

BASISDOCUMENT VEILIGHEID NATIONALE (SPRINT)RALLY'S

Normstellend document betreffende nationale (sprint)rally's
In samenwerking met BESTUUR SECTIE RALLY



INHOUDSOPGAVE

- I. Inleiding
 - 1. Aanleiding en doel
 - 2. KNAF structuur als basis voor ieder rallyevenement
 - 3. Gebruikte afkortingen
- II. Vorbereidingsfase:
 - 1. Het Veiligheidsplan
 - a. Verplichte basisinformatie
 - b. Veiligheid van toeschouwers
 - c. Standaardisering
 - d. Totstandkoming
 - e. Afronding middels de “Proevenchefs bijeenkomst”
 - 2. De betrokkenen bij een rally evenement
 - a. Wedstrijdleader en Assistent Wedstrijdleiders
 - b. Hoofd Veiligheid
 - c. Marshalls verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassementsproef
 - d. KNAF Veiligheidsfunctionaris
 - e. Sportcommissarissen
 - f. BSR Observer
 - g. Deelnemers
- III. Uitvoeringsfase:
 - 1. De opbouw van het parcours
 - a. Preventiemaatregelen (signalering en bewegwijzering)
 - b. Materialen
 - c. Aflinten van klassementsproef
 - d. Uitremzone
 - 2. Organisatieauto's
 - 3. Toeschouwers
 - 4. Veiligheid van deelnemers: veiligheid- en medische voorzieningen
 - 5. Veiligheid door deelnemers
 - 6. Communicatie
 - a. Vlaggen
 - b. Radionetwerk, procedure volgen deelnemers
 - c. Verbindingsnetten
 - d. Codes
- IV. In geval van een calamiteit
 - 1. Positie van deelnemers
 - 2. Taken en verantwoordelijkheden bij code 0, 10, 100 of 1000
 - 3. Crisisteam

Bijlage 1:	standaard controle borden
Bijlage 2:	standaard aanduidingen Veiligheidsplan
Bijlage 3:	uitvoering chicanes
Bijlage 4:	vuistregels aflinten
Bijlage 5:	onderbouwing remafstanden
Bijlage 6:	taken organisatieauto's
Bijlage 7:	taken bij code 0, 10, 100 of 1000
Bijlage 8:	prioriteiten bij code 100 of 1000
Bijlage 9:	media
Bijlage 10:	rallysafe
Bijlage 11:	organisatie schema.

I. Inleiding

1. Aanleiding en doel

De rallysport is een specifieke vorm van autosport die wereldwijd wordt beoefend. Binnen Nederland kent de sport een door NOC*NSF toegekende status van topsport. Nederlandse sporters acteren op nationaal, Europees en wereldniveau.

De deelnemer aan een rally legt een aantal individuele tijdritten af, waarbij het resultaat evenzeer bepaald wordt door de behendigheid van de bestuurder als door de onderlinge samenwerking tussen bestuurder en zijn navigator.

De (afgesloten) openbare weg vormt het belangrijkste kader van de sport, omdat juist voldoende veranderingen van rijrichting en ondergrond het karakter van een rally bepalen. Tussen de afgesloten gedeelten waar de tijdritten plaatsvinden, de zogenaamde klassementsproeven, rijdt de deelnemer als gewone wegdeelnemer over de openbare weg.

Belangrijkste uitgangspunt bij het organiseren van een rally evenement is het maximaliseren van de veiligheid van toeschouwers, deelnemers, stewards (Officials) en overige betrokkenen.

De basis voor rallyveiligheid is te vinden in artikel 5 van Appendix H “Recommendation for the supervision of the road and emergency services” van de Code Sportif International (CSI) van de FIA. De tekst hiervan is opgenomen in als onderdeel van de reglementen van de Sectie Rally.

Dit artikel 5 bevat richtlijnen, die verplicht dienen te worden opgevolgd. Elke Organisator wordt daarnaast aangemoedigd om aanvullende maatregelen te introduceren om de veiligheid te bevorderen. De Wedstrijdleider is verantwoordelijk voor het toepassen van deze richtlijnen.

Om de kans op en de gevolgen van een ongeval zoveel mogelijk te beperken dient door de Organisator (op grond van zijn KNAF organisatielicentie en permit voor het concrete evenement) voorafgaand aan ieder evenement een Veiligheidsplan opgesteld te worden. De inhoud en uitvoering hiervan dient te worden beoordeeld door de KNAF voorafgaand aan de start van het evenement. Na goedkeuring van het veiligheidsplan zal een permit nummer worden afgegeven. Na het afgeven van het permit nummer mogen enkel wijziging worden aangebracht in het veiligheidsplan na goedkeuring van de veiligheidsfunctionaris.

Dit “Basisdocument Veiligheid Nationale (Sprint) Rally's” is een normstellende handleiding voor diverse direct betrokkenen.

2. KNAF structuur als basis voor ieder rallyevenement

De KNAC Nationale Autosport Federatie, kortweg KNAF, is als overkoepelende autosportorganisatie erkend door NOC*NSF, het ministerie van VWS en de internationale autosportorganisatie FIA. De KNAF zorgt vanuit die hoedanigheid dat op nationaal niveau autosport op een verantwoorde manier kan worden bedreven en bekeken, al dan niet in de vorm van een nationaal kampioenschap.

De KNAF is onder meer belast met de controle op de organisatie en veiligheid van de onder haar auspiciën georganiseerde Nederlandse autosportevenementen. Op het gebied van veiligheid heeft de KNAF een normstellende taak zoals ook de FIA deze heeft. De KNAF draagt zorg voor vertaling van de door de FIA gestelde normen en stelt zo nodig extra maatregelen op. Daarnaast draagt de KNAF zorg voor opleiding en licentiering van rijders en Officials.

Iedere Organisator en rijder, in het bezit van een KNAF licentie, is deugdelijk verzekerd tegen aansprakelijkheden. Aanvullende informatie over de KNAF kunt u vinden op de website www.knaf.nl.

Rallysport in Nederland vindt plaats binnen de kaders van FIA en KNAF. Om een rally evenement te kunnen houden dient te worden voldaan aan diverse reglementen, waaronder het Standaard Reglement Rally (SRR), gebaseerd op de FIA "Regional Rally Sporting Regulations" (RRSR). Voor ieder evenement wordt bovendien een Bijzonder Reglement opgesteld met hierin specifieke onderwerpen en regels betreffende dit evenement.

Het Bestuur Sectie Rally (BSR) van de KNAF is het orgaan, dat zich specifiek bezig houdt met de rallysport in Nederland. Het BSR stuurt op haar beurt verschillende commissies aan. Het BSR zorgt voor het opstellen en bekend maken van nieuwe reglementen. Hierin speelt de Commissie Veiligheid een belangrijke rol.

Een rally evenement wordt georganiseerd door een bij de KNAF aangesloten vereniging. Hiertoe benoemt het bestuur van de vereniging een organisatie comité dat bestaat uit een Voorzitter, Secretaris en leden, waaronder een Hoofd Veiligheid.

3. Afkortingen

KRB	-	KNAF Reglementen Boek
ASN	-	Nationale Autosport Autoriteit
BSR	-	Bestuur Sectie Rally
CSI	-	Code Sportif International
FIA	-	Fédération Internationale de l' Automobile
KNAF	-	KNAC Nationale Autosport Federatie
KP	-	Klassementsproef
SRR	-	Standaard Reglement Rally's

II. Voorbereidingsfase

Voorafgaand aan een evenement is het uitermate belangrijk dat het aspect veiligheid concrete invulling krijgt door het opstellen van een Veiligheidsplan waardoor alle betrokkenen op de hoogte zijn van hun verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden ten aanzien van de beveiliging van het evenement. In dit hoofdstuk II worden hiertoe de diverse aspecten van het Veiligheidsplan besproken en wordt ingegaan op de vraag “wie doet wat”.

1. Het Veiligheidsplan

a. *Verplichte basisinfo*

Rallyveiligheid begint aldus bij het opstellen van een Veiligheidsplan. In artikel 5.2. van Appendix H van de CSI wordt de verplichte inhoud van het Veiligheidsplan beschreven. Een dergelijk plan moet ten minste de navolgende gegevens bevatten of verwijzen naar het basisdocument veiligheid:

Onderstaande is een uittreksel van Appendix H (Recommendation for the supervision of the road and emergency services) van de CSI , als richtlijn voor organisatoren. *De complete tekst is op de FIA website te vinden.*

Artikel 5 van Appendix H: Rally (1^e categorie)

Inhoud:

- 5.1 Algemeen
- 5.2 Veiligheidsplan en administratieve verplichtingen
- 5.3 Omschrijving van de medische en andere hulpverleningsvoertuigen
- 5.4 Veiligheid van het publiek
- 5.5 Veiligheid van de deelnemers
- 5.6 Ongevallen rapportage

5.1 ALGEMEEN

De toepassing van het volgende aanbevelingen zijn verplicht, maar dit hoeft niet in het Bijzonder Reglement van de rally opgenomen te worden.

Elke organisator wordt aangemoedigd om aanvullende maatregelen te introduceren om de veiligheid van publiek en deelnemers te bevorderen. Tevens zijn ze verplicht de KNAF richtlijnen op te volgen.

De wedstrijdleader is uiteindelijk verantwoordelijk voor het toepassen van deze aanbevelingen.

De KNAF wijst voor ieder evenement één of meerdere Veiligheidsfunctionarissen aan.

5.2 VEILIGHEIDSPAN EN ADMINISTRATIEVE VERPLICHTINGEN

5.2.1 Een Veiligheidsplan moet opgesteld worden met tenminste de volgende inhoud:

- Locatie van het rallycentrum (rally control)
- De namen van de diverse verantwoordelijke personen:
 - Wedstrijdleader;
 - Assistent wedstrijdleader(s)
 - Hoofd Medische dienst
 - Hoofd Veiligheid
 - Veiligheidsofficials (*b.v. Proevenchef of Assistent Proevenchef*) verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassementsproef.
- De adressen en telefoonnummers van de verschillende veiligheidshulpdiensten in het gebied:
 - Politie
 - Ziekenhuizen
 - Medische eerste hulpdiensten,
 - Brandweer

Bergingsdiensten
Rode Kruis (of gelijkwaardig).

- Het totale tijdschema en de routes van de rally in detail.
- Verklaring medische dienst.
- Het veiligheidsplan moet voor elke klassemmentsproef een lijst bevatten met alle hoofd verantwoordelijken op de proef, de hulpdiensten, telefoonnummers etc. en een detail kaart van de klassemmentsproef.
- De organisator en de wedstrijdleader moeten zorg dragen voor een alternatieve route voor elke klassemmentsproef, die gebruikt wordt als de proef geneutraliseerd wordt. Het gelijk laten omdraaien van deelnemers bij de start is niet toegestaan.

5.2.2 Het veiligheidsplan moet tenminste bevatten of verwijzen naar het basisboekveiligheid:

- veiligheid van toeschouwers;
- veiligheid van deelnemers;
- veiligheid van officials van de rally.

en geeft aan:

- exacte locaties van de hulpverleningsvoertuigen en de ambulance overname punten;
- instructies voor het verlenen van hulp (interventies);
- Ziekenhuizen (vooraf ingelicht), die gebruikt gaan worden in geval van calamiteiten.

5.2.3 In elk geval moet met de lokale overheden contact zijn geweest omtrent het evenement. Zij moeten (incl. de ziekenhuizen) uiterlijk 16 dagen voor het evenement schriftelijk zijn geïnformeerd.

5.2.4 Hoofd veiligheid

De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het Bijzonder Reglement van de rally. Hij/zij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan.

Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend in contact met rally control, het Hoofd Medische dienst, KNAF Veiligheidsfunctionaris en de start van elke klassemmentsproef (telefoon of radio).

Hij/zij is verantwoordelijk voor de invoering en uitvoering van het gestelde in het Veiligheidsplan.

5.2.5 Veiligheidsofficials (b.v. Proevenchef of assistent proevenchef) zie ook blz 14

Op elke klassemmentsproef zal een veiligheidsofficial aanwezig zijn. *Dit kan de proevenchef of assistent proevenchef zijn.*

Hij/zij is verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassemmentsproef en moet zorg dragen dat de klassemmentsproef opgebouwd is volgens het veiligheidsplan, *voordat de 000-auto op de proef komt.*

5.2.7 Officials / marshals

De organisator moet er zeker van zijn dat officials, die hun taak uitoefenen, zichzelf niet in een gevaarlijke situatie kunnen brengen.

Het is de verantwoordelijkheid van de organisator om ervoor te zorgen dat officials goed opgeleid zijn.

De officials zijn als volgt herkenbaar:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| - Controlepost / Baanpost -official: | geel "KNAF Marshal" hes; |
| - Controlepost-Radio Sign | blauw "radiosign" |
| - Media: | witte hes / groen hes |
| - Proevenchef: | rood "Stage Commander" hes, |
| - Ass. Proevenchef / i.o: | rood "Deputy Stage Commander" hes: |
| - Technisch Commissaris | zwart "KNAF Scrutineer" hes: |
| - Contactpersoon Rijders | rood "Contactpersoon Rijders" hes: |

5.3 Beschrijving van de medische voorzieningen en hulpverleningsvoertuigen.

De medische voorzieningen dienen te zijn beschreven en ingericht geheel in overeenstemming met de eisen gesteld in “Reglement Medische Voorzieningen Autosportevenementen” van het ASJ. Samengevat dienen bij alle nationale autosportevenementen medische hulpverleners aanwezig te zijn met een uitrusting die is aangepast aan het karakter van het betreffende evenement.

De voor de Rallysport benodigde medische voorzieningen worden in het ASJ hoofdstuk III onder 6. beschreven.

Dit reglement prevaleert te allen tijde ongeacht alle andere reglementen betreffende medische voorzieningen, al of niet per sectie of per wedstrijd vastgesteld. Afwijkingen op dit reglement zijn alleen mogelijk na schriftelijke goedkeuring van het KNAF bestuur en/of de KNAF Veiligheidsfunctionaris.

