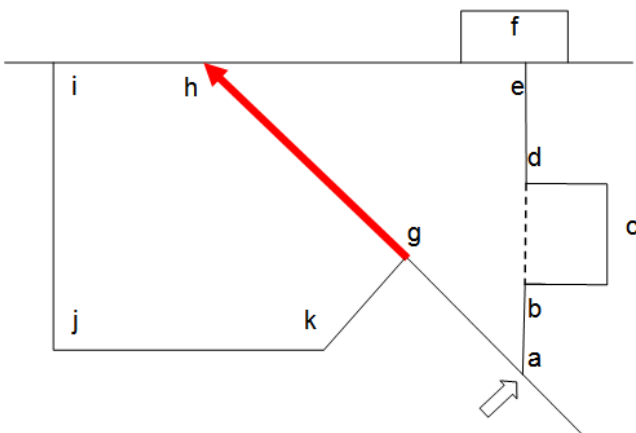
### in combinatie met doodlopende kaartwegen

De samenkomst c richting (d-) b is bereikbaar en niet afgeschermd door bijvoorbeeld controles en dwangpijlen en derhalve het opnamepunt. Dat je op de route na de samenkomst weer door RC 12 wordt gekeerd is niet van belang, immers die controle staat **NA** het opnamepunt (zie de tekst van TRK 2 artikel 9 lid c) en dus kun je een deel van de hoofdroute rijden.

Hierbij is het feit dat d-f een doodlopende weg is van geen belang, zelfs als de RC 12 bij punt c staat blijft de situatie hetzelfde, je wordt geacht de weg tot aan de controle te kunnen berijden (zie art. 1.e.) en daarmee is de voorkennis vervallen.

**Conclusie:** de visie van de uitzetters is juist.

## verloop van een weg



### Vraag

**Hoofdroute:** a-g-h-i , bij a weggepijld.

Ophalen bij g via: a-b-c-d-e-f-e-d-c-b-a-g.  
b-c niet aanwezig, dus bij b gedwongen de niet op de kaart voorkomende weg op en bij d weer op een op de kaart voorkomende weg.

Mag ik nu weg e-d-c-b weer in herconstructie opnemen (d-e-f-d-c-b-a-g) ?

Zie art 9d TRK " d.

Indien men tijdens het rijden van een herconstructie geconstateerd heeft dat het verloop van een weg, tussen het 'begin' en het 'eind', niet overeenkomstig de kaartsituatie is, maar deze weg mag vanwege de bepalingen omtrent van de kaart afwijkende situatie bereden worden, dan mag men de betreffende kaartweg wederom gebruiken. "

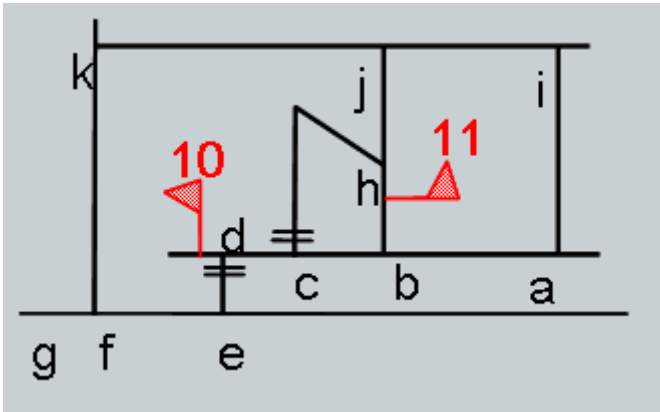
### Antwoord

Nadat je bij b de niet op de kaart voorkomende weg opgereden bent, moet je bij d een nieuwe herconstructie bepalen via: d-c-b-a-g, blijkt d-c niet aanwezig te zijn dan heb je daar voorkennis van en moet je de route bij g ophalen via: d-e-h-i-j-k-g.

Zie ook antwoord op vraag: "Voorkennis 22-2-1999".

