



Reglement Kids Benefits Rally

9 oktober 2025

Art. 1.0 Algemeen

De Kids Benefits Rally is een event voor historische en klassieke auto's waarbij de snelheid niet de bepalende factor is voor het eindklassement. Het zo goed mogelijk uitvoeren van de kaartleesopdrachten en het correct aandoen en noteren van route- en tijdcontroles is van doorslaggevende aard. De routeopdrachten kunnen bestaan uit verschillende kaartleessystemen. Onder een klassieke auto verstaat de organisatie van de rally alle auto's van 30 jaar of ouder. Auto's die jonger zijn worden van deelname uitgesloten, tenzij er een verzoek is ingediend bij de organisatie van de rally. Als deze positief besluit, mag er deelgenomen worden met deze moderne auto, maar kan men geen aanspraak maken op één van de drie podiumplekken en/of andere prijzen.

Er kan ingeschreven worden in één van de volgende klassen:

SPORTKLASSE: geschikt voor ervaren equipes. Sportklasse equipes waarvan de navigator in de afgelopen twee edities in de top 3 is geëindigd in de Kids Benefits Rally (of soortgelijke events) zijn in opvolgende edities van harte welkom en worden onderworpen aan ons handicap-systeem. Voormalig nummer 1 gaat van start met -/- 3 RC's. De voormalig nummers 2 en 3 respectievelijk met -/- 2 en -/- 1 RC's.

TOERKLASSE: geschikt voor beginnende of minder ervaren equipes. Toerklasse equipes waarvan de navigator in de afgelopen twee edities in de top 3 is geëindigd in de Kids Benefits Rally (of soortgelijke events) worden gekwalificeerd als sportklasse deelnemer.

Voor eventuele **service** aan de auto tijdens de rally is Job Classic bereikbaar met tel; **06-41316808**

1. ROUTEBEPALINGEN

1.1.1. Algemene Kaartleesbepalingen

1.1.2. De kaart

Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.

4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang. Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een “kaartlas”, waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades,) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 1.2) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die ‘uitsteken’ en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine “uitwasjes” aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

1.1.3. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP of Special mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.

Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject de kaartwegen **slechts in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).

Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 1.1.5) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.

4. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
5. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

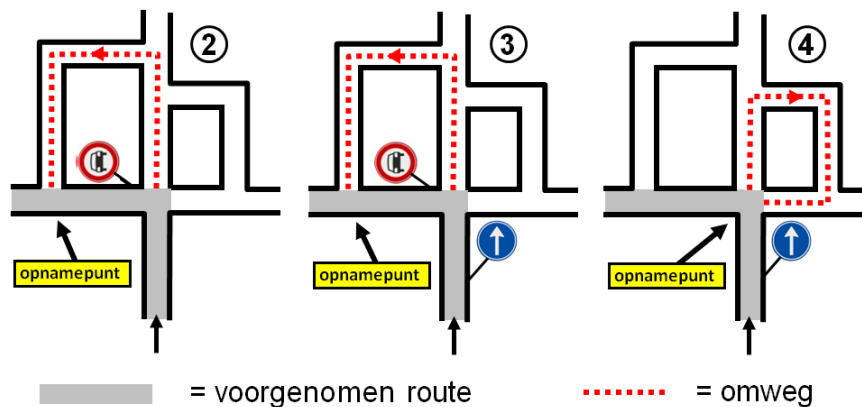
1.1.4. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord “Eigen weg”, “Bestemmingsverkeer”, “Wandelgebied”, “Verboden toegang voor onbevoegden” of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo’n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 40 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

1.1.5. De constructie van een omweg (alleen Sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
 - c. de omweg zo kort mogelijk is.

Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren 2-4 hieronder).



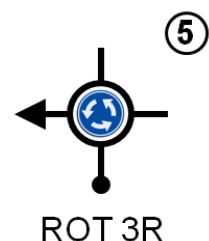
Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.

2. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
3. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg **ook** niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

1.1.6. Herstelopdrachten bij controles

Bij een controle kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

1R	eerste weg rechts;
AR	asfaltweg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.



*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie **in het veld***

NVO	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
DMIL	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
DMP 2	bij kaartlezen niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 1.2.

1.2. Systeembeschrijvingen

1.2.1. Ingetekende Lijn

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

1.2.2. Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)

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

1.2.3. Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummer of alfabetische volgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

1.2.4. Pijlen kortste route met even – en oneven nummers

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle even genummerde pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De oneven genummerde pijlen blokkeren, wel is kruisen van deze pijlen toegestaan.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

1.2.5. Pijlen kortste route gekleurde wegen

2. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle genummerde pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen. De kleur van een weg onder een pijl is geel.
3. De route in dit traject dient over geel gekleurde wegen te worden gereden. Als dit niet lukt, dient er gebruik worden gemaakt van oranje gekleurde wegen. Lukt dat ook niet, dan over rode en of witte wegen.
4. Een langere route over gele wegen prefereert boven een kortere route over oranje wegen
5. Een langere route over oranje wegen prefereert boven een kortere route over rode en witte wegen.

1.2.6. Punten kortste route met letters

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een kortste route te worden geconstrueerd, waarin punten met specifiek aangeven letters op de routekaart zijn opgenomen.
2. Letters die niet zijn genoemd blokkeren de route.

1.2.7. Gevarieerde opdrachten op de routekaart

1. In dit traject dient een mix van uiteenlopende kaartleesopdrachten uitgevoerd te worden, waarvan de spelregels in de systeembeschrijvingen 1.2 beschreven zijn.

1.2.8. Regelmatigheidsproef RP

Een RP is een, op basis van een kaartleessysteem, deel van een traject, dat loopt van een op het kaartfragment aangegeven start naar een geheim meetpunt.

De RP moet zo exact mogelijk (op de seconde precies) met de voorgeschreven snelheid worden afgelegd.

Op een kaartfragment wordt de tekst "START RP" geplaatst. De tabel met de te rijden gemiddelden voor de tourklasse is in het routeboek opgenomen.

De sportklasse ontvangt de tabellen bij de start van de RP.

Tijdens een RP kunnen routecontroles zijn geplaatst.

De maximum tijdsraf voor de hele regelmatigheidsproef is 100 strafpunten.

Stichting RallyControl

Controleborden / TC / Pijlen etc. Deze borden kunt u tegenkomen.
Of worden getoond in de app.



Passeercontrole (RC)
Meld zich op het
scherm in de app.



Q-zone



Einde Q-zone



Tijdcontrole (TC)
Meld zich op het
scherm in de app.



Routepijl (routerichting of omleiding)



Dubbele pijl
Einde omleiding / routerichting



Pijl naar beneden wijzend.
Weg mag niet worden ingereden