5.4. Veiligheid van toeschouwers

De hoogste prioriteit van het Veiligheidsplan is het garanderen van de veiligheid van toeschouwers. Hiertoe zijn een aantal concrete maatregelen te nemen:

- a. Toeschouwers moeten voldoende worden geïnformeerd/gewaarschuwd over gevaarlijke zones en het verbod deze te betreden. Deze informatie voor toeschouwers zal op verschillende manieren verspreid worden:
 - schrijvende pers, gesproken verslaglegging en TV
 - posters
 - distributie van folders
 - programmaboek en/of rallykrant
 - passage van informatie-auto's (Course Information Cars), uitgerust met sirene en / of geluidsapparatuur moeten minimaal 30 minuten voor de start van de eerste deelnemer over alle klassementsproeven rijden om de toeschouwers te waarschuwen. Mocht een KP langer dan 20 minuten stil liggen dan moet er een organisatieauto met sirene en / of geluidsapparatuur over de KP rijden voordat er weer gestart mag worden met een deelnemer op snelheid.
 - sociale media
 - KNAF waarschuwborden “Verboden voor Publiek” en op alle wegen om de 100 meter (om en om) aan minimaal 1 kant van de weg een bord “ Verboden voor publiek met 10 meter zone”. Op een industrieterrein mag er enkel gebruik worden gemaakt van “verboden voor publiek” borden zonder de 10 meter zone.
- b. Alle gevaarlijke zones moeten zijn aangegeven in het Veiligheidsplan. De organisatie, met hulp van politie en/of andere autoriteiten, moet deze gevaarlijke zones afzetten, markeren met bordjes “Verboden voor Publiek” en voor publiek ontoegankelijk maken, en wel ruim voordat het publiek aanwezig is.
- c. De Wedstrijdleider moet rekening houden met de aanbevelingen van het Hoofd Veiligheid, de bemanning van de voorrijdauto's en de KNAF Veiligheidsfunctionaris.
- d. Als er grote aantallen toeschouwers worden verwacht op een klassementsproef, dan moeten hierop aangepaste maatregelen worden getroffen.
- e. Voorkomen moet worden dat toeschouwers langs de weg van de klassementsproef gaan lopen zolang de klassementsproef verreden wordt (vanaf de X-wagens / 0-auto en voor de passage van de sluit auto).

- f. In een veiligheidsinstructie moet worden voorzien daar waar sprake is van een verwachte grote toeloop van publiek, zoals bij de toegangen tot de klassemmentsproeven.
- g. Marshals / Officials moeten in voldoende mate aanwezig zijn om de veiligheid van toeschouwers te kunnen garanderen.
- h. Marshals / Officials moeten conform het SRR, art. 31.6.2, een geel veiligheidshesje dragen met het woord “KNAF MARSHAL” en acteren conform de reglementen.
- i. Klassemmentsproeven moeten zodanig gesitueerd worden (volgorde en tijdschema) dat het verplaatsen van toeschouwers ontmoedigd wordt.

Wanneer toeschouwers toegang hebben tot gebieden waar het bijvullen van brandstof of het verlenen van service plaatsvindt, moet de Organisator adequate maatregelen nemen om toeschouwers op afstand te houden.

c. Standaardisering

In het Veiligheidsplan wordt aandacht geschonken aan de veiligheid van toeschouwers, deelnemers, Marshals / Officials en overige betrokkenen. Het Veiligheidsplan moet zijn gebaseerd op het Standaard Veiligheidsplan van de KNAF.

Normering en duidelijkheid bieden een goede basis om in specifieke situaties klassemmentsproeven op te bouwen. Iedere Organisator gebruikt dan dezelfde veiligheidsafstanden voor ‘gelijke’ bochten, dezelfde materialen, soorten afzettingen, dezelfde afbeeldingen/tekeningen in het Veiligheidsplan en de kaartfragmenten. In ieder Veiligheidsplan zijn bovendien de verplicht te beschrijven onderwerpen / onderdelen te vinden.

Toetsing van het door de Organisator voorgestelde niveau van veiligheid vindt steeds plaats tegen de achtergrond van dit Basis Document Veiligheid Nationale (Sprint) Rally. Dit alles komt ook de uitvoering ten goede. Marshalls zijn vertrouwd met de opzet, inhoud en eisen en aldus kan beter (veiliger) en sneller een klassemmentsproef worden opgebouwd.

In een Veiligheidsplan dient minimaal de navolgende informatie te zijn opgenomen:

- foto's van de start en stopfinish
- zwart-wit situatieschetsen, ingevuld met gekleurde iconen
- alle hulpvoertuigen en ambulance overname locaties
- GPS-punten
Het gebruik van GPS-coördinaten is een groot voordeel voor een ambulance of brandweerwagen die vanaf een externe locatie moet komen. Middels de GPS punten komen zij altijd bij de start of finish van de juiste klassemmentsproef. Het gebruik van een QR code kan hierbij behulpzaam zijn.
- afstand, in meters, tussen de tijdcontrole en de start en tussen de posten onderling van de klassemmentsproef moet in de rechter beneden hoek van het 'Informatie' vak vermeld worden
- afstanden van gespannen lint tot aan het parcours moet duidelijk worden vermeld
- iconen dienen op het kaartfragment duidelijk te worden vermeld
- kaartfragmenten + locatie overzichtskaart
- **Mediazone's**

Postnummering:

Klassementsproef postnummers dienen te worden vermeld in de toelichting van de situatie schets, waarbij de postnummering gelijk dient te zijn aan de postnummering in het Veiligheidsplan en het Routeboek. Het Routeboek is leidend voor het toekennen van postnummers. Voor het nummeren van de posten dient te worden uitgegaan van de standaard nummeringmethode. Dat wil zeggen dat voor KP 1 de postnummers 100 t/m 199 zijn gereserveerd, voor KP 2 de postnummers 200 t/m 299 en zo verder.

Indien de nummering niet gelijk blijft (door gebruik van "doornummeren" i.p.v. A en B posten), moet het postnummer, zoals vermeld in het veiligheidsplan, worden opgenomen in de situatieschets van het routeboek.

Als proeven worden ingekort dienen de proevenkaartjes te worden aangepast. De oorspronkelijke postnummering blijft daarbij gehandhaafd om te voorkomen dat routeboek en VP niet meer gelijk lopen, ondanks dat dit tot gevolg heeft dat postnummers niet meer "normaal" oplopen.

Overzichtskaart van de klassemmentsproef:

Een overzichtskaart van een klassemmentsproef moet het volgende vermelden:

- start & finish;
- rijrichting duidelijk aangegeven in geval van een rondkoers
- locatie hulpverleningsvoertuigen
- buitenafzettingen / wegafsluitingen moeten worden vermeld
- infrastructuurkasten langs de klassemmentsproef op de situatie tekening
- alternatieve route(s)
- noordpijl
- postnummers
- Mediazone's

Op de kaarten van de klassemmentsproeven dienen standaard aanduidingen te worden gebruikt. Hiertoe wordt verwezen naar de in **bijlage 2** opgenomen standaard aanduidingen.

Om per klassemmentsproef en individuele bocht te kunnen bepalen hoeveel en welke Officials ingezet moeten worden, dient bij de situatieschetsen een indicatie te worden opgenomen over de hoeveel publiek dat wordt verwacht bij de betreffende bocht (A, B of C) en een indicatie van de verwachte bochtsnelheid (1, 2 of 3).

De letter A staat voor een publiekspunt waar veel mensen worden verwacht, B een redelijk aantal toeschouwers en C is een publiekspunt waar weinig toeschouwers worden verwacht.

A Veel	B Redelijk	C Weinig
---------------	-------------------	-----------------

Na de letter volgt een cijfer. Hiermee wordt de verwachte bochtsnelheid weergegeven, waarbij het cijfer 1 staat voor een zeer snelle bocht, 2 een snelle bocht is en 3 een langzame bocht.

1 Zeer snel	2 Snel	3 Langzaam
--------------------	---------------	-------------------

d. Wijze van totstandkoming

Het is verder belangrijk om ook de totstandkoming van een Veiligheidsplan binnen duidelijke kaders te laten verlopen en om eenduidig vast te leggen wie een exemplaar van het Veiligheidsplan ontvangen en op welk moment. Schematisch wordt de totstandkoming van een Veiligheidsplan als volgt weergegeven:

WERKZAAMHEID	WIE	WAT	WANNEER	ONTVANGER
Opstellen van het Veiligheidsplan (VP)	Organisator + Hoofd Veiligheid	Concept VP aanleveren	8 Weken voor start rally	KNAF Veiligheidsfunctionaris + Federatiebureau KNAF Wedstrijdleader + Voorzitter organisatie comité
Beoordelen van VP	KNAF Veiligheidsfunctionaris + KNAF Federatiebureau KNAF Federatiebureau verstrekt permitnr. Dit kan pas na ontvangst veiligheid plan na de controle of alles is verwerkt wat tijdens de voorkeuring is besproken	Voldoet het VP aan de eisen? Zijn er aanpassingen nodig?	6 Weken voor start van de rally	Organisator + Hoofd Veiligheid
Definitief VP	Organisator + Hoofd Veiligheid		5 Weken voor start rally	KNAF Veiligheidsfunctionaris + KNAF Federatiebureau + Wedstrijdleader + Voorzitter Organisatie Comité + Vergunningverlener
Controle op de uitvoering van het VP	Routemanager of Assistent Wedstrijdleader, Hoofd Veiligheid + PC + 000 auto + KNAF Veiligheidsfunctionaris + 00 auto	Rijden van de proeven controle van het parcours	120 tot 20 minuten voor de rally start	

Uiterlijk 8 weken voor aanvang van het evenement dient het concept Veiligheidsplan te worden verspreid, zodat eventueel commentaar uiterlijk 5 weken voor aanvang evenement kan worden ontvangen en eventueel noodzakelijk aanpassingen op het concept plan kunnen worden

doorgevoerd. **Uiterlijk 2 weken** voor aanvang van het evenement dient het definitieve Veiligheidsplan in handen te zijn van alle belanghebbenden.

Aldus is de Organisator van het evenement (samen met zijn Hoofd Veiligheid) verantwoordelijk voor de opstelling van het Veiligheidsplan, een en ander afgestemd op de concrete omstandigheden van het evenement c.q. de klassementsproeven. De KNAF Veiligheidsfunctionaris beoordeelt dit Veiligheidsplan uitgaande van de juistheid van de hierin opgenomen informatie betreffende feiten en omstandigheden ter plaatse. De KNAF Veiligheidsfunctionaris schouwt de klassementsproeven en beoordeelt het Veiligheidsplan ter plaatse. De eindverantwoordelijkheid voor het Veiligheidsplan (als onderdeel van de eindverantwoordelijkheid van het gehele evenement) blijft gelegen bij de Organisator. De uitvoering van het Veiligheidsplan wordt hierna onder 2. beschreven.

Het (concept) Veiligheidsplan dient ook tijdig aan de overheid als vergunningverlener te worden gepresenteerd, zodat (mede) op basis hiervan tot vergunningverlening kan komen.

e. De afronding middels de "Proevenchef-bijeenkomst"

Aanvullend op de hiervoor beschreven totstandkoming van het Veiligheidsplan vindt 1 tot 2 weken voorafgaand aan de start van het evenement een bijeenkomst plaats van de diverse direct betrokkenen bij het evenement. Deze bijeenkomst staat bekend als de "Proevenchef-bijeenkomst" en hierbij zijn aanwezig de Wedstrijdleader, het Hoofd Veiligheid, de Proevenchefs en de Assistent Proevenchefs.

Op deze bijeenkomst worden de specifieke kenmerken en de overige relevante aspecten en details van het evenement en de diverse klassementsproeven besproken en worden feitelijk "de puntjes op de i gezet". De mondeling verstrekte informatie evenals het relevante deel van het Veiligheidsplan wordt de PC's schriftelijk overhandigd.

Voor aanvang van de opbouw van de klassementsproef is de Proevenchef verplicht een briefing te houden met zijn proefbemanning. Tijdens deze briefing dient duidelijk te worden aangegeven wat hun taak is, wat van hen wordt verwacht, hoe om te gaan met 'moeilijk' publiek en hoe om te gaan met aanwonende.

2. De betrokkenen bij een rally evenement

In het kader van de veiligheid is het belangrijk om eenduidig vast te stellen “wie wat doet” en “wie waarvoor verantwoordelijk is”. In artikel 5 van Appendix H van de CSI worden een aantal functionarissen genoemd die betrokken zijn bij de beveiliging van de wedstrijd.

In de Nederlandse rallypraktijk zijn hierbij nog een aantal extra functionarissen betrokken. Al deze disciplines en hun taken en verantwoordelijkheden worden in deze paragraaf beschreven.

a. *Wedstrijdleader en Assistent Wedstrijdleaders*

De Wedstrijdleader is altijd eindverantwoordelijk voor het nakomen van het gestelde in het Veiligheidsplan.

Conform het Masterplan-Officials worden alleen licenties afgegeven aan actieve Wedstrijdleaders met een recente KNAF-Official Wedstrijdleaders opleiding. Een Wedstrijdleader kenmerkt zich door voldoende kennis, ervaring, daadkracht en door zijn rol als teamspeler. De Wedstrijdleader draagt de eindverantwoordelijkheid voor een sportief en veilig verloop van wedstrijden.

b. *Routemanagers*

De Routemanagers zijn de ogen, oren, handen en voeten van de Wedstrijdleader in het veld. Zij maken deel uit van het organisatiecomité.

Routemanagers houden toezicht op een correcte voorbereiding, uitvoering en nazorg van door derden (Marshals) uitgevoerd werk. Dit toezicht bestaat uit controle, coördinatie en zo nodig correctie van de werkzaamheden. Daartoe zijn Routemanagers ruim voor aanvang van het wedstrijdonderdeel op locatie aanwezig en rapporteren de voortgang van de werkzaamheden aan de Wedstrijdleader op het wedstrijdsecretariaat.

De primaire verantwoordelijkheid van de Routemanagers is de realisatie van het hem toevertrouwde wedstrijdelement “conform veiligheidsplan”, “volledig” en “tijdig”. Hun taak bestaat uit het uitoefenen van toezicht, namens de Organisator, op de correcte uitvoering van aan derden (Marshals of buitenstaanders) opgedragen taken met als doel het evenement veilig, conform tijdschema en reglementen te laten verlopen.

Het op tijd klaar zijn van de klassementsproeven, uiterlijk 90 minuten voor de start van de eerste deelnemer, is essentieel want dat stelt de 000, de KNAF Veiligheidsfunctionaris en de 00, in de gelegenheid om hun controle werk, gericht op de beveiliging van de klassementsproeven, naar behoren uit te voeren inclusief eventueel uit te voeren correctiewerkzaamheden.

c. *Hoofd Veiligheid*

Het Hoofd Veiligheid is verantwoordelijk voor het toepassen en handhaven van het gestelde in het Veiligheidsplan. Hij/zij toetst vooraf de klassementsproeven op opbouw volgens het Veiligheidsplan.

De naam van het Hoofd Veiligheid moet opgenomen worden in het Bijzonder Reglement van de rally. Hij/zij maakt deel uit van het organisatiecomité en werkt mee aan het opzetten van het Veiligheidsplan en is zoveel als mogelijk aanwezig bij vergaderingen van de Sportcommissarissen.

Gedurende de rally staat hij/zij voortdurend per radio of telefoon in contact met de Wedstrijdleader (Rally Control), het Hoofd Medische dienst, de KNAF Veiligheidsfunctionaris en de start van elke klassementsproef.

d. Marshals verantwoordelijk voor de veiligheid op de klassementsproef

Marshals zijn op een klassementsproef zijn te herkennen aan de gele - en voor proevenchefs rode veiligheidshesjes met opschrift 'KNAF Marshal' respectievelijk "Stage Commander". Zij zijn op de klassementsproef verantwoordelijk voor de uitvoering van het Veiligheidsplan en voeren preventieve en repressieve taken uit.

