

## ALGEMEEN REGLEMENT VOOR ALLE TRAJECTEN

### 1. ALGEMEEN

De 10e Dag van Weesp wordt verreden onder de bepalingen van:

- het NRR van de NRF uitgave 2014,
- het ATRR van de NRF uitgave 2011, versie oktober 2011,
- het DRR en BPR van de NRF uitgave 2000, versie 2014 (B-klasse: artikel 1 t/m 13),
- het WPR van de NRF uitgave 2012,
- het TRK van de NRF uitgave 1999, versie februari 2005,
- en de daarop van toepassing zijnde jurisprudentie en uitspraken.

Voor **ALLE** trajecten geldt dit Algemeen Reglement.

De trajecten 2 en 3 (routebeschrijving en Bol Pijl) worden verreden aan de hand van het Reglement voor Oriëntatie.

De kaartleestrajecten 1 en 4 worden verreden volgens het Reglement voor Kaartlezen.

Tevens zijn de betreffende trajectreglementen van toepassing.

### 2. ROUTECONTROLES

De route wordt onderweg gecontroleerd door **onbemande** en **bemande** routecontroles.

Een **onbemande controle** is herkenbaar aan een oranje bordje (*soms voorzien van een oranje vlag*), met daarop een zwarte letter of getal. De letter of het getal dient u op de controlekaart te noteren.

RC's zijn uitgevoerd zoals beschreven in artikel 4 ATRR (zie voorbeeld bij de starttafel).

Een **bemande controle** is herkenbaar aan een oranje vlag. Hier dient u te stoppen en uw controlekaart te laten afstempelen. Het aandoen van een foute routecontrole of het missen van een routecontrole wordt bestraft met 30 strafpunten.

Een **Gouden routecontrole** is een normale onbemande routecontrole voorzien van een goudkleurig lijstje. Deze controle is een bevestiging van goed en scherp navigeren en dus altijd goed!

#### ALLE ROUTECONTROLES KUNNEN ZOWEL RECHTS ALS LINKS VAN DE ROUTE STAAN

### 3. VASTE TIJDCONTROLES

Tussen de trajecten staan **Vaste Tijd Controles (VTC's)**.

Dit zijn bemande controles die voorzien zijn van een oranje vlag.

Bij deze VTC's wordt door een official de controlekaart van het betreffende traject afgestempeld en de werkelijke passeertijd genoteerd op de tijdkaart.

Bij VTC 1, 2 en 3 worden geen strafpunten gegeven voor het vroeger of later melden dan de ideale passeertijd. De ideale passeertijden zijn richttijden.

Het missen van een VTC wordt bestraft met 60 strafpunten.

Bij binnenkomst van VTC 2 wordt de controlekaart van de eerste 2 trajecten ingenomen.

Na de PAUZE (verplicht 30 minuten) melden de deelnemers zich op **eigen initiatief** op de aan hen opgegeven starttijd bij de startcontrole van VTC 2 voor de start van traject 3.

Bij VTC 4 (finish) wordt elke minuut tijdsoverschrijding met 1 strafpunt per minuut bestraft.

Deelnemers die bij de laatste finishcontrole (VTC 4) méér dan 60 minuten te laat zijn worden niet geklasseerd.

Het te vroeg melden bij deze finishcontrole is toegestaan. Hiervoor worden geen strafpunten gegeven.

#### TIJDSHEMA

	A	B	tijd
traject 1 KL	35 km	35 km	80 min
traject 2 RB	30 km	30 km	70 min
<b><i>Paauze lunch in restaurant Hoeve Landzicht Nieuwer Ter Aa</i></b>			<b>30 min</b>
traject 3 BP	28 km	28 km	70 min
traject 4 KL	38 km	38 km	80 min
<b>totaal</b>	<b>131 km</b>	<b>131 km</b>	<b>330 min</b>

**4. EX-AEQUO**

Als equipes met een gelijk aantal strafpunten zijn geëindigd, dan wordt er gekeken wie het minste aantal strafpunten heeft in het 1e traject, vervolgens in het 2e traject, enzovoorts.

**5. HERSTELCODES**

Langs de route kunnen, al dan niet bij een routecontrole, herstelbordjes (*wit met zwarte tekst*) geplaatst zijn.