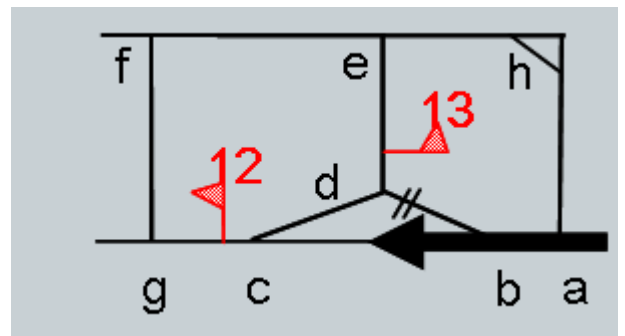
Artikel 9.d TRK is hier niet van toepassing, deze geldt alleen indien men de kaartweg opnieuw in dezelfde richting zou willen opnemen in de herconstructie.

Indien je bij d doorgepijld zou zijn richting e (geen voorkennis over afwezig zijn d-c) dan zou je via e-f-d-c-b-a de route bij g moeten vervolgen (TRK art 9.e.)

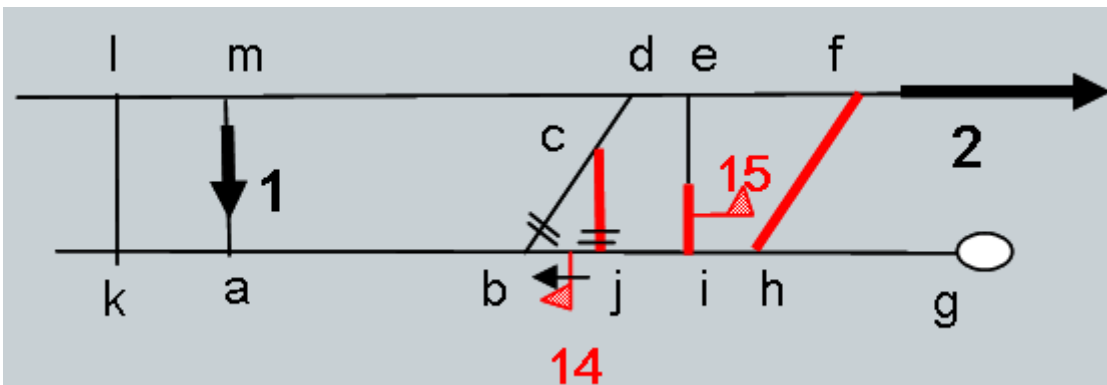


**Hoofdroute**= a-b-c-d-e-f-g  
 d-e niet te rijden, gedwongen RC 10.  
 Ophalen bij f via: d-c-b-h-j-k-f  
 Op b-h RC 11  
 Ophalen bij f via: b-c-h-j-k-f  
 c-h niet te rijden.  
**Vraag** moet je nu keren ivm voorkennis RC 10, of gedwongen rechtdoor rijden en RC 10 opnieuw halen.  
**Antwoord** doorrijden en RC 10 halen

**Hoofdroute**= a-b-c-d-e-f, pijl zo min mogelijk tegengesteld.  
 Op d-e RC 13.  
 Ophalen bij e via: d-c-g-f-e-h-e  
 Op c-g RC 12  
 Ophalen bij e via: c-d-b-a-h-e  
 d-b niet te rijden.



**Vraag** moet je nu keren ivm voorkennis RC 13, of gewoon gedwongen rechtdoor rijden en RC 13 opnieuw halen.  
**Antwoord** doorrijden en RC 13 halen



**Routeopdracht:** kortste route tussen pijlen, zo weinig mogelijk gebruik rode wegen, indien route niet mogelijk nieuwe route construeren, voorkennis vervalt bij rijden pijl.

Pijl1-a-b-c-d-e-f-pijl 2  
 b-c niet te rijden, b-j-i-h-g-h-i-j-b-a-k-l-m-d-e-f-pijl2 (geen rood)  
 op j-b RC 14, j-i-e-f-pijl 2 (minste rood) op i-e RC 15, i-j-c-d-e-f-pijl2  
 j-c niet te rijden

**Vraag** moet je nu keren ivm voorkennis RC 14, of gedwongen rechtdoor rijden en RC 14 opnieuw halen.

**Antwoord** doorrijden en RC 14 halen

Conclusie: "Indien er de keuze is tussen keren en het berijden van een weg die volgens voorkennis niet berijdbaar is, dan dient voor de laatste optie gekozen te worden"