Onder preventieve taken wordt verstaan: maatregelen ter voorkoming van ongevallen.

Dit betreft het tijdig opstellen van dranghekken en plaatsen van linten, afsluiten van wegen en de toegang tot de klassementsproef, het vrijhouden van de baan, het op veilige afstand houden van het publiek, het weten om te gaan met hulpmiddelen zoals brandblussers en verbindingssystemen en het vermogen om zijn team Officials op de juiste manier aan te sturen, te motiveren en te instrueren bij hun rol als Official op de klassementsproef.

Onder repressieve taken wordt verstaan: maatregelen die de gevolgen van een ongeval beperken en/of verdere uitbreiding voorkomen. Hiervoor is specialistische kennis vereist, waaronder op iedere klassementsproef een of meerdere artsen, brandbestrijdingsspecialisten, bergers en in voorkomende gevallen duikers. Een Marshal helpt in beginsel niet zelf na een ongeval, maar houdt overzicht over de situatie, waarschuwt andere deelnemers met behulp van gele vlag signalen en waarschuwt het helpende publiek in geval van een naderende auto.

Marshal algemeen

Alle rallysport officials hebben belangrijke meervoudige verantwoordelijkheden.

Zij zijn allemaal te gast zijn in de woon- en werkomgeving van anderen en dienen zich ook als gast te gedragen.

Bovendien vertegenwoordigen zij allemaal de rallysport in het algemeen en de organisatie in het bijzonder.

Ten slotte ontvangen zij de klanten van de rallysport: de zakenpartners en de klanten van de Organisator (VIP's, gasten, deelnemers en publiek).

Officials dienen zich nadrukkelijk bewust te zijn van de deze zeer belangrijke rollen voor de rallysport en de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt.

Binnen de KNAF worden verschillende niveaus gehanteerd om de Officials of Marshals aan te duiden, met hierbij specifieke opleiding- en overige eisen:

Niveau 1	Aspirant Marshal / Basis Marshal
Niveau 2	Hoofd Marshal
Niveau 3	Assistent Proevenchef / Assistent Wedstrijdleider
Niveau 4	Wedstrijdleider B/ Proevenchef / Sportcommissaris
Niveau 5	Voorzitter college Sportcommissarissen / Wedstrijdleider A

Aspirant Marshal

De licentie Aspirant Marshal is ingesteld om jonge Marshals volwaardig mee te kunnen laten draaien bij rallyevenementen. Daarvoor moet een cursus Basis Official worden gevolgd waarbij de rally reglementen worden behandeld. Een Aspirant Marshal krijgt een Basis Marshal licentie als de leeftijd van 18 jaar is bereikt en hij of zij eens per seizoen actief is.

Basis Marshals

Basis Marshals bemannen de minder drukke en niet technische baanposten langs de klassementsproef. Zij zijn het verlengstuk van de Hoofd Marshal op een klassementsproef en volgen de aanwijzingen van zowel de Proevenchef als de Hoofd Marshal altijd op.

Hoofd Marshals

Een Hoofd Marshal levert een zeer belangrijke bijdrage aan de kwaliteit en veiligheid van een evenement en is minimaal twee keer per seizoen inzetbaar. Het optreden naar de aanwonenden, aanwezige autoriteiten, politie, brandweer en het publiek is hierbij van wezenlijk belang. De Hoofd Marshal is de leidinggevende van de overige Marshals en is tevens het verlengstuk van de

Proevenchef op de klassementsproef. Een Hoofd Marshal dient onverwijld de Proevenchef te informeren indien de veiligheidssituatie ter plaatse zich zodanig wijzigt dat de veiligheid niet meer voldoet aan de norm, bijvoorbeeld als gevolg van ongewenste publieksverplaatsingen. Eventueel zal door de Proevenchef worden besloten de proef stil te leggen. Verder verzorgt de Hoofd Marshal de begeleiding van nieuwe of minder ervaren Junior - en Basis Marshals. De Hoofd Marshal kan instructies krijgen van de Proevenchef als zijnde diens directe meerdere. Ook de Assistent Proevenchef kan opdrachten geven. Overige opdrachten of vragen van de voorrijdauto's, de KNAF Veiligheidsfunctionaris, de (Assistent) Wedstrijdleider, de Sportcommissarissen en de politie worden opgevolgd in overleg met de Proevenchef.

Assistent Proevenchef

De Assistent Proevenchef ondersteunt de Proevenchef bij opbouw van de klassementsproef waar hij/zij voor is aangesteld geheel conform Veiligheidsplan. Het opbouwen en afbreken, bemannen van de verschillende posten en communicatie richting Wedstrijdleider en Marshals zijn belangrijke taken.

Een Assistent-Proevenchef is 20 jaar of ouder en minimaal 3 jaar Hoofd Marshal geweest. De Assistent Proevenchef vertegenwoordigt de organisatie, net als de Proevenchef, op de klassementsproef en heeft tevens de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Advies inzake hulpbehoevende situaties, aan de Proevenchef
- Melding van hulpbehoevende situaties aan de Proevenchef
- Ondersteunen bij coördinatie inzet van de ambulance, het bergingsvoertuig en de duikers indien zich een incident of calamiteit voordoet op de klassementsproef

De Assistent Proevenchef moet onmiddellijk door de Marshals op de hoogte worden gesteld van alles wat er buiten het normale verloop van een klassementsproef gebeurt, zoals een ongeval, gestopte deelnemers, overtredingen van de reglementen, problemen met het publiek en of de aanwonenden.

Proevenchef

De Proevenchef is verantwoordelijk voor de opbouw van de klassementsproef waar hij voor is aangesteld geheel conform Veiligheidsplan. Vanaf de passage van de 0-auto is de Proevenchef de eerst verantwoordelijke voor de veiligheidssituatie op de klassementsproef.

Het opbouwen en afbreken, bemannen van de verschillende posten en communicatie richting Wedstrijdleader en Marshals zijn belangrijke taken. Een Proevenchef is 20 jaar of ouder en minimaal 3 jaar Assistent proevenchef geweest. De proevenchef vertegenwoordigt de organisatie op de klassementsproef en heeft tevens de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- besluitvorming inzake hulpbehoevende situaties waartoe ook behoort het stilleggen van de proef als gevolg van een incident
- melding van hulpbehoevende situaties aan de wedstrijdleiding
- coördinatie inzet van de ambulance, het bergingsvoertuig en de duikers indien zich een incident of calamiteit voordoet op de klassementsproef

De Proevenchef moet onmiddellijk door de (Hoofd) Marshal op de hoogte worden gesteld van alles wat er buiten het normale verloop van een klassementsproef gebeurt, zoals een ongeval, gestopte deelnemers, overtredingen van de reglementen, problemen met het publiek en of de aanwonenden.

e. KNAF Veiligheidsfunctionaris

In het KRB staat het reglement KNAF Veiligheidsfunctionaris vermeld:

BEVOEGDHEDEN VEILIGHEIDSFUNCTIONARIS

Tijdens een evenement dient de organisator/wedstrijdleiding medewerking te verlenen aan de veiligheidsfunctionaris, zodat deze geheel en onbelemmerd zijn functie kan uitoefenen.

Bij constatering van onveilige situaties en/of het niet naleven van de veiligheidsreglementen is de veiligheidsfunctionaris gerechtigd als volgt te handelen :

1. Indien het kleinigheden betreft, deze ter plaatse in goed overleg met de wedstrijdleiding en/of officials oplossen;
2. Zo nodig, de wedstrijdleiding van zijn acties of bevindingen op de hoogte brengen;
3. Indien het belangrijke zaken betreft, de wedstrijdleader verzoeken maatregelen te treffen;
4. Mocht, na dit verzoek, de situatie voor de veiligheidsfunctionaris nog steeds niet acceptabel zijn, dan zal hij/zij de sportcommissarissen op de hoogte stellen;
5. Wanneer een evenement / klassement doorgang vindt, ondanks dat de veiligheidsfunctionaris van mening is dat dit niet acceptabel is, zal hij ter plaatse rapport opmaken. Dit rapport dient mede ondertekend te zijn door de organisator, de wedstrijdleiding en indien aanwezig de sportcommissarissen. Door middel van dit rapport zal het KNAF bestuur verzocht worden maatregelen te treffen;
6. Het inzetten van de veiligheidsauto tijdens evenementen dient met goedkeuring van de veiligheidsfunctionaris te geschieden. De veiligheidsauto moet altijd worden ingezet in het belang van de veiligheid.

In geval van het niet naleven van de veiligheidsreglementen en/of van onveilige situaties, zal de KNAF Veiligheidsfunctionaris veiligheidsknelpunten ter plaatse in overleg met de Wedstrijdleader, de Proevenchef en/of de Marshals ter plaatse oplossen dan wel de Wedstrijdleader verzoeken maatregelen te treffen om knelpunten op te lossen. Als dat niet naar genoegen van de KNAF

Veiligheidsfunctionaris gebeurt, dan kan hij de Sportcommissarissen hiervan op de hoogte stellen en hen voorstellen een klassementsproef of het evenement tijdelijk of definitief geen doorgang te laten vinden. De Sportcommissarissen beslissen over het al dan niet stil leggen van de klassementsproef of het gehele evenement.

Notabene: De Veiligheidsfunctionaris kan nooit verantwoordelijk worden gesteld voor het verloop van en/of gebeurtenissen tijdens een evenementen. De organisatielicentiehouder draagt altijd de totale eindverantwoording voor zijn evenement.

f. Sportcommissarissen

Tot de verantwoordelijkheid van de Sportcommissarissen behoort primair de toetsing van de naleving van de reglementen en uitspraak doen in geval van onenigheid of een geschil tussen een Organisator, Wedstrijdleader en/of deelnemer. Voor de start en bij het einde van een rally evenement bespreken de Sportcommissarissen in vergadering het verloop van de wedstrijd. Daarnaast stellen zij een rapport op over het evenement.

Wat betreft de veiligheid van het evenement hebben de Sportcommissarissen een belangrijke secundaire rol en bijbehorende beslissingsbevoegdheid.

Zij kunnen:

- de start verbieden van elke rijder of elk voertuig, dat zij als gevaarlijk beschouwen of door de Wedstrijdleader als gevaarlijk aan hen is gerapporteerd
- een deelnemer/equipe uitsluiten van de wedstrijd
- opdracht geven, elke inschrijver of rijder, die weigert de orders van een verantwoordelijke Official op te volgen, direct van het wedstrijdterrein en zijn omgeving te verwijderen
- een wedstrijd uitstellen in geval van overmacht of om dringende veiligheidsredenen
- in het belang van de veiligheid van deelnemer en publiek het programma aanpassen voor wat betreft de start- en finishlijn van de klassementsproef op verzoek van de Wedstrijdleader of de Organisator

Indien zich situaties voordoen, qua veiligheid, die aanleiding geven tot ingrijpen en dit niet gebeurt door de Wedstrijdleader, hebben de Sportcommissarissen de bevoegdheid tot ingrijpen.

g. BSR Observer

De BSR Observer zal, zoals omschreven in het SRR, alle aspecten van een evenement observeren en rapporteren aan het BSR.

h. Deelnemers

Vanwege het veiligheidsaspect worden er hoge eisen gesteld aan rijder en navigator. Voor een rijderslicentie moet men eerst slagen voor het theorie-examen. Daarna moet de rijder een op de rallysport gerichte en door BSR erkende rijopleiding succesvol hebben afgesloten.

III. Uitvoeringsfase

Tijdens het evenement komt het aspect veiligheid aan de orde bij de opbouw van het parcours met behulp van diverse materialen.

Kernbegrippen hierbij zijn het aflinten van de klassemmentsproeven en het verzorgen van veiligheid- en uitremzones en overige veiligheidsvoorzieningen/aspecten.

Toezicht op de werkzaamheden en controle

Tijdens en na de opbouw van de klassemmentsproeven vindt toezicht op de werkzaamheden en de controle van het eindresultaat plaats door diverse functionarissen met ieder een eigen taak.

De veiligheid wordt verder bevorderd door een zo goed mogelijke informatievoorziening richting bezoekers van het evenement, aanwonende, omgeving en derden.

De verplichte aanwezige veiligheid- en medische voorzieningen, de door de deelnemers zelf te verzorgen veiligheidsaspecten, het communicatienetwerk en de wijze van communicatie zijn belangrijke onderdelen van de beveiliging tijdens de wedstrijd.

In dit hoofdstuk III in combinatie met de bijbehorende bijlagen worden bovengenoemde veiligheidsaspecten besproken.

1. De opbouw van het parcours

a. Preventiemaatregelen (signalering en bewegwijzering)

Voor de opbouw van het parcours geeft artikel 5 Annex H van de CSI een aantal uitgangspunten:

Toegangswegen die naar klassemmentsproeven leiden worden op navolgende wijze afgesloten:

- a. Hoofd- en doorgaande wegen of elke weg waar verkeer verwacht kan worden, moet afgesloten en bewaakt worden door een Marshall of andere autoriteit.
- b. Korte niet-doorgaande wegen (b.v. naar boerderijen) moeten afgesloten worden, al dan niet door een hek of met lint. Bewoners moet ook door een brief op de hoogte worden gebracht.

Marshallposten moeten ingericht worden langs de route om:

- a. toeschouwers buiten verboden gebieden te houden met behulp van borden, dranghekken of touwen, afzetlint en fluitjes
- b. voor zover mogelijk de deelnemers te waarschuwen voor gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld door het gebruik van de gele vlag/rode vlag.
- c. bij mogelijk gevaarlijke punten langs de route te kunnen beschikken over één of meerdere goedgekeurde brandblussers (geadviseerd wordt 1 brandblusser per kilometer).

Tijdens de verkenning moeten TC, Start, Chicanes, FF en SF worden aangegeven door middel van markeringen of borden. Graag de TC zo plaatsen dat er ruimte genoeg is voor de TC om auto's te laten parkeren als er vertraging is op de KP. Zeker moet voorkomen worden dat auto's staan te wachten op drukke wegen die open zijn voor het overige verkeer. Ook zorgen dat na het einde "zone bord" bij de SF er genoeg ruimte is dat deelnemers veilig iets kunnen doen aan hun auto.

Bij gebruik van bermbeschermingsmiddelen (baakschilden) moeten die geplaatst zijn dan wel de positie moet gemarkeerd zijn. Rijders dienen voor de verkenning geïnformeerd te worden over de aanwezigheid van bermmarkeringen dan wel de positiemarkering op het wegdek.

Bij het rijden van klassemmentsproeven in het donker dienen baakschilden zodanig gedraaid staan dat deelnemers hierdoor niet verblind worden. De voeten van de bakschilden moeten in de lengte richting worden geplaatst.

b. Gebruikte materialen

Bij het opbouwen van een klassemmentsproef worden verschillende materialen gebruikt zoals strobalen, rood/wit-lint, drums enkel voor gebruik van chicanes (minimaal 200 liter), containers (altijd verzwaard), hekken, big-bags (minimaal 1x1x1 meter en helemaal gevuld met zand), diverse borden, baakschilden (let op dag / nacht stand en stand van de voet deze altijd in de lengte richting) en geleiderail.