De opdrachten op deze bordjes kunnen in **code** staan en hebben **voorrang** op de routeopdracht waar u mee bezig bent. Hieronder staan de gebruikte herstelcodes, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van R (rechts) ook L (links) kan voorkomen.

**Herstelcodes:**

<b>BM</b> - bezig met	<b>ER</b> - einde weg rechts
<b>1R</b> - eerste weg rechts	<b>2GR</b> - tweede gelegenheid rechts
<b>KR</b> - klinkerweg rechts	<b>HK</b> - hier keren
<b>XR</b> - viersprong rechts	<b>HKR</b> - hier keren rechts
<b>XO</b> - viersprong oversteken	<b>⑧</b> - doorgaan met routeopdracht 8
<b>AR</b> - asfaltweg rechts	<b>DMP 8</b> - doorgaan met pijl 8
<b>VR</b> - VRW rechts	

**2x:** - de herstelopdracht alléén uitvoeren bij de **2e passage** van deze routecontrole

**HK - AL ⑦** betekent: hier keren, asfaltweg links en doorgaan met routeopdracht 7.

Herstelcodes kunnen in sommige gevallen alleen bestemd zijn voor een bepaalde klasse.

In een dergelijk geval wordt vóór de herstelcode de klasse vermeld.

Een herstelcode kan ook zonder routecontrole voorkomen (*wit bordje met zwarte tekst*).

**6. CONTROLEKAARTEN**

De controlekaarten mogen **NIET MET POTLOOD**, rode ballpoint of viltstift ingevuld worden.

Doorhalingen of verbeteringen in de controlekaarten worden altijd fout gerekend.

**7. DLW (doodlopende weg)**

Een bordje met de tekst **DLW** (*wit met zwarte tekst*) sluit een weg af.

Wegen welke voorzien zijn van zo'n bordje mogen **NIET** worden ingereden of meegeteld.

**8. RITPIJLEN zijn ASV-pijlen** (zie voorbeeld bij de starttafel)

Ritpijlen kunnen langs de route geplaatst zijn. Deze ritpijlen geven een verplichte rijrichting aan en moeten met voorrang op alle opdrachten worden opgevolgd.

Een ritpijl kan aangeven dat ter plaatse links dan wel rechts gegaan moet worden.

Bij kaartlezen betekent een verticaal, met de punt omhoog wijzende pijl dat ter plaatse rechtdoor gereden moet worden.

Indien bij een ritpijl een bordje geplaatst is waarop een klasse-aanduiding vermeld staat (bijvoorbeeld: CT-KLASSE), dan is deze ritpijl alleen bestemd voor de betreffende klasse(n).

**9. RODE VLAGGEN**

Bij gevaarlijke wegsituaties, slechte wegen etc. kunnen rode vlaggen geplaatst zijn als waarschuwingstekens. Voorzichtigheid is hier dus geboden.

**ZE STAAN ER NIET VOOR NIETS !!**

**10. BEDRIJFSTERREINEN**

Het rijden over bedrijfsterreinen is toegestaan.

Hekken, slagbomen en dergelijke worden geacht gesloten te zijn.

**11. VERKEERSVEILIGHEID**

De deelnemers zijn verplicht te stoppen bij het oprijden c.q. oversteken van niet beveiligde overwegen, voorrangswegen, voorrangskruisingen en voorrangssplitsingen. De deelnemers zijn verplicht zich te houden aan de geldende verkeersregels.

De wedstrijdleiding heeft het recht deelnemers uit te sluiten van verdere deelname bij grove c.q. meerdere overtredingen.