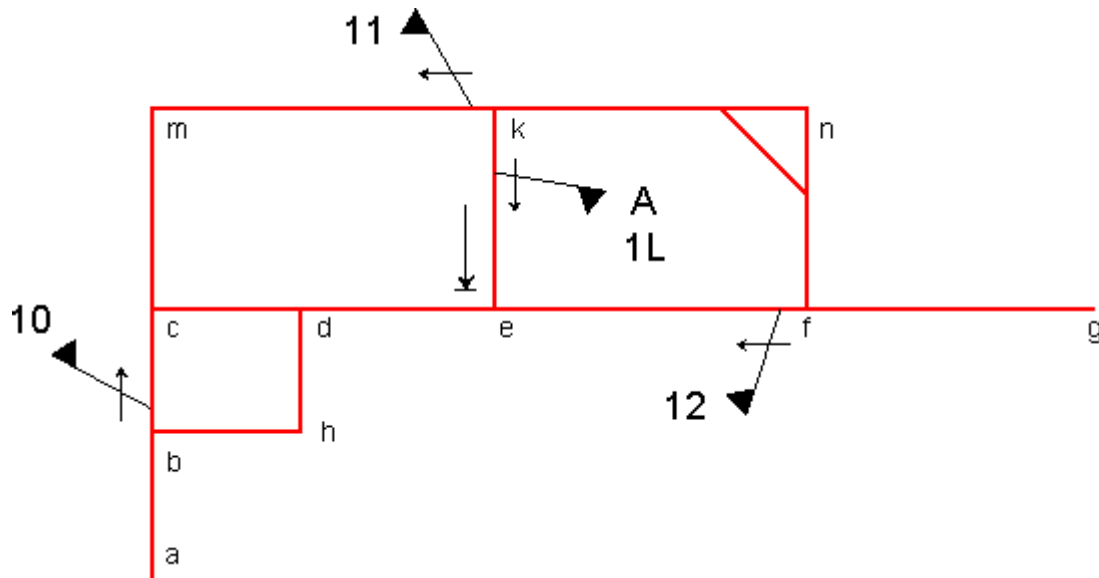
## Motivatie

Tijdens de herconstructie constateren we dat er, volgens art. 2.b., bij e naar links gegaan moet worden.

De vraag is nu hebben we voorkennis van het feit dat we naar links moeten gaan of van het feit dat e-d niet berijdbaar is (vanuit k).

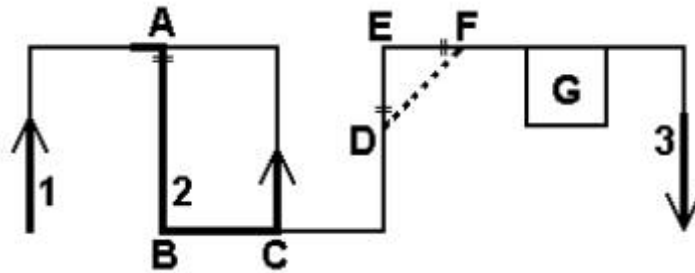
TRK Art. 9.c. zegt: "Indien een weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men gaat hercon-strue-ren dan wordt men geacht het niet berijdbaar zijn van die weg te onthouden totdat men de geconstrueerde route vanaf het opnamepunt heeft bereden." Omdat e-d nog wel berijdbaar is (vanuit f-e) blijft punt e het eerstvolgende samenkomst van wegen. En dient de route daar opgehaald te worden. Dat kan door via k naar e te rijden van het feit dat we op dat punt naar links gepijld worden hebben we geen voorkennis.

Anders is het in de volgende situatie:



Door de opdracht op RC A (1L) hebben we voorkennis dat punt e niet meer bereikbaar en is de eerstvolgende samenkomst van wegen punt f.

Het betreft een pijlenrit, van pijl tot pijl de kortste route en de pijlen zo kort mogelijk tegengesteld (liever niet).



**Route** is pijl 1, A-B-C-A-B-C-D-E-F, pijl 3.

Op pijl 2 is A-B niet aanwezig, opnemen bij C via keerlus G.

Bij D gaat de kaartweg over in een niet op de kaart voorkomende weg.

F-E is niet aanwezig, dus doorrijden naar keerlus G.

Volgens de uitzetters doorgaan met pijl 3 (voorkennis dat F-E er niet is).