Geleiderail mogen alleen worden toegepast indien aan elkaar gekoppeld.

Geleiderail mogen niet worden gebruikt voor het afzetten van bochten in een opstelling haaks op de rijrichting.

Big-bags zijn door hun gewicht een prima scheiding tussen weg en water. In vele gevallen zullen rallyauto's worden tegengehouden door de Big-bag. Het is hierbij van belang dat deze Big-bags niet alleen in een bocht worden geplaatst maar nog doorlopen tot na de bocht.

Big-bags minmaal 1x1x1 meter dienen zodanig gevuld zijn dat zij de maximale hoogte hebben om te voorkomen dat doorschietende auto's worden gelanceerd.

Een scheiding van wegen (punt waarop twee auto's elkaar tegemoet rijden en op een vast punt beide een andere kant op gaan) wordt door hoge of lage en met ballast verzwaarde containers afgezet. In sommige gevallen kan de situatie anders worden opgebouwd dit zal dan worden besproken tijdens de voorkeuring.

Samenvoegpunt. Als er op een klassemmentsproef en punt is waar auto's naast elkaar komen te rijden moet vanaf het punt waar ze samenkomen minimaal over een lengte van 75 meter een afzetting in het midden van de weg worden gemaakt zodat ze op een veilige manier kunnen invoegen.

Zandpaden: Zandpaden kunnen altijd rekenen op veel publiek en het is dan ook nodig om zandpaden over de gehele lengte aan beide kanten te voorzien van afzet lint.

Op de klassemmentsproef wordt met behulp van hoofdpijlen aangegeven welke richting de deelnemer dient te volgen. Deze pijlen worden in elk geval geplaatst bij samenkomsten van wegen waar van rijrichting moet worden veranderd. De pijlen zijn rood met een wit vlak erachter veelal aan de achterzijde voorzien van "verboden voor publiek".

Hoofdpijlen dienen te worden geplaatst in de zichtlijn van de rijder, zo nodig op de rijbaan. In dat geval moet de hoofdpijl in een metalen of houten blok op de rijbaan worden geplaatst.

Chicanes zijn een belangrijke veiligheidsvoorziening om de snelheid op een klassemmentsproef te beperken. Zij worden gevormd met verschillende materialen zoals drums en containers. Het is aan te bevelen om hiertoe IBC-containers te gebruiken. Deze containers zijn leeg redelijk goed te verplaatsen, zijn sterk, kunnen gevuld worden tot zelfs 1000 liter water, zullen niet snel van hun plek gereden worden en kunnen worden hergebruikt. De 200 liter vaten/IBC moeten voor minimaal 95% gevuld zijn.

Alle chicanes moeten worden opgenomen in het Veiligheidsplan en dienen aanwezig te zijn voordat de eerste organisatieauto de klassemmentsproef oprijdt.

Tijdens het evenement kan een deelnemer een deel of de hele chicane raken, waardoor de rijbaan geheel of gedeeltelijk versperd wordt. In dat geval dient de ter plaatse aanwezige Marshal te zorgen voor het opruimen hiervan en dient in ieder geval de gele vlag gebruikt te worden.

Mocht een chicane kapot zijn moet deze gelijk worden hersteld, De KP zal bij schade stil gelegd moeten worden om dit veilig te kunnen doen. Zonder chicane door starten is verboden.

Virtuele chicane Een virtuele chicane is een zone van max 50 meter, waar binnen eenmalig de snelheid verlaagd moet worden tot de aangegeven snelheid en daarna mag onmiddellijk de snelheid weer verhoogd worden. De snelheid moet aangegeven worden in het Bijzonder Reglement of in een Bulletin en ook in het routeboek. Het rally tracking systeem zal de nodige informatie geven. Indien de aangegeven snelheid niet wordt gehaald zal de wedstrijdleider een tijdsstraf opleggen van

Chicanes moeten worden uitgevoerd conform SRR bijlage IX, artikel 13. Zie ook **bijlage 3**.

Er dient per situatie gemotiveerd te worden welke materialen er moeten worden gebruikt, afhankelijk van o.a. rijnsnelheid van de auto's, specifieke eigenschappen van het toegepaste materiaal, de eisen die de locatie aan het toe te passen materiaal stelt en de verwachte hoeveelheid publiek.

Deze materialen dienen te worden ingevuld op de materiaallijst, die onderdeel dient uit te maken van het Veiligheidsplan.

c. Aflinten van klassementsproef

Om te komen tot een scheiding tussen parcours en publiek wordt een klassementsproef afgelint en daar waar nodig worden extra veiligheidsmaatregelen getroffen. Zie **bijlage 4**.

d. Verboden zones – Publieksvrije zones

Op plaatsen waar absoluut niemand mag staan omdat de veiligheid daar niet te garanderen is, worden borden met de tekst 'Verboden voor publiek' geplaatst.

Er moet op die situatie niet worden afgelint, omdat dit juist toeschouwers aantrekt.

Op langere verboden of publieksvrije zones moeten om de 100 meter bordjes "Verboden voor publiek" worden geplaatst.

Plaatsen waar geen publiek mag worden toegelaten en die moeten gemarkeerd met bordjes "Verboden voor Publiek":

- verboden zones, voor lint of barrier
- uitremzones
- op de KP, of dichterbij dan 10 meter van de rijbaan, Als dit dichterbij is dan moet hiervoor extra maatregelen worden genomen
- onder het niveau van het wegdek
- voor een barrier, hek, muur, boom, gebouwen of auto
- op plaatsen recht tegenover de naderende rallywagens
- kort in de binnenkant of buitenkant van een bocht
- aan beide kanten van een jump, maar vooral na een jump
- uitremzones
- zittend bij lint, muurtjes of vangrails

Plaatsen waar wel publiek is toegestaan:

- publiekspunten die duidelijk zijn afgelint
- publiekspunten langs rechte stukken weg, op minstens 10 meter van de klassementsproef
- punten waar zij ruim boven de rally auto's staan (dijken, berg)
- achter en tussen de 2^e of verdere rij (dikke) bomen
- muren op afstand van de klassementsproef
- op ruime afstand van de klassementsproef

In het Veiligheidsplan wordt aangegeven waar linten geplaatst dienen te worden.

Het aflinten van het parcours is uiteraard “maatwerk”, waarbij echter een aantal vuistregels in alle gevallen zijn toe te passen. Deze vuistregels aangevuld met FIA richtlijnen toeschouwer veiligheid zijn opgenomen in **bijlage 4**.

Eventuele verdere verfijningen / aanvullingen op bovenstaande uitgangspunten dienen te worden aangebracht op basis van “expert-opinion” van hen, die de linten plaatsen en hen die de plaatsing hiervan controleren. De klassemmentsproef dient opgebouwd en gereed te zijn voor inspectie door de voorrijders 1½ uur voor de start van de eerste deelnemer.

Alleen dan kunnen deze voorrij-auto's hun taken (tijdsmatig) naar behoren uitvoeren.

Uitremzone

Een uitremzone (of remzak) is een veiligheidsvoorziening voor deelnemers die hun rempunt missen. Deze zone geeft de mogelijkheid om door te rijden en te draaien. De lengte van deze zone is afhankelijk van de concrete situatie, vormt dus een aanvulling op afstand tussen het reguliere rempunt en de bocht en wordt gezien vanaf de rand van het wegdek aan de buitenbocht.

Bij de bepaling van de lengte van deze veiligheidsvoorziening is het van belang om kennis te hebben van de stopafstand van de deelnemende auto's. De stopafstand is het totaal van reactieafstand en remweg. De remweg is afhankelijk van de rijsnelheid en het remvermogen. Dit remvermogen wordt bepaald door het remvermogen van de auto evenals door de wrijvingscoëfficiënt van het wegdek.

Een rallyauto heeft over het algemeen een kortere remweg dan een doorsnee auto, want deze beschikt over betere remmen, betere banden en een gekwalificeerd bestuurder. Daarnaast is de reactietijd nauwelijks aanwezig omdat de rijder het parcours kent en dus op voorhand weet waar geremd moet worden.

In **bijlage 5** is een theoretische beschouwing opgenomen van de te hanteren stopafstanden, die middels concrete remproeven nader is onderbouwd. Aan de hand van de in deze bijlage opgenomen informatie dient bij individuele bochten de lengte van de vereiste uitremzone worden bepaald. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de kans op minder goede remmen of andere gebreken aan een auto.

Met een restsnelheid die normaliter in de bocht wordt meegenomen kan geen rekening worden gehouden omdat de uitremzone na de bocht is gelegen en aldus de auto “na het missen van de bocht” in deze zone tot stilstand moet worden gebracht.

Op basis van de in **bijlage 5** opgenomen testresultaten van de KNAF remtesten in december 2014 op de RDW baan in Lelystad zijn de navolgende aanbevelingen opgesteld:

1. Aanbevolen wordt om bij het bepalen van de lengte van de uitremzone uit te gaan van het uitgangspunt dat er sprake is van een nat wegdek.
2. Uitgaande van nat wegdek met een gemiddelde wrijvingscoëfficiënt dienen de navolgende uitgangspunten te worden gevolgd bij het bepalen van de remafstanden:

tot 80 km / uur	= remweg 50% van de snelheid in meters
van 80 km / uur tot 120 km / uur	= remweg 80% van de snelheid in meters
van 120 km / uur tot 160 km / uur	= remweg 100% van de snelheid in meters
3. Indien sprake is van een wegdek met een minder dan gemiddelde wrijvingscoëfficiënt (klinkers, onverhard) is het wenselijk om uit te gaan van een grotere veiligheidsmarge bij de bepaling van de uitremzone. Hierbij dient als uitgangspunt te worden genomen dat bij

halvering van de wrijvingscoëfficiënt de remafstand verdubbelt. Aanbevolen wordt om bij het bepalen van de lengte van de uitremzone indien sprake is van een wegdek met een minder dan gemiddelde wrijvingscoëfficiënt deze coëfficiënt bij de opstelling van het Veiligheidsplan expliciet vast te stellen (expert judgement) en de uitremzone qua lengte hierop aan te passen.

Als vuistregel moet een factor 1,5 worden genomen bij onverhard ten opzichte van het uitgangspunt nat asfalt met standaard wrijvingscoëfficiënt. In geval van een klinkerondergrond is mogelijk sprake van een iets betere remweg, maar wordt ook aanbevolen om de factor van 1.5 aan te houden t.o.v. nat asfalt met standaard wrijvingscoëfficiënt.

In de uitremzone mogen zich geen toeschouwers bevinden. In publieksinformatiekaarten moet expliciet aan worden gegeven dat deze zones verboden voor publiek zijn. Marshals moeten hier nauwlettend op toezien.

Het is daarnaast zaak dat ook in het verlengde van de uitremzone zo min mogelijk mensen zich ophouden. Dit kan worden bereikt door de uitremzones af te schermen met dichte afzettingen, eventueel voorzien van een tekst om toeschouwers te waarschuwen.

Het parkeren van voertuigen in het verlengde van de uitremzone is verboden.

Aanvullende maatregelen zijn denkbaar in de vorm van containers aan het einde van een remzone, waarbij een restsnelheid wordt weggenomen doordat de auto hiertegen tot stilstand komt. De exacte uitvoering hiervan dient in het Veiligheidsplan te worden beschreven op basis van een inventarisatie van de situatie ter plaatse.

2. De organisatieauto's

Tijdens het evenement rijden er, voorafgaand aan de eerste deelnemer, verschillende auto's van de organisatie en KNAF over de klassemmentsproeven. Hierbij is sprake van auto's die specifiek naar de veiligheid kijken, auto's voor tijdwaarneming en mobilofoon verbindingen overige niet specifieke veiligheidstaken. Hiertoe dient kennis, ervaring en continuïteit en onafhankelijkheid in deze auto's aanwezig te zijn.

Hiervoor geeft artikel 5 van Appendix H van de CSI de navolgende regels:

- a. Elke Organisator moet tenminste drie organisatieauto's, nummer -000- , -00- en -0- ('nul'-auto's) inzetten. Elke auto moet met een plaat (36 x 50 cm) op de twee voorportieren uitgerust zijn. Op deze platen moet het woord 'SAFETY' of een woord van gelijke betekenis in de nationale taal staan.
- b. Daarnaast moet tenminste de 0-auto uitgerust zijn met een oranje zwaailicht en een sirene. Aanbevolen wordt de 0-auto te voorzien van een videocamera om de condities van elke klassemmentsproef gedurende de passage van deze auto vast te leggen. De opnames blijven eigendom van de Organisator.
- c. Een deelnemer die uitgevallen is, mag niet een voorrij auto besturen.
- d. De bestuurders van de 0-auto's moeten een behoorlijke ervaring hebben, zij moeten op de hoogte zijn van alle relevante reglementen en het gestelde in het Veiligheidsplan. Zij moeten te allen tijde de Wedstrijdleider op de hoogte houden van de omstandigheden langs de route. 0-auto's dienen ook het klokken van tijden te controleren en erop te toezien dat tijdkaarten correct worden ingevuld.
- e. Elke Organisator moet een sluitauto gebruiken, voorzien van een groen zwaailicht, die na de laatste deelnemer over de klassemmentsproeven rijdt. Deze auto moet van een plaat (36 x 50 cm) op de twee voorportieren met een geblokte vlag voorzien zijn.
- f. De volgorde van de organisatieauto's is:
 - 000- auto: 75 minuten voor eerste deelnemer.

- KNAF Veiligheidsauto+Lint-auto: 60 minuten voor de eerste deelnemer als de klassementsproef voor de eerste keer wordt verreden, de andere keren zal deze net voor de 00 auto rijden.
- Publieksinformatie auto: 30 minuten voor de eerste deelnemer.
- 00- auto met rood zwaailicht: 20 minuten voor de eerste deelnemer.
- X- auto (max. 2 stuks): circa 10 minuten voor de eerste deelnemer.
- 0- auto : 5 minuten voor de eerste deelnemer.
- Z- auto: sluitauto direct na de laatste deelnemer

De organisatieauto's (00, 0 en Z) moeten de gehele route rijden. Zij mogen de deelnemers op geen enkele wijze hinderen. Eén maar bij voorkeur beide inzittenden van de 000-auto en van de 00-auto moeten in het bezit zijn van minimaal een Hoofdofficial licentie.