**LET OP: DEELNEMERS VALLEN NIET ONDER BESTEMMINGSVERKEER !!**

**REGLEMENT VOOR ORIËNTATIE - TRAJECTEN 2 EN 3**

1. De oriëntatietrajecten worden verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, onderstaande bepalingen en het reglement van het betreffende traject.
2. De routeopdrachten moeten in nummervolgorde worden uitgevoerd.  
Om de routebeschrijving voor de diverse klassen gelijk te laten lopen, kunnen opdrachtnummers ontbreken.  
Hierop zijn geen vallen gemaakt.
3. Indien een opdracht (of deel daarvan) onderstreept is, heeft van deze opdracht of het betreffende onderdeel van de opdracht geen probleem gemaakt te worden.
4. Routeopdrachten voorafgegaan door een letter zijn neutraal en hoeven niet te leiden tot verandering van rijrichting.
5. Behalve van de officiële straatnaamborden kan ook gebruik gemaakt worden van zelfgemaakte straatnaamborden. Deze borden zijn wit met zwarte tekst, waarbij de tekst onderstreept is.  
De streep is geen onderdeel van de tekst.
6. Kennelijk door de uitzetter geplaatste (afbeeldingen van) verkeersborden worden geacht rechtsgeldig te zijn. Maat en kleur kunnen afwijkend zijn.
7. Indien een bord zichtbaar is, wordt de daarop aanwezige tekst/afbeelding geacht leesbaar/zichtbaar te zijn, uiteraard beoordeeld vanuit de rijrichting.
8. Indien in een (min of meer) zichtbaar doodlopende gelegenheid duidelijk zichtbaar aan het begin een RC staat, wordt deze gelegenheid geacht niet zichtbaar doodlopend te zijn. U kunt deze gewoon inrijden.
9. Hekken, naar bijvoorbeeld grasland, worden altijd geacht gesloten te zijn.
10. Bij de opdrachten kunnen de volgende hulpaanduidingen worden gebruikt (zie ook URR art. 16j):
  - VADNA** = verkeersbord(en) aanduidende doodlopende weg als niet aanwezig beschouwen
  - MUG** = alleen gebruik maken van kennelijk door de uitzetter geplaatst materiaal, met uitzondering van (materiaal benodigd voor de beoordeling van) gelegenheden en wegsituaties
  - SO** = situatie is, vanuit de rijrichting gezien, overzichtelijk  
Begroeiing en borden beperken het zicht niet en door gebouwen kunt u niet heen kijken.



**REGLEMENT TRAJECT 2 - ROUTEBESCHRIJVING**

1. Dit traject wordt verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, het Reglement voor Oriëntatie trajecten 2 en 3 en de onderstaande bepalingen.
2. De kennelijk door 'vandalen' aangebrachte witte stickers op de verkeersborden aanduidende doodlopende weg worden geacht niet aanwezig te zijn. Wegen en/of gelegenheden voorzien van zo'n bord blijven dus gewoon doodlopende wegen en/of gelegenheden!
3. Er zijn geen vallen gemaakt op **spaties** in teksten of **spaties** in namen van wegen/gelegenheden.
4. Openstaande hekken (bij bedrijven en dergelijke, dus niet bij bruggen!) worden steeds geacht gesloten te zijn (tenzij in de routebeschrijving nadrukkelijk anders is vermeld).
5. Op een rotonde is de rondlopende weg rechtdoor.  
Opdrachten als: *bij rotonde 1e weg rechts* mogen gegeven worden.
6. Een langs de route geplaatste **situatietekening** dient ter verduidelijking van de situatie en is bindend. De situatietekening geldt voor de benadering van de situatie uit alle richtingen.
7. Een bord met de tekst MB wil zeggen dat er sprake is van een middenberm, die rechts gepasseerd dient te worden.
8. (R, L) tussen twee oriënteringspunten doorrijden wil zeggen dat men via één richtingsverandering (R/L) geheel tussen twee oriënteringspunten doorrijdt.
9. De finish van dit traject (VTC 2) bevindt zich in restaurant Hoeve Landzicht, Oukoop 22 te Nieuwer Ter Aa.  
Hier vindt tevens de verplichte lunchpauze van 30 minuten plaats. Eet smakelijk!