Volgens de deelnemers mag men terug naar C.

Volgens artikel 9c van het TRK mag D-F nogmaals bereden worden. Zie ook tekening en toelichting NRF-Info "Een vernieuwd TRK". Volgens de uitzetters alleen in de richting F-G en volgens de deelnemers ook in de richting G-D. Graag een uitspraak in deze kwestie.

## Antwoord

Bij D gaat de kaartweg over in een niet op de kaart voorkomende weg en bij F wordt de kaartweg bereikt. Bij het bereiken van de kaartweg dient opnieuw de kortste route naar C te worden bepaald en dat is in deze situatie F-E-D-C.

Men constateert nu dat de weg F-E niet te berijden is en dat punt C niet meer bereikt kan worden. Teruggaan in de route is niet meer mogelijk en de route dient op de eerstvolgende samenkomst van wegen te worden opgenomen.

Het opnamepunt komt nu te liggen bij de keerlus G en daarna wordt doorgegaan met pijl 3.

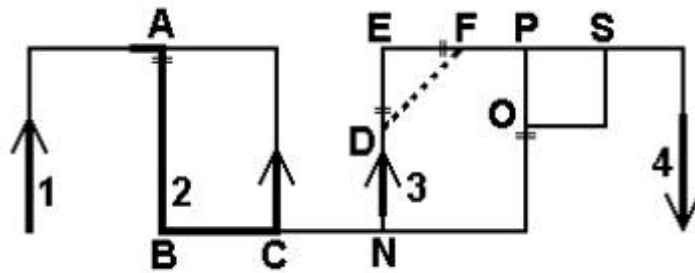
## Opmerkingen

1. Zoals uit het antwoord blijkt hebben de uitzetters gelijk. Opgemerkt hierbij wordt dat artikel 9c van het TRK volkomen los staat van het voorgelegde probleem.

2. Voorkennis over een weg, situatie o.i.d. heeft men alleen vanuit de gereden richting. Vanuit de andere richting dient de situatie opnieuw en afzonderlijk van de andere rijrichting te worden beschouwd.

3. Alhoewel in artikel 9c van het TRK dit niet expliciet vermeld is, gaat het hier over het "wederom gebruiken in dezelfde rijrichting" (zie opmerking 2).

Ter verduidelijking nog 2 voorbeelden (het 1e voorbeeld heeft ook niets met artikel 9c van het TRK te maken):



De voorgaande situatie is iets gewijzigd, de opdracht en het reglement zijn hetzelfde gebleven.

Route is pijl 1, A-B-C-A-B-C-N-D-E-F-P-S, pijl 4.

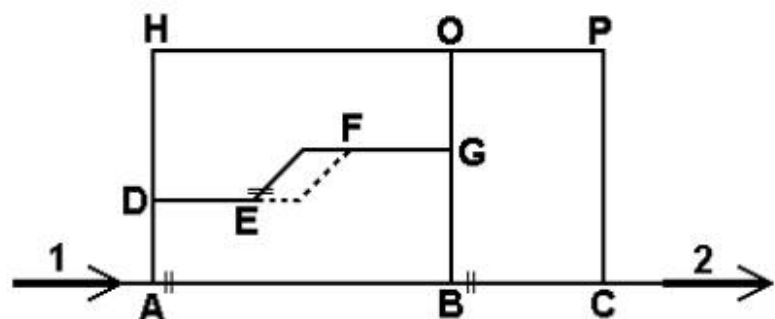
Op pijl 2 is A-B niet aanwezig, opnemen bij C via A-C-N-D-E-F-P-O-N-C (dit is de kortste keerlus waarbij geen pijl tegengesteld wordt gereden).

Bij D gaat de kaartweg over in een niet op de kaart voorkomende weg en bij F wordt de kaartweg bereikt.

Nu dient de route te worden vervolgd via F-P-O-N-C en niet via F-E-D-N-C omdat dan pijl 3 tegengesteld wordt gereden (men weet nu dus niet dat F-E niet te berijden is). Bij O is de weg afgesloten en route vervolgen naar S. Nu nogmaals opnemen bij C via S-P-F-E-D-N.

Men mag nu de weg P-F-E-D-N wel gebruiken omdat men nog niets weet over deze weg in deze richting.