- Tot en met de "00" auto moeten de organisatieauto's met een zeer gematigde snelheid over de route van de klassementsproeven rijden en de inzittenden mogen geen wedstrijdkleding en helmen dragen.
- Uitsluitend na de 00-auto, maar voor de 0-auto, mogen bij de start van klassementsproeven maximaal 2 andere organisatieauto's (zgn. X-auto's) vertrekken, die op nagenoeg volle snelheid over de klassementsproeven rijden. Deze X-auto's moeten voldoen aan de gestelde eisen van het SRR (homologatie, verzekering, keuring). De 1e bestuurder moet minimaal een EU/Nationale licentie hebben. Beide inzittenden van de X-auto moeten voldoen aan de voorschriften van het SRR voor wat betreft brandwerende bovenkleding (geen schoenen) en helmen (incl. FHR) (zie SRR art 40.1.1). De minimum leeftijd van de navigatoren/gasten in de X-auto is 16 jaar.
- De 0-auto en beide bestuurders moeten volledig voldoen aan de voorschriften van het SRR (oranje zwaailicht, homologatie, verzekering, licenties, keuring, kleding, enz.)
- Zowel de 1e bestuurder van de X-auto's, als ook beide bestuurders van de 0-auto moeten deelnemen aan de documenten controle.
- Functionarissen (zoals BSR Observer en sportcommissarissen) hebben toegang tot de route van een klassementsproef niet later dan 30 minuten voor de start van de laatste organisatieauto (0-auto). Wanneer de 0-auto op hen inloopt terwijl zij nog op de route van een klassementsproef zijn, moeten zij stoppen, hun auto parkeren en wachten tot de passage van de sluitauto, voordat zij verder mogen. De KNAF Veiligheidsfunctionaris mag later tot de klassementsproef worden toegelaten.

Aldus kent een evenement navolgende auto's op de klassementsproeven, waarbij soms sprake is van iets afwijkende tijden t.o.v. artikel 5 appendix H indien dit de veiligheid bevordert:

T-car:	90 minuten
000- auto:	75 minuten
KNAF Veiligheidsauto:	60 minuten eerste keer, de andere keren net voor de 00 auto.
Lint-auto:	60 minuten (direct opvolgende aan KNAF Veiligheidsauto)
Publieksinformatie auto:	30 minuten
00- auto:	20 minuten
X1-auto:	8 minuten
X2-auto:	6 minuten
0- auto:	5 minuten
Diverse deelnemers rally	
Z- auto: sluitauto	direct na de laatste deelnemer

In **bijlage 6** zijn de taken van de diverse auto's nader beschreven.

Indien een klassemmentsproef meerdere malen tijdens eenzelfde evenement wordt gebruikt zal voor elke keer dat de klassemmentsproef wordt gebruikt een veiligheidscontrole plaatsvinden. De voorrij auto's zoals de 00, Veiligheidsauto, lintauto en de 0-auto dienen hun normale taken uit te voeren en alle aanbevelingen van deze Officials dienen te zijn gerealiseerd, alvorens de proef opnieuw gestart mag worden.

3. Toeschouwers

Een belangrijke taak van iedere organisatie is de informatievoorziening richting aanwonenden, omgeving en derden, om hiermee de en hun veiligheid te bevorderen. De toeschouwers zijn natuurlijk deels zelf verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid. Ze moeten zich bij iedere situatie (op basis van gezond verstand) afvragen of zij op een veilige plek staan.

Toeschouwers zijn echter lang niet altijd voldoende bekend met de rallysport. Van toeschouwers kan een Organisator niet verwachten, dat zij zelf - zonder enige informatie - een veilige plek langs het parcours vinden. Hiertoe dient actief te worden geïnformeerd.

Een toeschouwer kan beschikken over een plattegrond (publieksinformatie) met daarop de klassemmentsproeven. Hierin wordt ook verwezen naar publiekspunten en worden verboden zones aangegeven. Het publiek moet worden ontmoedigd om op een onveilige locatie te gaan staan. Marshals, verbodsborden, KNAF informatieborden en publieksinformatie auto zijn middelen om het publiek te informeren. Van belang is hierbij concrete informatie over publiekspunten, veilig kijken naar de rally, verboden zones, het kijken bij de servicepunten.

Marshals zullen op een proactieve manier de toeschouwers advies geven. Daar waar nodig moet een Marshal toeschouwers verwijderen van een onveilige situatie. Mocht het zo zijn dat de toeschouwers geen gehoor geven aan dergelijke verzoeken van een Marshal, dan kan de Marshal de hulp inroepen van een Hoofdmarshal. Wordt er ook geen gehoor gegeven aan de Hoofdmarshal, dan zal deze contact leggen met de Proevenchef. De Wedstrijdleider zal dan in goed overleg met de Proevenchef tot een besluit over neutralisatie van de klassemmentsproef of uitstel van de start komen.

Op grote publiekspunten kunnen ook mensen worden ingezet als publieksbegeleiding. Deze mensen hebben niet de taak die wij een Marshal toekennen ze mogen enkel werkzaam zijn achter het lint om het publiek te begeleiden. Deze mensen moeten worden voorzien van duidelijk herkenbaar hesje echter niet dezelfde als een Marshal.

Marshals dienen met een fluit altijd de doorkomst van een deelnemer kenbaar te maken aan het publiek.

Het verdient tenslotte aanbeveling ook om ook via internet/social media te communiceren met publiek. De website van het evenement, Facebook, Instagram en X zijn hiervoor uitstekende media. Een Organisator moet hiervoor een duidelijke #hashtag gebruiken tijdens het evenement en iemand in de organisatie aanstellen om deze media up to date te houden en te communiceren met externe partijen. Actief omgaan met social media heeft een crowd management functie.

4. Veiligheid van deelnemers: veiligheid- / medische voorzieningen

Een belangrijk element bij rallyveiligheid is uiteraard de veiligheid van de deelnemers zelf.

De bij een evenement aanwezige medische voorzieningen dienen te zijn ingericht in overeenstemming met de eisen gesteld in 'Reglement Medische Voorzieningen Autosportevenementen' van het ASJ

5. Bijzonderheden betreffende Rallysport.

5.1. Ambulance (evenementenauto) en bezetting.

Vanwege de afstanden en het mogelijk gelijktijdig rijden op meer proeven, zal in eerste instantie de bemanning van een evenementenauto de opvang van de vitale functies zonder arts moeten kunnen uitvoeren. Om te voldoen aan het "besluit functionele zelfstandigheid" dient de chauffeur het diploma SOSA Ambulancechauffeur en de verpleegkundige het diploma SOSA Ambulanceverpleegkundige te bezitten.

Naast de bovenstaande voorschriften, waaraan per proef moet worden voldaan, geldt dat de ambulance in de directe omgeving van de start van een proef moet zijn opgesteld. Indien de lengte van de proef meer dan 15 kilometer bedraagt, dient een tweede evenementenauto met een identieke bemanning opgesteld te staan ongeveer halverwege de klassementsproef.

Indien er onverhard in de proef zit, moet de bemanning een duidelijke routebeschrijving hebben, zodat het voertuig ook snel het proefgedeelte ná het onverhard kan bereiken zonder door het onverharde deel te hoeven rijden. Indien tijdens de rally het onverhard dusdanig verslechterd dat de veiligheid in gevaar wordt gebracht, kan op last van de Veiligheidsfunctionaris besloten worden gebruik te maken van een alternatieve route. Van groot belang is dat een evenementenauto overal al op de proef kan komen om hulp te bieden.

5.2. Arts.

Er moet een arts, bij voorkeur zoals beschreven in deel 19 van het KRB, artikel 2.2., aanwezig zijn in de omgeving van de te verrijden klassementsproeven. Deze arts moet zo snel mogelijk op de plaats van het ongeval aanwezig zijn. Hiervoor moet hij beschikken over een opvallend voertuig, voorzien van optische- en geluidsignalen, waarbij het gewenst is dat dit voertuig gereden wordt door een bestuurder met het SOSA diploma Ambulancechauffeur.

De medische voorzieningen op het serviceterrein bestaan uit minimaal 2 duidelijk herkenbare personen met een geldig EHBO diploma. Verantwoordelijk hiervoor is het Hoofd Medische Dienst, ook als de service door een andere organisatie wordt geleverd.

In de navolgende veiligheid- en medische voorzieningen moet worden voorzien :

a. Bij de start van elke klassementsproef:

- een bergingsvoertuig of takelwagen;
- een ambulance (evenementenauto);
- 2 x (minimum) 4 kg brandblussers;
- geschikte apparatuur om contact te houden met de Wedstrijdleider (rally control).

De genoemde voertuigen moeten bij voorkeur na de start gesitueerd worden in het zicht van de start op maximaal 150 m afstand. Eventueel moet de startlocatie zelf gecorrigeerd worden om aan bovenstaande te voldoen. Afwijken van deze afstand kan alleen na goedkeuring van de KNAF veiligheidsfunctionaris.

b. Op tussenliggende punten is het aan te bevelen:

- een bergingsvoertuig of takelwagen;
- een ambulance (evenementenvoertuig);
- geschikte apparatuur om contact te houden met de Wedstrijdleider (rally control).

Het aantal tussenliggende punten wordt bepaald door de aard, de lengte en de moeilijkheidsgraad van de klassemmentsproef. Het is in ieder geval verplicht op klassemmentsproeven langer dan 15 km (geldt niet voor rondkoersen).

Zowel bij de start als bij de tussenliggende punten moeten de voertuigen direct toegang hebben tot de klassemmentsproef en moeten in een veilige locatie geplaatst worden.

c. Bij de stop/finish van elke klassemmentsproef:

- 2 x (minimum) 4kg brandblussers.

Een klassemmentsproef mag niet starten of herstarten als de hierboven beschreven hulpverleningsvoertuigen niet aanwezig zijn.

Iedere inzet van de hulpverleningsvoertuigen wordt door de proevenchef in overleg met de wedstrijdleader geïnitieerd, waarbij het Hoofd Medische Dienst direct geïnformeerd moet worden.

Voor elke klassemmentsproef wordt een evacuatierroute en een overnamepunt voor de ambulance gemaakt. Evacuatierroute en overnamepunt worden in het Veiligheidsplan opgenomen zowel op kaart als in de beschrijving.

De op de proef aanwezige evenementenvoertuig; zal alleen eerste hulp verlenen en slechts vervoeren naar een Eerste Hulp Post. Uitzondering daarbij, als het gaat om een levensbedreigende situatie waarbij door het wachten op de reguliere ambulance er verslechtering van de gezondheidstoestand in de hand gewerkt wordt. In dat geval zal de op de proef aanwezige ambulance om een ritopdracht van de meldkamer ambulancezorg vragen. Een 'reserve'-evenementenvoertuig; dient in dat geval de aanwezigheid op de klassemmentsproef over te nemen.

In alle andere gevallen waarbij een slachtoffer/patiënt naar een ziekenhuis vervoerd moet worden, zal dit plaatsvinden door de reguliere ambulancedienst. Per klassemmentsproef wordt hiertoe een overnamepunt aangewezen.

De ziekenhuizen in de directe omgeving moeten zijn geïnformeerd. Ongeacht de manier het vervoer wordt uitgevoerd. Bij een ernstige verwonding moet de juiste medische hulpverlener aanwezig blijven tot in het ziekenhuis.

6. Veiligheid door deelnemers

Ook door de deelnemers zelf dienen veiligheidsmaatregelen te worden genomen:

- In ieder deelnemende auto moet een gevarendriehoek aanwezig zijn welke, in geval de auto stopt op een klassemmentsproef, door een van de leden van de equipe duidelijk zichtbaar tenminste 50 meter achter de auto geplaatst moet worden om rijders te waarschuwen. De gevarendriehoek moet ook geplaatst worden wanneer de auto naast de weg staat.
- Elk routeboek moet een pagina bevatten waarop de ongevallenprocedure wordt uitgelegd. Daarin moet zijn opgenomen de instructies bij een incident waarbij publiek betrokken is.
- Elke deelnemer is verplicht een geplastificeerd waarschuwingsteken op A4-formaat in de auto hebben met op de ene kant een rood reflecterend "SOS"-teken en op de andere kant een groen reflecterend "OK"-teken.

- d. Wanneer een deelnemer opgeeft, moet hij de Organisator informeren Alle deelnemers die niet meer kunnen deelnemen aan de rally zijn verplicht hun tijdkaart zo snel mogelijk bij de dichtstbijzijnde controlepost in te leveren

In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst, moet, voor zover mogelijk, het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's. In het geval van een ongeval waar geen gewonden zijn of waar geen directe medische hulp nodig is moet het groene "OK"-teken duidelijk door de equipe getoond worden aan de volgende deelnemers.

Wanneer een rood "SOS"-teken getoond wordt, zijn deelnemers verplicht te stoppen. De deelnemer is verantwoordelijk om de gewonde te helpen en om de veiligheidsdiensten zo snel mogelijk te waarschuwen.

De eerste equipe die arriveert op de plaats van het ongeval moet de eerstvolgende auto laten stoppen en inlichten.

De eerstvolgende auto moet de volgende informatie meenemen naar de eerstvolgende radiopost (dat kan de finishcontrole zijn):

- wedstrijdnummer van de betreffende equipe
- of en hoeveel bestuurders of toeschouwers gewond zijn
- of een bestuurder of toeschouwer bekneld is in of buiten de auto
- plaats van het ongeval, b.v. dichtstbijzijnde bol-pijl situatie of kilometerpost
- elke andere belangrijke informatie, b.v. vuur, water

Ook de daarop volgende auto's moeten stoppen wanneer de rode "SOS" getoond wordt.