**Controlekaart binnen inleveren.**

**REGLEMENT TRAJECT 3 - BOL PIJL**


1. Dit traject wordt verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, het Reglement voor Oriëntatie trajecten 2 en 3, het Reglement voor traject 2 en de onderstaande bepalingen.
2. Het Bol Pijl systeem kan in combinatie met het rijden volgens het routebeschrijvingsstelsel worden toegepast.
3. Het rijden volgens het Bol-Pijlsysteem wil zeggen, dat aan de hand van getekende situaties, met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, een route moet worden gereden van de BOL naar de PIJL.
4. De situaties zijn niet op schaal getekend.
5. De situaties zijn gestileerd weergegeven (d.w.z. rechtlijnig en haaks, ook wanneer de wegen bochtig zijn of niet haaks op elkaar uitmonden).  
N.B.: Bij lastige situaties kunnen wegen zo nauwkeurig mogelijk getekend zijn.
6. Per situatie moeten alle wegen welke op de te rijden route uitmonden getekend zijn. Gelegenheden, geen wegen zijnde, kunnen wel doch behoeven niet getekend te zijn.
7. De situaties dienen beoordeeld te worden vanuit de bol. Deze wordt geacht zich kort voor de eerste samenkomst van wegen en/of gelegenheden te bevinden. Van hieruit dient u de gehele situatie te kunnen overzien. Het feit dat men vanaf de eerste samenkomst van wegen en/of gelegenheden terug kan/mag rijden naar de bol, behoeft niet in de beoordeling van de situatie te worden betrokken. In tegenstelling tot het bepaalde in art. 5 en art. 6 van het DRR mogen wegen, gelegenheden en wegsituaties beoordeeld worden vanuit de bol (dus voordat zij op de bereden route uitmonden).

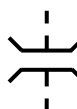
8. U dient te rijden vanaf de bol via de **langste** route naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient (uiteeraard) in de aangegeven richting te worden bereden.  
Meerdere malen over de bol rijden is toegestaan.  
Meerdere malen over de pijl rijden is niet toegestaan, ook niet in tegengestelde richting.
9. Wegen en gelegenheden zijn oriënteringspunten. Deze zijn als volgt in de situatietekening weergegeven:  weg (art. 5 DRR) of  gelegenheid (art. 5 DRR).  
Bij de getekende situaties worden alle verbindingen geacht dicht te zijn (dus alle lijnen en/of pijlen en/of bolletjes sluiten aan).  
Alleen de ingeslagen weg(en) en/of gelegenheid(heden) moet(en) als oriënteringspunt(en) worden geteld.
10. Per situatietekening mogen als zodanig getekende wegen slechts éénmaal worden bereden. Als zodanig getekende gelegenheden mogen meermalen worden bereden doch maximaal drie maal. Samenkomsten van wegen en/of gelegenheden mogen meermalen worden bereden.  
Art. 8 sub b4 DRR is hierop dus niet van toepassing, d.w.z. dat per situatietekening gelegenheden meermalen van dezelfde kant ingeslagen mogen worden.
11. Bij situatietekeningen kunnen, behalve teksten, de volgende oriënteringspunten zijn aangegeven (deze dienen dus te voldoen aan het daarvoor in het DRR gestelde):


**WW** = ANWB-richtingbord of NBd-richtingbord of kennelijk door de uitzetter geplaatst richtingbord, geen P of voorrichtingbord zijnde, dat verwijst naar tenminste één plaats in Nederland.  
**P** = ANWB-verkeerspaddenstoel of NBd-verkeerspaddenstoel, die verwijst naar tenminste één plaats in Nederland  
**H** = huisnummerbord(je)  
**RC** = routecontrole

 = viaduct

 = routecontrole


 = bord aanduidende verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg

 = viaduct

 = spoorrails  
(het aantal zwarte blokjes kan variëren)

 = verkeerslicht

 = brug (volgens art. 8 van het DRR)

 = brug (volgens art. 8 van het DRR)  
Alleen bruikbaar als de getekende gelegenheid in werkelijkheid een weg is.

Bij de wegen en gelegenheden kunnen aard en/of karakter en/of naam van de weg of gelegenheid zijn vermeld.

12. Opdrachten met een **♦** worden geacht overzichtelijk te zijn.  
Opdrachten met een **♣** worden geacht overzichtelijk en juist getekend te zijn.  
In het kader van dit reglement wordt onder 'overzichtelijk' verstaan dat u het verloop van wegen en/of gelegenheden en de (eventueel) bij de opdracht aangegeven oriënteringspunten (zie art. 9 en art. 11) al op de bol kunt waarnemen. Ook als dit in werkelijkheid, bijvoorbeeld door begroeiing, niet zo is. Indien **♦** of **♣** wordt toegepast kunt u nooit door gebouwen heen kijken.
13. De finish van dit traject (VTC 3) bevindt zich aan de Botsholsedwarsweg te Waverveen.