Tot slot een voorbeeld waarop artikel 9c van het TRK wel van toepassing is:



De route is van pijl 1 naar pijl 2 via A-B-C.

Bij A is de weg in de richting B afgesloten. Opnemen bij B via A-D-E-F-G-B.

Men heeft nu geconstateerd dat het oude weggedeelte E-F niet te berijden is en vervangen is door een nieuw gedeelte.

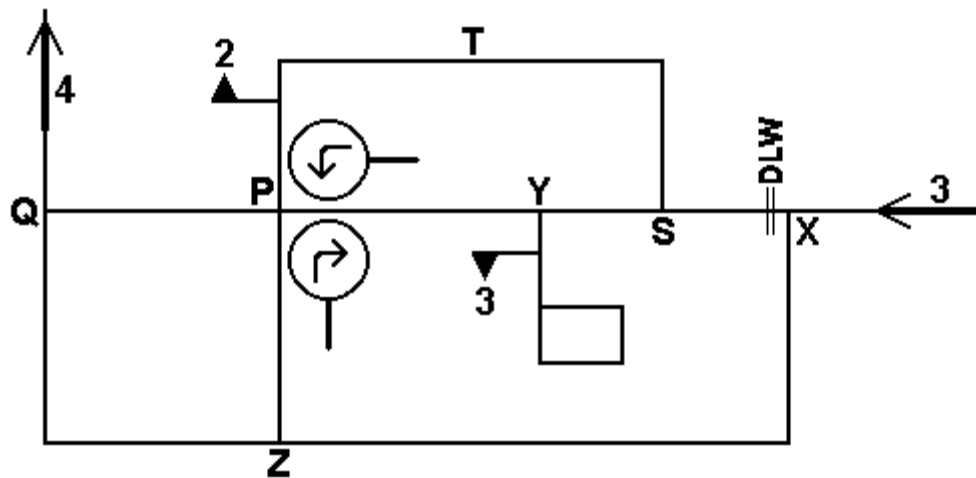
Bij B is de weg in de richting C afgesloten. De route opnemen bij C door vanaf B door te rijden naar A en vervolgens naar D.

Nu zegt artikel 9c van het TRK: als men tijdens het rijden van een herconstructie geconstateerd heeft dat het verloop van een weg tussen het "begin" en het "eind", niet overeenkomstig de kaartsituatie is, de betreffende kaartweg opnieuw gebruikt mag worden.

In deze situatie mag men volgens artikel 9c van het TRK dus opnieuw gebruik maken van de weg D-E-F-G.

Men kiest nu voor de route D-E-F-G-O-P-C omdat deze korter is dan D-H-O-P-C.

## Probleemstelling



**Geconstrueerde route** van pijl 3 via X, S, Y, P en Q naar pijl 4.

Bij kruising X rechtuit geblokkeerd door DLW.

Route opnemen bij S in de richting Y.

Herconstructie van X via Z, P en T naar S.

Vlak voor kruising P pijl officieel verkeersbord dat uitsluitend rechtsafslaand verkeer op de kruising toestaat.

Nieuwe herconstructie van P via keerlusje beneden Y (gekeerd door RC 3), en terug naar P en alsnog via T naar S.

Rijdend van Y naar P, vlak voor de kruising een officieel verkeersbord dat uitsluitend linksafslaand verkeer op kruising P toestaat.

Nieuwe herconstructie van P via Z en Q naar P.

Daar mag je eindelijk wel linksaf; gekeerd door RC 2.

Bij kruising S kun je nu niet meer komen.

Discussie ontstond vervolgens over de vraag waar nu de route op te nemen.

Volgens ons bij kruising Y (nogmaals RC 3), omdat het punt van opnemen 'voorwaarts' verschuift en je op deze manier van de geconstrueerde route alsnog Y-P rijdt. Volgens de uitzetter bij kruising P, omdat je nog steeds voorkennis hebt van het feit dat die lus beneden kruising Y niet is te rijden.

**Vraag 1** Route vervolgen bij Y of bij P?

**Vraag 2 (in het verlengde daarvan)** Maakt het verschil, indien RC 3 geen keercontrole is, waardoor de keerlus beneden Y geheel te rijden is?