7. Communicatie

a. Vlaggen

De communicatie tussen Marshals en deelnemers vindt tijdens het rijden op de klassementsproeven plaats middels vlagsignalen. Voor deze vlagsignalen geeft artikel 5 Annex H een aantal regels:

Voor het gebruik van de gele vlag wordt de volgende procedure in acht genomen:

1. Een gele vlag moet beschikbaar zijn op elke marshal post;
2. De gele vlag mag alleen gebruikt worden door een marshal die het marshal veiligheidsjack draagt. Marshals kunnen equipes met gele vlaggen opmerkzaam maken voor gevaarlijke situaties. Een gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie:
 - Stilstaande of langzaam rijdende auto op route.
 - Geheel of gedeeltelijke blokkering van de route.
 - Hulpvoertuigen op de proef

Voor het gebruik van de rode vlag evt. i.c.m. rode LED lamp wordt de volgende procedure in acht genomen:

Bij het tonen van een rode vlag moet de rijder direct snelheid verminderen en deze aanzienlijk verlaagde snelheid tot het eind van de klassementsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van de Marshals of bemanning van de hulp-voertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op alles posten getoond bij de gemarkeerde radioposten. De rode vlag kan vergezeld worden door een rode LED lamp indien de klassementsproef in het donker verreden wordt. Een rode vlag mag allen worden getoond op officiële radioposten deze radio posten mogen max 3 km van elkaar liggen en worden aan gegeven door borden.. De rode LED Lamp moet ook worden getoond op een rondkoers ter hoogte van de start.

b. Verbindingsnet

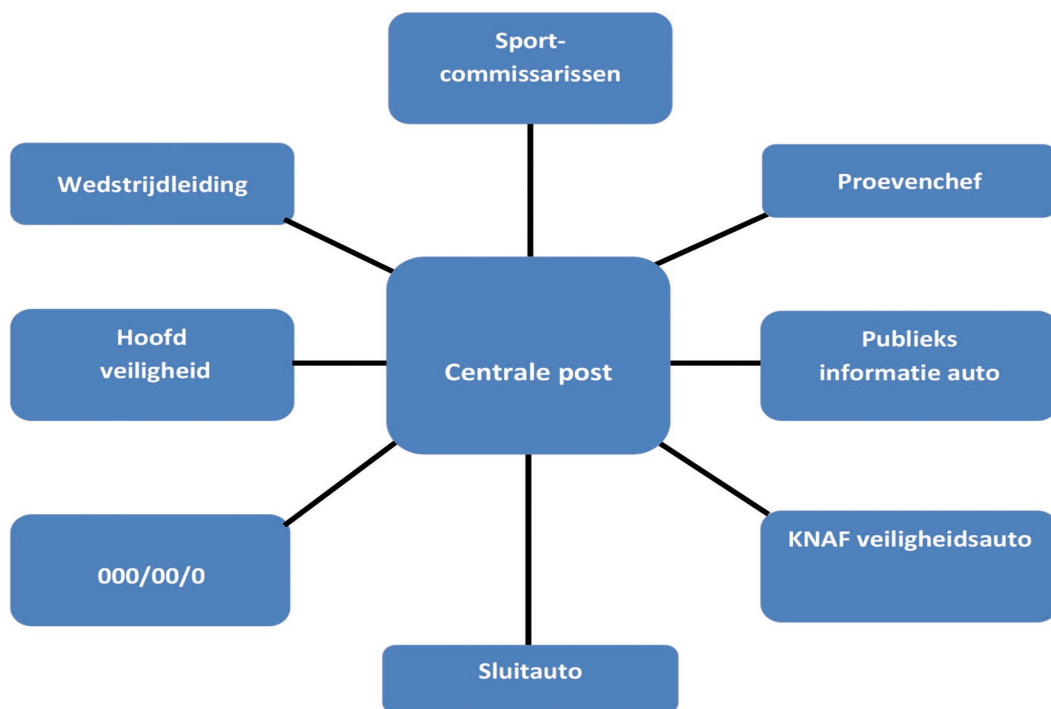
Een goede mobilfoonverbinding is van belang voor een veilig verloop van een rally evenement, afhandelen van een incident of ongeval en kan van levensbelang zijn na een ernstig ongeval.

Het Agentschap Telecom heeft in Nederland geen speciale frequenties voor de rallysport gereserveerd. Dit betekent dat er selectief omgegaan dient te worden met het verschaffen van verbindingsnetten.

Er zijn twee verschillende verbindingsnetten via mobilofoons en/of portofoons. De Rallypool beschikt over 2 wedstrijdnet frequenties en 4 mobilfoon frequenties.

Verbindingsnet voor wedstrijdleiding

Hiermee wordt het mobilfooncontact onderhouden tussen de Centrale Post (CP), de Wedstrijdleader, de assistenten, de voorrij-auto's (000, KNAF-Veiligheid en 00), de voorzitter van de sportcommissarissen, de proevenchefs, publieksinformatieauto en de sluitauto. Dit verbindingsnet wordt begeleid en bewaakt door een radio-coördinator op de CP die aantekeningen maakt van alle belangrijke berichten over dit net info en deze verwerkt in het logboek van Safesight.



Verbindingsnet voor de klassemmentsproef (z.g. Proevenet)

Het verbindingsnet is voor elke klassemmentsproef uniek voor de betreffende proef . Hiermee onderhoudt de verbindingscoördinator van de KP, namens de proevenchef, contact met alle baanposten die zijn uitgerust met een mobilfoon/portofoon en met de Stopfinish. In principe hebben de mobilfoonposten op een KP géén onderling contact. Zij onderhouden uitsluitend contact met de KP-verbindingscoördinator en/of met de proevenchef zelf. Indien er geen goede verbinding bestaat tussen twee ver van elkaar gelegen posten en de verbindingscoördinator, kan een tussenliggende mobilfoonpost proberen afstemming tussen deze posten te verkrijgen. De verbindingsapparatuur dient constant te worden bemand en beluisterd om in geval van calamiteiten onmiddellijk de juiste informatie te kunnen ontvangen of verschaffen. Zo kan de hulpverlening bij een ongeval doeltreffend worden gecoördineerd. De verbindingscoördinator zal regelmatig controleren of er nog een goede verbinding tussen alle mobilfoonposten bestaat.

Elke radiopost moet in het routeboek aangegeven worden en daarnaast aanbevolen door een bord met tenminste een diameter van 55 cm waarop het radio symbool is aangegeven. Het radiosymbool moet zwart zijn op een blauwe achtergrond, 100 meter voor de radiopost moet een vooraankondigingsbord staan, deze heeft een zwart symbool op een gele achtergrond.

Een eventuele Ambulance (evenementenvoertuig) langs de klassemmentsproef moet altijd bij een radiopost staan. Bovendien moet dan een waarschuwingsbord op 100 meter voor de radiopost geplaatst worden, symbool zwart op blauwe achtergrond.

De Organisator moet een procedure voor het volgen van deelnemers opstellen en opnemen in het Veiligheidsplan met daarin een procedure voor het geval deelnemers vermist worden.

d. Codes

Naast een goede mobilfoonverbinding is ook het gebruik van eenduidige codes van belang voor een veilig verloop van een rally evenement. Het efficiënt afhandelen van een incident of ongeval en kan van levensbelang zijn. Hiertoe zijn tijdens een rally evenement de navolgende codes als standaard te hanteren:

- 0 Deelnemer staat stil op, of gedeeltelijk op, de route van de klassemmentsproef
 geen actie tot hulpverlening
- 10 Route van de klassemmentsproef geblokkeerd
 nog geen hulpverlening, wachten tot nader bericht
- 100 Ongeval met letsel
 hulpverlening nodig
- 1000 Ongeval met ernstig letsel
 externe hulpverlening nodig

Bij beknelling of brand dient er "BRAVO" aan de code te worden toegevoegd.

Vanaf een code 100 wordt de ambulance na overleg met de wedstrijdleiding, samen met de proevenchef de klassemmentsproef opgestuurd.

IV. In geval van een calamiteit

1. De positie van deelnemers

Artikel 5 Appendix H van de CSI geeft ook regels bij een ongeval die door de deelnemers dienen te worden opgevolgd. Wanneer een bestuurder, die deelneemt in een rally, betrokken is bij een ongeval waarbij een toeschouwer verwondingen heeft opgelopen, moet de betrokken bestuurder op de locatie van het ongeval blijven. De eerstvolgende bestuurder moet dit voorval melden aan de eerstvolgende radiopost.

Wanneer de verantwoordelijke bestuurder deze regel negeert kunnen de Sportcommissarissen een straf uitspreken die zelfs uitsluiting tot gevolg kan hebben. De wetgeving van het land waarin het evenement plaatsvindt, moet ook van toepassing zijn op ongeval procedures.

2. Taken en verantwoordelijkheden bij code 0, 10, 100 of 1000

De communicatie tijdens of na een ongeval moet goed worden afgestemd. Er moet duidelijk zijn wat er van iedere actor wordt verwacht tijdens dit proces. De CP speelt hier een belangrijke rol in. Zij zorgen dat de verschillende actoren in het veld en op het secretariaat kunnen communiceren. De concrete taken en prioriteiten bij incident of ongeval zijn opgenomen in **bijlage 7** en **bijlage 8**.

3. Crisisteam

De calamiteitenprocedure wordt in gang gezet wanneer er zich tijdens een rally evenement een zeer ernstig ongeval voordoet waarin deelnemers en/of toeschouwers ter plekke zwaar gewond zijn of aan de gevolgen van een crash zijn overleden, na melding van code 1000.

De taak van het crisisteam is om de situatie zo goed als mogelijk af te handelen. Het gaat hierbij om het informeren van de politie, het (tijdelijk) stopzetten van de wedstrijd, een persbericht opstellen, mogelijke vragen van politie/justitie beantwoorden.

Het crisisteam bestaat uit de volgende personen die zich melden bij het wedstrijdsecretariaat:

- Wedstrijdleader (voorzitter crisisteam);
- Voorzitter organisatiecomité (kan ook WL zijn);
- Persvoorlichter (voorzitter KNAF, extern persoon);
- Voorzitter sportcommissarissen;
- KNAF Veiligheidsfunctionaris;
- Contactpersoon rijders;
- Coördinator pers/social media.

Elk ongeval met een fatale of serieuze verwonding, moet terstond gemeld worden aan het KNAF bestuur (bij voorkeur de voorzitter) en vervolgens schriftelijk gerapporteerd worden aan het KNAF Federatiebureau.

Dit rapport moet opgesteld worden door een commissie, gevormd door de organisatie, de door de KNAF benoemde sportcommissaris van het evenement, het Hoofd Technische keuring, het Hoofd Veiligheid, het Hoofd Medische dienst en, indien mogelijk, een vertegenwoordiger van de Politie of gelijke autoriteit.

Het rapport mag de geadresseerden niet later bereiken dan 30 dagen na afloop van het evenement, uitgezonderd wanneer rechtelijke of andere protocollen dit verbieden

In geval van samenkomst van het crisisteam gaat het algemeen belang, het belang van de Nederlandse autosport boven het belang van de wedstrijd en/of Organisator. Dit betekent dat de assistent WL de WL vervangt en dat het crisisteam zal bepalen of de wedstrijd doorgang vindt. In deze uitzonderlijke gevallen zal de coördinatie worden overgenomen door lokale overheden. Zij werken met een zogenaamde GRIP (Gecoördineerde Regionale Incidenten bestrijdings Procedure)

procedure. Deze bestaat uit vier verschillende niveaus, GRIP 1 t/m GRIP 4. GRIP 1, wat eigenlijk het maximale niveau bij een rally is, zal in dit geval betekenen dat de Organisator zich in dienst stelt van de politie. De politie is dan leider van het CoPI (Coördinator Plaats Incident). In het CoPI nemen de GHOR, brandweer en de politie plaats. Afhankelijk van de aard van het incident met aanvulling van specialisten. Zij focussen zich op het bestrijden van het brongebied.

Wat de communicatie betreft onthouden de leden van het crisisteam zich van elke mededeling rondom de eventuele schuldvraag. Het verspreiden van geruchten en feitelijk onjuiste informatie dient zo snel mogelijk te worden beperkt. De Wedstrijdleider en sportcommissarissen moeten kort na een ernstig ongeval een (pers)bericht opstellen dat via de officiële kanalen van de Organisator wordt verspreidt. Dit dient echter altijd te gebeuren in nauw overleg met persvoorlichter, Wedstrijdleider en afgevaardigden van de KNAF. De communicatie richting media verloopt in geval van zware ongevallen altijd via een persvoorlichter. In geval van een dodelijk ongeval zal de politie vaak de communicatie overnemen en de pers te woord staan.

BIJLAGEN BIJ

BASISDOCUMENT VEILIGHEID NATIONALE (Sprint)RALLY'S

Bijlage 1: standaard controleborden

Bijlage 2: standaard aanduidingen Veiligheidsplan

Bijlage 3: aanbevelingen t.a.v. chicanes

Bijlage 4: vuistregels aflinten

Bijlage 5: onderbouwing remafstanden

Bijlage 6: taken organisatieauto's

Bijlage 7: taken bij code 0, 10, 100 of 1000

Bijlage 8: prioriteiten bij code 100 of 1000

Bijlage 9: media en accreditatiebeleid

Bijlage 10: rallysafe

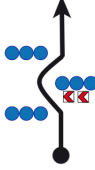
Bijlage 11: safesight

2025 STANDAARD REGLEMENT RALLY - BIJLAGEN

BIJLAGE I STANDAARD CONTROLEBORDEN

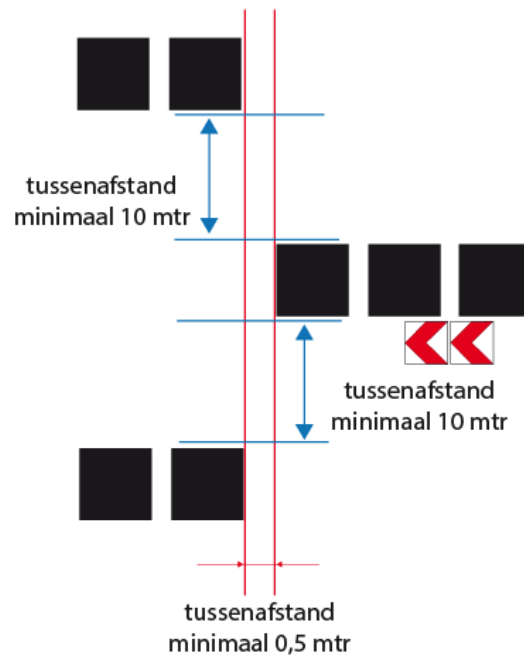
Soort Controle	CONTROLE GEBIED (diameter of bord > 55cm)		
	→ rijrichting van de rally GELE BORDEN Begin Controlegebied	→ rijrichting van de rally RODE BORDEN Verplicht Stoppen	→ BEIGE BORDEN Einde Controlegebied
ROUTE CONTROLE	 ← 25 m min	 RC ← 5 m min	
TIJD CONTROLE	 ← 25 m min	 TC ← 5 m min	
TC SERVICE IN	 ← 5 m	 TC ← 5 m	
TC SERVICE UIT	 ← 5 m	 TC ← 5 m	
TC HERGROEPERING	 ← 5 m	 TC  TC ← 5 m	
TC EN KP START	 ← 25 m min	 TC ← 50-200 m  KP START ← 10-25 m	
KP EINDE	 ← 100 m	 FF ← 100-300 m  STOP KP STOP ← 5 m min	
	WITTE SYMBOLEN OP GELE ACHTERGROND		WITTE OF BLAUWE SYMBOLEN OP BLAUWE OF WITTE ACHTERGROND
TANKZONE			
SERVICE TERREIN			
RADIO POST	 ← 100 m	 RP	
STANDPLAATS AMBULANCE	 ← 100 m	 SA	
Afstanden moeten zo goed als praktisch mogelijk worden toegepast NATIONALE RALLY BORDEN			
SLOW ZONE	 ← 100 mrt  ← 100 mrt  ← 100 mrt  or  or 		
VIRT. CHICANE	 ← 100 mrt  ← 100 mrt  ← 100 mrt  or  or 		
TYRE WARMING ZONE	 ← 25 mrt min   ← 300 mrt  min. 100 mrt  ← 10-25 mtr		