**REGLEMENT VOOR KAARTLEZEN - TRAJECTEN 1 EN 4**

1. De beide kaartleestrajecten worden verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, onderstaande bepalingen en het reglement van het betreffende traject.
2. De schaal van de kaarten is 1:40.000 (1 mm op de kaart is 40 rijmeters).
3. Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaart voorkomende wegen.
4. Wegen afgedekt door een blokkeringskruis of -stip worden geacht niet op de kaart voor te komen.
5. Indien een situatie op de kaart is omcirkeld, of indien er zich in werkelijkheid een rotonde bevindt, dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie exact met de kaartsituatie overeenkomt. Binnen zo'n cirkel kunnen wél controles geplaatst zijn.
6. Voetbruggen (Vbr), fietspaden, (voet)paden, kaartwegen in ontwerp en kaartwegen die de landsgrens overschrijden mogen niet in de route- c.q. herconstructie worden opgenomen. Pontveren mogen wel in de route- c.q. herconstructie worden opgenomen.
7. Onder elke ingetekende pijl en onder de Ingetekende Lijn wordt geacht een kaartweg te liggen.
8. Wanneer de route in werkelijkheid onder een viaduct doorgaat, dan is de Lijn of Pijl ter plaatste onderbroken. Hierop zijn geen vallen gemaakt.
9. Kleine "uitwasjes" aan de ingetekende pijlen of de ingetekende lijn worden geacht op de juiste plaats en volgens de juiste afmetingen te zijn getekend.
10. Keren is uitsluitend toegestaan indien noodgedwongen of na opdracht daartoe. Let op dat u alleen de voor uw klasse bestemde herstelcodes uitvoert.
11. Bij RC's voorzien van een cijfer of getal dient u te keren.
12. **Van de kaart afwijkende situaties**
  - a. Veranderde wegaansluitingen worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie (hierop dus niet herconstrueren).
  - b. Indien een kaartweg overgaat in een niet-kaartweg, of indien u door een ritpijl wordt gedwongen een niet-kaartweg op te rijden, blijft u deze weg volgen tot de eerste mogelijkheid om via op de kaart staande wegen een nieuwe route te construeren, met inachtneming van de herconstructieregels. Het is hierbij niet toegestaan niet op de kaart voorkomende doorsteekjes naar een kaartweg te gebruiken.
13. **Voorkennis**

Volgens artikel 9 van het TRK.
14. **Herconstructie**
  - a. Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid:
    1. De geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen (is opnamepunt) in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet.
    2. Ten aanzien van de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomst van kaartwegen gelden dezelfde beperkingen als die welke gelden voor in de rijopdracht op te nemen kaartwegen.
    3. De gekozen herconstructie zo kort mogelijk is.Keren is alleen toegestaan noodgedwongen of na een keeropdracht of een getalcontrole.
  - b. Indien een herconstructie niet kan of mag worden bereden, dan vervalt deze herconstructie in zijn geheel.

Men dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe herconstructie te maken met inachtneming van het gestelde in artikel 14a.

**REGLEMENT TRAJECT 1 - KAARTLEZEN - VAN PIJL TOT PIJL DE KORTSTE ROUTE**

1. Dit traject wordt verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, het Reglement voor Kaartlezen trajecten 1 en 4 en de onderstaande bepalingen.

**2. ROUTEOPDRACHT**

Van START tot VTC 1 moet een aantal op de kaart aangegeven pijlen bereden worden.

Het berijden dient te geschieden in nummervolgorde volgens een aaneengesloten route, waarbij de pijlen in hun geheel, d.w.z. van de voet tot de punt worden bereden. Het pijlteken kan ook halverwege het lijnstuk getekend zijn. De pijl wordt geacht de lengte van het hele lijnstuk te hebben.

Tussen START en de voet van de eerste pijl, tussen de punt van de ene pijl en de voet van de in nummervolgorde volgende pijl en tussen de punt van de laatste pijl en VTC 1 dient een route gekozen te worden waarbij in volgorde van belangrijkheid:

- a. pijlen (of gedeelten van pijlen) over zo kort mogelijke afstand tegengesteld worden bereden.
- b. de route zo kort mogelijk is.