## Motivatie

Nadat punt S niet meer bereikbaar is verschuift het punt van opnemen inderdaad 'voorwaarts' naar punt Y. Voorwaarde is echter wel dat de herconstructieroute naar dit punt toe berijdbaar moet zijn. Artikel 9.b. van het TRK zegt namelijk:

“Indien een weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men gaat herconstrueren dan wordt men geacht het niet berijdbaar zijn van die weg te onthouden totdat men de geconstrueerde route, vanaf het punt waar men die voort wil zetten, heeft bereden.”

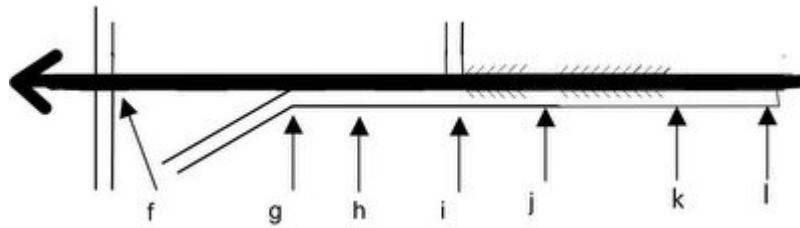
Men is nog steeds aan het herconstrueren, men heeft nog steeds voorkennis en men wordt dus geacht te 'onthouden' dat de lus onder Y niet berijdbaar is. In de praktijk betekent dit, dat zolang men nog voorkennis heeft genoemde lus niet opnieuw in de herconstructie mag worden opgenomen.

Het gevolg hiervan is dat de route niet bij Y is op te nemen en dat het punt van opnemen nog verder 'voorwaarts' verschuift naar punt P in de richting Q.

## Antwoord

**Vraag 1:** punt van opname is P

**Vraag 2:** als de lus te rijden is mag deze bij het herconstrueren opnieuw worden gebruikt en is het punt van opnemen Y.



## Vraag:

Hierbij een vraag over de momenteel populaire variant op de spoorwegovergangen. Volgens mij kan ik bij f, g, i, j, k en l de pijl op rijden en bij h niet. Zou U me kunnen zeggen waar jullie menen dat er sprake is van een wegaansluiting

## Antwoord:

Er is alleen een doorgang bij f, g en i.

## Toelichting:

Er is geen artikel in het TRK of URK die hier expliciet een uitspraak over doet. Wel is er artikel TRK 7.h, die illustreert wanneer kaartwegen een spoorweg kruisen. Hiernaar wordt in de praktijk vaak verwezen als bij parallelwegen een van de kaartwegen bedekt is met een lijnstuk, waardoor de eventuele openingen in de middenberm niet meer zichtbaar zijn.

De commissie volgt deze consensus grotendeels, maar wil daarbij een kanttekening maken. Bij artikel 7.h wordt aangegeven wanneer een spoorweg overgestoken kan worden, bijvoorbeeld bij een onderbreking van de dijktekens (7.h.c) of het schijnbaar naar binnen buigen (7.h.j) van een der parallelwegen.

De kaart geeft hier aanwijzingen waar een *oversteek* mogelijk is. Bij de tekening van de vragensteller is er geen sprake van een 'oversteek': de kaartwegen liggen direct naast elkaar. Met dit in gedachten is de commissie van oordeel dat het niet voor de hand ligt om een onderbreking aan te nemen bij het enkele gegeven van het onderbreken (j) of ophouden (k) van een dijk, of het eindigen van een parallelweg (l).

Het is in werkelijkheid echter wel gebruikelijk dat er onderbrekingen zijn bij zijwegen, en dat moet dan ook worden aangenomen. In lijn met artikel 7.h maakt het daarbij niet uit of de zijweg aansluit op de kaartweg met het lijnstuk of juist die zonder het lijnstuk. Ook maakt het niet uit of de parallelsituatie zich aan beide kanten van de zijweg voordoet (i) of aan één kant (g), en ook niet of de zijweg 'haaks' (i) of 'schuin' (g) aansluit.

Overigens geldt dit alleen bij kaarten waarbij lijnstukken dezelfde kleur hebben als bermlijnen. Als dat niet zo is (bijvoorbeeld rode pijlen en zwarte bermlijnen) zijn de bermlijnen natuurlijk leidend.