Bijlage 2 : Standaard aanduiding Veiligheidsplan

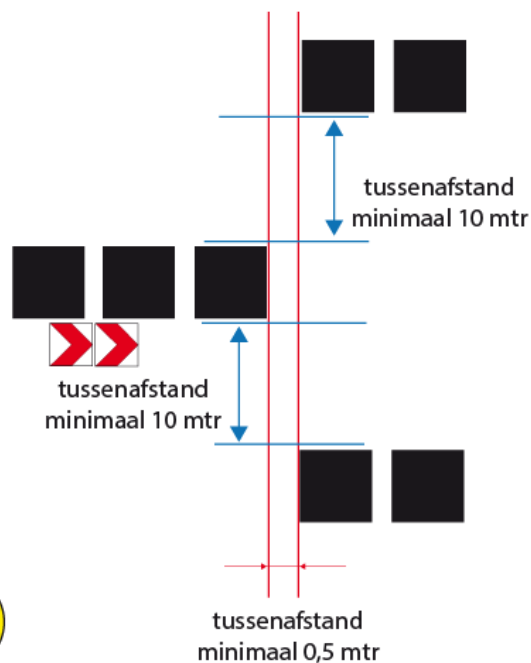
Item	Icoon	
  Tijdcontrole	  Hek + C1 Bord Doorgaandrijverkeer gestremd	
 Start	 Bomen / Bos	
  Finish / Fly	 Vat / Drum	
 Stopfinish	 Container	
 Bord einde verbod	 Water	 Duiker
 Stempelpost	 Verboden Publiek	
 Ambulance  Rescue	 IBC	
 Berger	 Big-Bag	
  Radiosign	 Hoofdpijl	
 Elektriciteitskast	 Gebouw + Huisnummer	
 Drempel	 Doodlopendeweg	
 Brandblusser	 Chicane	 Auto TC / START FINISH / STOP
 Mobilofoon		

Chicane opbouwen als volgt:

CHICANE

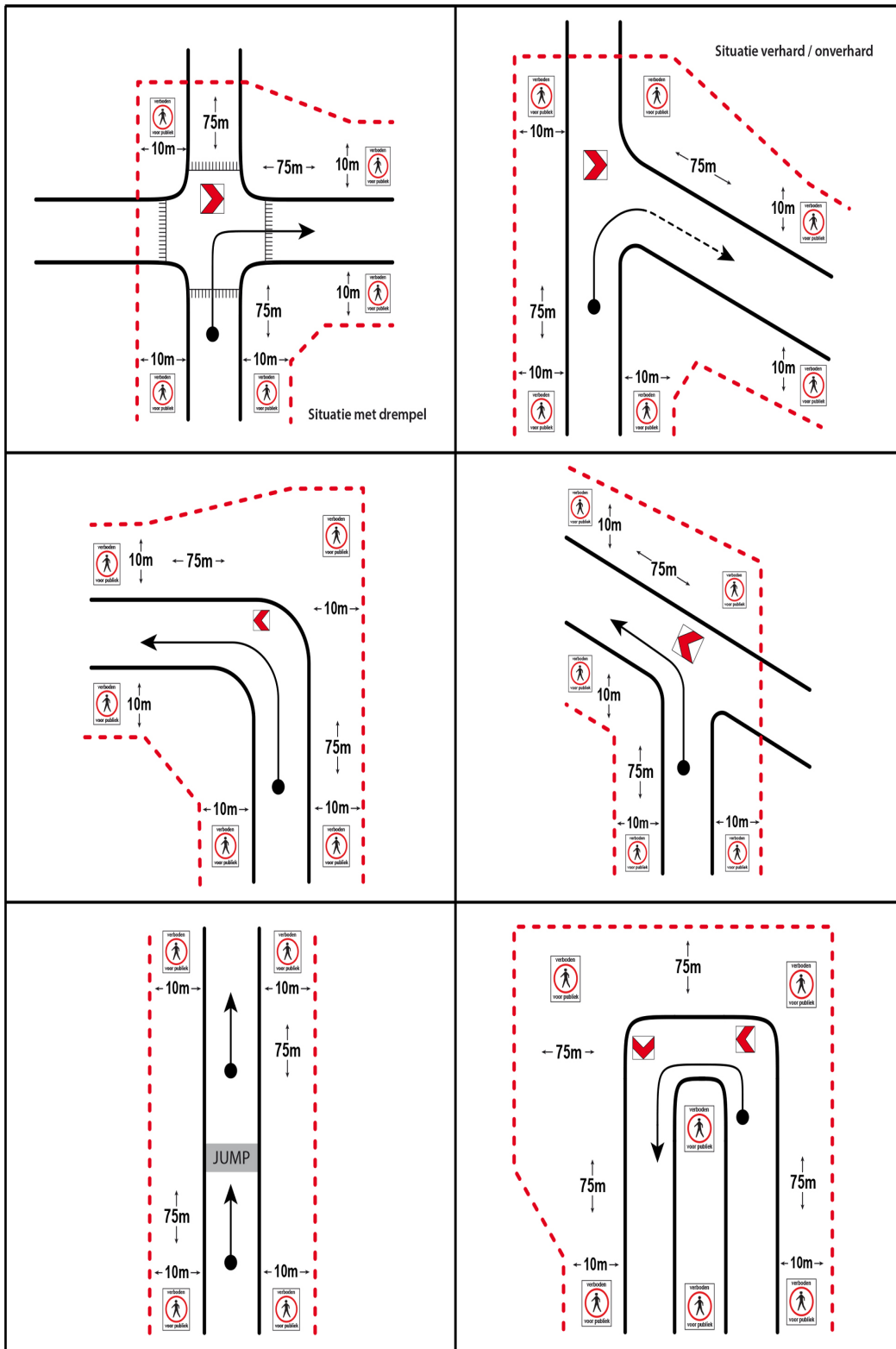


Chicane rechts in Bord aan rechterzijde weg plaatsen



Chicane links in Bord aan linkerzijde weg plaatsen

Voorbeelden situatie's Veiligheidsplan



Bijlage 4: Vuistregels aflinten

1. Realiseer u dat publiek gewend is dat het achter lint mag gaan staan. Publiek doet dat dan ook. Vanuit deze optiek dient de plaatselijke situatie beoordeeld te worden. Zo dient bijvoorbeeld elke inrit dicht gelint te zijn waarbij een inritlint **NIET** direct aan de weg moet worden geplaatst.
2. Na bochten 10 meter van de weg aan beide zijde door blijven linten tot een afstand minimaal 75 meter in verband met een eventueel volgende 2e slip.
3. Binnenzijden van bochten minimaal 10 meter aflinten vanaf de weg in verband met een doordraaiende slip waarbij de auto naar binnen kan slaan/glijden.
4. Aan buitenzijde van bochten voldoende ruime en lange vangzakken creëren. De afstand gebaseerd op de te verwachten snelheid.
5. Nooit strak voor gebouwen aflinten om te voorkomen dat mensen tussen "lint" en het gebouwen gaan staan en aldus klem kunnen komen.
6. Lint in geval van een kruising altijd van de rijbaan weg en niet parallel aan de rijbaan. Op die manier voorkom je dat opdringend publiek door het lint breekt. Van de rijbaan weg aflinten bezorgt publiek allemaal een vrij blikveld op de naderende deelnemers.
7. Vluchtwegen / uitremzone / veiligheidszone qua lengte op basis van de te verwachten snelheid bepalen en slechts aan beide zijden en het einde ervan aflinten. Het betreffende gebied zelf is dus vrij van lint en van publiek en kan aldus door de deelnemer zo nodig worden gebruikt.
8. In zones waar zich geen publiek mag ophouden, voldoende "Verboden Publiek" borden plaatsen.
9. In beboste gebieden altijd na de 2e rij bomen aflinten, de 1e rij bomen vangt dan normaliter de auto op.
10. Delen direct langs het parcours waar geen publiek geoorloofd is aan het begin en aan het einde goed markeren met "Verboden voor Publiek" bordjes.
11. Na een jump waar verwacht wordt dat een auto loskomt 75 meter aan beiden zijden als verboden publiekszone aflinten en beborden.
12. Op rechtenstukken weg moet om de 100 meter aan minimaal 1 kant van de weg een bord staan "verboden voor publiek 10 meter zone) Borden moeten dan om en om worden gezet.
13. Op industrieterreinen werken we niet met de borden 10 meter zone omdat dit in de praktijk niet altijd haalbaar is. Hier de normale borden gebruiken.
14. in beeld op hoofdlijnen (zie volgende pagina):

Bijlage 5: onderbouwing remafstanden

Bij invulling van veiligheidsafstanden dient gekeken te worden naar de stopafstand. Deze is uiteraard afhankelijk van de rijsnelheid, de reactietijd en het remvermogen. Dit remvermogen wordt bepaald door het remvermogen van de auto en de wrijvingscoëfficiënt van het wegdek.

De lengte van de remweg neemt kwadratisch toe met de aanvangssnelheid. Dat houdt in dat als de aanvangssnelheid verdubbelt, de remweg verviervoudigt. Bij een verdrievoudiging van de aanvangssnelheid wordt de remweg negen maal zo lang.

Als vuistregel voor het bepalen van de remafstand wordt bij droog wegdek de navolgende formule aangehouden:

$$(S : 10)^2 : 2$$

(Rijsnelheid delen door 10, (vermenigvuldigen met het resultaat en uitkomst delen door 2

Voorbeeld: (100 km/uur) (100 : 10 = 10) (10 x 10 = 100) (100 : 2 = 50)

Voor nat wegdek wordt de uitkomst voor droog wegdek vermenigvuldigd met de factor 1.5.

$$(S : 10)^2 : 2 \times 1,5$$

Deze berekening is gebaseerd op een aangenomen (gemiddelde) wrijvingscoëfficiënt van het wegdek en is dus slechts een globale benadering.

snelheid	Remafstand droog	Remafstand nat
50 km/uur	12,5 meter	18,75 meter
80 km/uur	32 meter	48 meter
100 km/uur	50 meter	75 meter
120 km/uur	72 meter	108 meter
150 km/uur	115 meter	160 meter

Als de gemiddelde reactietijd wordt meegenomen ontstaan als globaal beeld van de stopafstand.

snelheid	Stopafstand droog	Stopafstand nat
50 km/uur	27,5 meter	33,75 meter
80 km/uur	56 meter	72 meter
100 km/uur	80 meter	105 meter
120 km/uur	108 meter	144 meter
150 km/uur	160 meter	200 meter

Bovenstaande cijfers geven slechts een indicatie van stop- en remafstanden.

Hierbij dient voor de bepaling van remafstanden in de rallysport in beginsel te worden uitgegaan van nat wegdek, nu immers bij het uitzetten van de klassementsproeven het niet is uit te sluiten dat tijdens het evenement van nat wegdek sprake zal zijn.

Om deze algemene globale gegevens in de praktijk te controleren en hiermee tot nader onderbouwde gegevens voor remafstanden en veiligheidsmarges te komen zijn in december 2014

op de RDW testbaan te Lelystad een aantal remmentests gehouden onder toezicht van de KNAF Veiligheidsfunctionaris.

Deze testen, uitgevoerd met een vijftal rallyauto's met verschillende snelheden onder zowel droge als natte omstandigheden op een wegdek met een gemiddelde c.q. gebruikelijke wrijvingscoëfficiënt voor asfalt, geven (op hoofdlijnen) het navolgende beeld:

Snelheid 80km/h					
Nat / Droog	Auto	Snelheid	Remafstand	Bandenmerk	Bandentype
Nat	BMW 325i	82,3	46,53	Interstate	Straat
Droog		80,73	37,6	Interstate	Straat
Nat	Mitsubishi Colt CZT	85,4	40,95	Pirelli	RC7 (Regen)
Droog		84,25	68	Pirelli	C7 (medium slick)
Nat	Citroen C2 R2 Max	82,1	46,03	Michelin	Control R11 (zachte slick)
Droog		81,3	33,7	Michelin	Control R21 (harde slick)
Nat	Mitsubishi Lancer Evo	77,7	36,59	Michelin	PA00 (Intermediate)
Droog		80,2	30,44	Michelin	PA00 (Intermediate)
Nat	Ford Fiesta R5	80,9	40,4	Michelin	SA01 (gesneden slick)
Droog		81,8	21,45	Michelin	SA01 (medium slick)
Snelheid 120km/h					
Nat / Droog	Auto	Snelheid	Remafstand	Bandenmerk	Bandentype
Nat	BMW 325i	122,63	104,04	Interstate	Straat
Droog		120,6	77,92	Interstate	Straat
Nat	Mitsubishi Colt CZT	121	84,93	Pirelli	RC7 (Regen)
Droog		121,15	68	Pirelli	C7 (medium slick)
Nat	Citroen C2 R2 Max	118,5	91,83	Michelin	Control R11 (zachte slick)
Droog		122,7	71,03	Michelin	Control R21 (harde slick)
Nat	Mitsubishi Lancer Evo	124	112,21	Michelin	PA00 (Intermediate)
Droog		121,7	71,86	Michelin	PA00 (Intermediate)
Nat	Ford Fiesta R5	119,3	78,35	Michelin	SA01 (gesneden slick)
Droog		122,7	52,47	Michelin	SA01 (medium slick)
Snelheid 160km/h					
Nat / Droog	Auto	Snelheid	Remafstand	Bandenmerk	Bandentype
Nat	BMW 325i	160,01	158,46	Interstate	Straat
Droog		160,9	132,44	Interstate	Straat
Nat	Mitsubishi Colt CZT	159,6	138,7	Pirelli	RC7 (Regen)
Droog		174,9	140,5	Pirelli	C7 (medium slick)
Nat	Citroen C2 R2 Max	159,8	161,66	Michelin	Control R11 (zachte slick)
Droog		161	112,83	Michelin	Control R21 (harde slick)
Nat	Mitsubishi Lancer Evo			Michelin	PA00 (Intermediate)
Droog		161,7	122,09	Michelin	PA00 (Intermediate)
Nat	Ford Fiesta R5	152,6	135,3	Michelin	SA01 (gesneden slick)
Droog		161,3	91,26	Michelin	SA01 (medium slick)
Snelheid 120km/h slicks					
Nat / Droog	Auto	Snelheid	Remafstand	Bandenmerk	Bandentype
Nat	Mitsubishi Colt CZT	120,4	102,8	Pirelli	C7 (medium slick)
Nat	Citroen C2 R2 Max	119,2	103,41	Michelin	Control R21 (harde slick)

Aanbevolen wordt om bij het bepalen van de lengte van de uitremzone uit te gaan van het uitgangspunt dat sprake is van nat wegdek.

Het bovenstaande overzicht geeft uitgaande van nat wegdek met een gemiddelde wrijvingscoëfficiënt de navolgende handvatten voor het bepalen van de remafstanden:

Tot 80 km / uur	= remweg 50% van de snelheid in meters
Van 80 km / uur tot 120 km / uur	= remweg 80% van de snelheid in meters
Van 120 km / uur tot 160 km / uur	= remweg 100% van de snelheid in meters

In geval van een droog wegdek is uiteraard sprake van een kortere remweg, waarbij voormelde factor van 1,5 voldoende aannemelijk is, maar niet door alle rallyauto's werd gehaald.

Indien sprake is van een wegdek met een minder dan gemiddelde wrijvingscoëfficiënt (klinkers, onverhard) is het wenselijk om uit te gaan van een grotere veiligheidsmarge bij de bepaling van de uitremzone. Hierbij dient als uitgangspunt te worden genomen dat bij halvering van de wrijvingscoëfficiënt de remafstand verdubbelt.