**Een langere route zonder pijlen geheel of gedeeltelijk tegengesteld te rijden prevaleert dus boven een kortere route, waarbij wel een gedeelte van een pijl tegengesteld wordt bereden.**

Het pijlteken van een pijl onderbreekt de onderliggende wegen niet.

Pijlen en/of delen van pijlen mogen meerdere malen onbeperkt in voorwaartse richting worden bereden.

Kruisen en raken van pijlen wordt beschouwd als voorwaarts berijden.

Het be-, op-, of afrijden van een ingetekende pijl kan nimmer verhinderd worden doordat zo'n pijl een bermlijn kruist.

Kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen met inachtneming van artikel 2a onbeperkt in alle richtingen bereden worden. Indien de geconstrueerde route om redenen, anders dan door deelnemers veroorzaakt, niet kan of mag worden bereden dan treedt de herconstructie in werking.

**3. HERCONSTRUCTIE**

Zie artikel 14 bij het Reglement voor Kaartlezen: trajecten 1 en 4.

**4. KAART**

Dit traject wordt verreden op 1 kaart met 2 kaartfragmenten.

U verlaat kaartfragment 1 op **punt X** en u bevindt zich dan direct op **punt X** van kaartfragment 2.

De kaartfragmenten staan los van elkaar.

**5. FINISH**

De finish van dit traject (VTC 1) bevindt zich op de Carpoolplaats Breukelen aan de Provincialeweg N401.

**REGLEMENT TRAJECT 4 - KAARTLEZEN - INGETEKENDE LIJN MET BARRICADES**

1. Dit traject wordt verreden volgens het Algemeen Reglement voor alle trajecten, het Reglement voor Kaartlezen trajecten 1 en 4 en de onderstaande bepalingen.

**2. ROUTEOPDRACHT**

De op de kaart Ingetekende Lijn (IL) dient van VTC 3 tot VTC 4 (Finish) zo nauwkeurig mogelijk en zo lang mogelijk ononderbroken te worden bereden. De ingetekende lijn wordt onderbroken door barricades. Barricades blokkeren alleen de IL en niet de overige wegen.

De IL dient op de reglementair laatste samenkomst van kaartwegen voor de barricade te worden verlaten en op de eerst mogelijke reglementaire samenkomst van kaartwegen na de barricade te worden voortgezet (dit is de nevenroute). De nevenroute dient zo kort mogelijk te zijn.

Het is toegestaan om de IL in deze route op te nemen, echter **zo min mogelijk** tegengesteld. Een langere route zonder de IL tegengesteld te rijden prevaleert dus boven een kortere route, waarbij wel een gedeelte van de IL tegengesteld wordt bereden. Het kruisen en raken van de IL wordt beschouwd als voorwaarts berijden.

De IL en de nevenroute vormen samen de geconstrueerde route. Indien de geconstrueerde route om redenen, anders dan door deelnemers veroorzaakt, niet kan of mag worden bereden dan treedt de herconstructie in werking. Hierbij wordt bepaald dat indien voor het herconstrueren een later volgend stuk van de IL gebruikt wordt, dit nimmer geldt als het berijden van de IL volgens opdracht.

De IL wordt geacht de volle breedte van de onderliggende kaartweg te beslaan.

Het be-, op- of afrijden van de IL kan nimmer verhinderd worden doordat de IL een bermlijn kruist.

**3. HERCONSTRUCTIE**

Zie artikel 14 bij het Reglement voor Kaartlezen: trajecten 1 en 4.

**4. HERSTELCODES** (aanvulling op artikel 1. controles en opdrachten TRK)

**DMIL** - Doorgaan **M**et Ingetekende Lijn

**BN ..** - Barricade nr. .. **N**egeren

**5. KAART**

Dit traject wordt verreden op 1 kaart met 2 kaartfragmenten.

U verlaat kaartfragment 1 op **punt Y** en u bevindt zich dan direct op **punt Y** van kaartfragment 2.

De kaartfragmenten staan los van elkaar.

**6. FINISH**

De finish (gele vlag) van dit traject (VTC 4) bevindt zich bij Golfclub Weesp, Basisweg 2 te Weesp.

**Controlekaart binnen inleveren.**