Aanbevolen wordt om bij het bepalen van de lengte van de uitremzone indien sprake is van een wegdek met een minder dan gemiddelde wrijvingscoëfficiënt deze coëfficiënt bij de opstelling van het Veiligheidsplan expliciet vast te stellen (expert judgement) en de uitremzone qua lengte hierop aan te passen.

Als richtlijn kan hierbij worden aangesloten bij onderstaande tabel (bron : FIA) ten aanzien van de remafstand van 100 km/h - 0 km/h van een Mitsubishi Lancer Evolution X (die redelijk aansluit bij de KNAF remtestresultaten qua droog en nat asfalt)

Droog asfalt: 36,8 meter

Nat asfalt: 44,2 meter

Onverhard: 63,6 meter

Dit geeft als vuistregel dat bij onverhard een factor van 1.5 dient te worden gehanteerd t.o.v. het uitgangspunt nat asfalt met standaard wrijvingscoëfficiënt. In geval van een klinkerondergrond is mogelijk sprake van een iets betere remweg, maar wordt ook aanbevolen om de factor van 1.5 aan te houden t.o.v. nat asfalt met standaard wrijvingscoëfficiënt

Bijlage 6 : Taken voorrijders, organisatieauto's

Routemanager

De Routemanagers maken deel uit van het organisatieteam en vallen direct onder c.q. rapporteren aan de Organisator van het evenement. Zij zijn de handen, voeten, ogen en oren in het veld van de Organisator.

Routemanagers zijn verantwoordelijk voor het tijdig en conform afspraken/draaiboek gereed zijn van alle wedstrijdonderdelen vanaf de Documenten Controle tot en met de Prijsuitreiking.

Routemanagers belast met het toezicht op de opbouw van een klassemmentsproef zijn minimaal 2 uur voor de start van de klassemmentsproef aanwezig. Zij assisteren de Proevenchef met het oplossen van onvoorziene knelpunten zoals het niet (tijdig of volledig) beschikbaar zijn van materiaal, personeel etc..

De Routemanagers zijn op de hoogte van alle lokaal van toepassing zijn de bijzonderheden zoals afspraken met aanwonende/bedrijven, leveranciers etc. Routemanagers zijn verantwoordelijk voor het tijdig gereed zijn van de klassemmentsproef voor inspectie door de voorrijauto's 1½ uur voor de start van de klassemmentsproef. Elementair daarbij is dat de verbindingen start-finish en KP-Wedstrijdleiding operationeel zijn, dat de tijdwaarneming werkt en dat alle posten bemand zijn.

Zodra het wedstrijdonderdeel gereed is om te starten begeeft de Routemanager zich naar het volgende hem toebedeelde wedstrijdonderdeel. Iedere organisatie beschikt over 2 a 3 routemanagers.

T-car:

De T-Car controleert tijdwaarneming apparatuur en de mobilifoons voor het wedstrijdnet en kijkt of de tijden op de juiste manier worden ingevuld op de tijdkaart.

000-auto:

De 000-auto:

- controleert of alle posten opgebouwd en bemand zijn conform Veiligheidsplan
- de juiste apparatuur aanwezig is
- alle bewegwijzering aanwezig conform Veiligheidsplan:
 - start
 - servicepark
 - hergroeperingen
 - finish
- plaatsing (FIA) borden
- locatie en plaatsing
 - TC
 - Start
 - Marshals
 - Chicanes
 - Hoofdpijlen
 - radio post borden
 - Media zone's
 - Flying Finish
 - Stop Finish).

Eventuele tekortkomingen communiceert de 000 met de Proevenchef en KNAF Veiligheidsfunctionaris. en de CP

De Proevenchef communiceert met de KNAF Veiligheidsauto en/of de WL.

KNAF Veiligheidsauto:

De KNAF Veiligheidsfunctionaris beoordeelt of op een juiste manier uitvoering is gegeven aan het Veiligheidsplan. Dit betreft o.a. het aflinten van bochten en het gebruik van materialen. Ter plaatse kan advies worden gegeven aan de betreffende Marshal en de Wedstrijdleider om tot aanpassingen te komen. De KNAF Veiligheidsauto staat in **contact met de 000**, Lint-auto en de 00-auto en zal adviezen aan deze doorgeven, zodat de Lint-auto kan handelen en de 00-auto een en ander als laatste kan checken. Ook zal een checklist worden afgewerkt in safesight en als deze helemaal oké is de KP klaar om te starten.

Lint-auto:

De Lint-auto heeft tot taak om vastgestelde tekortkomingen in het aflinten te verbeteren. Hij rijdt daartoe direct achter de KNAF Veiligheidsauto, zodat binnen de gegeven tijd doelmatig kan worden gewerkt.

Publieksinformatie auto:

De Publieksinformatieauto is belast met het waarschuwen van het publiek:

- om zich niet meer te verplaatsen
- altijd staand een rally te bekijken
- de instructies van de Marshals te respecteren
- het informeren van het publiek over de actuele stand van de rally

00-auto:

De 00-auto is de laatste auto die namens de Organisator op normale snelheid de proef zal rijden. Het is de taak van de 00 om te controleren of juiste uitvoering is gegeven aan het Veiligheidsplan en of tekortkomingen zijn hersteld, adviezen en wijzigingen zoals aangegeven door de 000-auto en de KNAF Veiligheidsfunctionaris zijn uitgevoerd.

Gecontroleerd worden verder de loglijsten bij TC/start/Flying Finish en Stopfinish, de rondetellijsten en tellers bij een rondkoers en het gelijk lopen van de klok.

0-auto:

De 0-auto heeft als laatste een publiek waarschuwende taak. Hij rijdt bijna op wedstrijdsnelheid. De "0" moet daar waar hij tekortkomingen of afwijkingen ziet, direct melding maken bij de Stopfinish, zodat er ter plaatse maatregelen getroffen kunnen worden.

In ernstige gevallen mag hij ter plaatse op de klassemmentsproef stoppen om instructies aan de Marshals te geven.

Verder heeft de "0" auto ook een controlerende taak ten aanzien van de tijdregistratie en het gelijk lopen van de Start- en Finish klokken.

Sluit auto:

De Sluit-auto vertrekt direct na de start van de laatste deelnemer. Wordt bij de start een deelnemer gemist, dan dient hier tot maximaal 15 minuten na de ideale starttijd van deze deelnemer op gewacht te worden.

De taken van de sluitauto zijn controlerend, informerend en signalerend.

De controlerende werkzaamheden bestaan uit het ophalen van tijdkaarten en controle van aanwezigheid deelnemers.

Bij het missen van een deelnemer volgt er controle op startnummer en ideale passeertijd.

De opgehaalde tijdkaarten, printerrollen, ronde-tellijsten, schade- en/of bijzonderhedenformulieren. Deze documenten worden aan het einde van de proef via whatsapp naar de Rekenkamer cq het Wedstrijdsecretariaat gestuurd. De originele zal de sluitwagen later afgeven.

De sluitauto is voor het publiek een signaal dat alle deelnemers zijn gepasseerd en dat de proef weer is vrijgegeven.

Bijlage 7: taken bij code 0, 10, 100 of 1000

De communicatie tijdens of na een ongeval moet goed worden afgestemd. Er moet duidelijk zijn wat er van iedere actor wordt verwacht tijdens dit proces. De CP speelt hier een belangrijke rol in. Zij zorgen dat de verschillende actoren in het veld en op het secretariaat kunnen communiceren.

a. Taken bij ongeval met code 0 & 10

Dit betreft de situatie dat een deelnemer stil staat (gedeeltelijk) op de route van de klassemmentsproef (code 0) of dat de route van de klassemmentsproef geblokkeerd is (code 10)

Taak Baanpost:

- doorgeven van de ongevalscode aan Proevenchef
- doorgeven van wedstrijdnummer
- exacte locatie ongeval.

Taak Proevenchef:

- doorgeven van informatie aan Wedstrijdleader
- overleg over de aard van ongeval

b. Taken bij ongeval met code 100 & 1000

Dit betreft de situatie dat sprake is van een ongeval met letsel (code 100) of van een ongeval met ernstig letsel (code 1000)

Taak Baanpost

- doorgeven van ongevalscode
- doorgeven van wedstrijdnummer
- betreft het een deelnemer, publiek of beide
- exacte locatie ongeval
- zorgt voor radiostilte

Taak Proevenchef

- doorgeven van informatie aan Wedstrijdleader
- overleg over de aard van ongeval
- zorgt dat de verbinding met wedstrijdleiding open blijft

Taak Wedstrijdleader

- contact met overheid vertegenwoordigers (politie)
- contact met KNAF Veiligheidsfunctionaris
- informeert de Sportcommissarissen
- blijft in nauw contact met de Proevenchef
- in geval code 1000, assistent richting ongeval
- calamiteitenplan in werking zetten
- informeert team betrokken rijders
- informeert familie betrokkenen
- informeert de persvoorlichter

Bijlage 8: prioriteiten bij code 100 en code 1000

In geval van een ongeval met letsel (code 100) of met ernstig letsel (code 1000) gelden de navolgende prioriteiten:

Prioriteit Crisisteam

- Registratie deelnemers
- Blijft in contact met wedstrijdleiding over voortgang evenement
- Communicatie richting pers en publiek wordt afgestemd met politie, ambulance en Organisator

Prioriteiten Politie

- Veiligstellen van sporen ten behoeve van strafrechtelijk onderzoek
- De politie informeert de burgemeester over de situatie
- Desbetreffende locatiecommandant of andere hulpdienst geeft duidelijk door waar de calamiteit plaatsvindt. Daar waar de politie dit nodig acht wordt de rally gestaakt. De politie heeft ter plaatse altijd de regie.

Prioriteiten Marshal (s)

- Calamiteiten routes en doorgangen vrijhouden voor operationele hulpdiensten
- Ondersteuning geven aan operationele hulpdiensten
- Ondersteuning bieden bij ontruiming
- Personen weren van plaats incident
- Aan- en afvoerroutes van ambulances vrij houden

Prioriteiten medical team.

- Afhankelijk van de ernst en aantal slachtoffers zal het personeel van het medical team. een inschatting maken van benodigde capaciteit en materiaal
- Bepalen of evenementvoertuig de gewonden vervoerd naar overnamepunt of direct naar ziekenhuis dit mag enkel na goedkeuring van officier van dienst.
- Zorgen voor (lichamelijk) gewonden
- Inlichten van ontvangende ziekenhuizen over situatie.

Prioriteiten Brandweer

- Bepalen veilige werkruimte, i.v.m. af te zetten gebied
- Bron- en Effectbestrijding

Bijlage 9: Media en Accreditatiebeleid.

In 2023 is er een samenwerking geboren tussen DAPA en CARNL; ondersteund door een aantal perscheefs van Nederlandse rally's is daar een nieuw beleid voor 2024 uit voortgekomen. In het bijgevoegde document DAPA Rallysport is daar een uitgebreide uitleg van te lezen. Uiteraard zullen we gedurende en na het seizoen evalueren en waar nodig bijsturen.

Onderstaand in beknopte versie het nieuwe beleid en de daadwerkelijke "gedragsregels".

Er bestaan dit jaar 3 soorten accreditaties:

- Accreditatie met een groene hes -> RTL 7 en Internationale DAPA
- Accreditatie met een witte hes -> DAPA (nationaal)
- Perskaart (zonder hes) -> Overige media (journalistenlicentie DAPA)

Nieuw dit jaar (voor alle media) is dat ze in het bezit moeten zijn van een DAPA-licentie. Daardoor bent u als organisatie gewaarborgd van betrouwbare en verzekerde media (bij nationaal en internationaal). Een win-win situatie voor alle betrokken partijen.

Media vragen eerst een DAPA-licentie aan; maar dienen zich daarna alsnog te accrediteren via de CARNL sectie op de KNAF website (zoals in het verleden). In goed overleg met The Rally Foundation is besloten om alleen deze route nog te gebruiken (dus geen mogelijkheid meer via RallyDocs).

Media Teams

Alle rally's in Nederland hebben eigen Media Teams. Maar ook de leden van deze teams dienen over een DAPA-licentie te beschikken. Dus informeer uw Media Team leden dat ze de DAPA-licentie aan moeten vragen en geef ons de namen door van diegenen die in uw Media Team zitten, zodat wij bij de toekenning rekening kunnen houden met hun positie.

Regels voor de media tijdens de rally

- Er wordt ten alle tijde 10 meter afstand gehouden van het parcours. Of er moet een veilige zone kunnen worden gemaakt die dicht bij het parcours ligt. De KNAF veiligheidsfunctionaris zal deze zone bij de voorkeuring bekijken en als het akkoord is wordt deze zone vermeld in het veiligheidsplan.
- Oversteken op een klassementsproef mag alleen met toestemming van een official.
- Het is verboden te zitten of te liggen naast of in het verlengde van het parcours dat als klassementsproef gebruik wordt.
- Met een mediahesje mag men zich in het start, finishgebied en bij het podium voor de linten begeven. Mits men daarmee deelnemers en/of officials niet tot last is.
- Media is verplicht het hesje zichtbaar te dragen en het is niet mogelijk om het hesje over te dragen aan derden.
- Media met hesje (groen en wit) mag plaatsnemen in de Media Zones. Media met GROENE hes mag ook voor de linten buiten de Media Zones (met inachtneming van de 10 meter zone).
- Waar er geen mediazones zijn staat de media met een witte hesje achter de linten. Media met een groen hesje mag naar eigen inzicht een veilige plaats zoeken (met inachtneming van de 10 meter zone).
- Het gebruik van remote camera's dicht langs de weg is enkel toegestaan op plaatsen waar dit veilig kan en deze mogen enkel worden geplaatst door mensen met een groen pers hes.

- Drones: Binnen Nederland beschrijft de wetgeving alle regels omtrent het vliegen met drones. Hierdoor mag er o.a. niet gevlogen worden boven groepen mensen en zijn er verschillende no-fly zones rondom militaire gebieden en vliegvelden.

De GoDrone app geeft met gedetailleerde kaarten aan waar zich de no fly zones bevinden in ons land.

Binnen de autosport adviseert de DAPA iedere organisator tijdens de aanvraagprocedure van de evenement vergunning ook een verzoek in te dienen voor een TGB (Tijdelijke Gebieds Beperking), waardoor het luchtruim boven het evenement gebied vrij moet blijven en exclusief beschikbaar kan zijn voor geaccrediteerde media.

Zonder deze TGB is het voor autoriteiten lastiger in te grijpen, wanneer er vanuit publieke zones drones worden ingezet, die daarmee een gevaar kunnen veroorzaken voor de geaccrediteerde media, waardoor de exposure voor de sport beperkt wordt. Mediavertegenwoordigers dienen bij hun accreditatie aanvraag aan te geven dat zij een drone wensen te gebruiken.

Om de veiligheid te waarborgen tijdens het autosport evenement kunnen aanvragen worden afgewezen.

in tegenstelling tot de wetgeving, zal een media vertegenwoordiger zonder drone certificering ook voor het gebruik van een drone tot 249 gram niet worden geaccrediteerd.

Van de geaccrediteerde media wordt verwacht dat zij onderling afstemmen waar en wanneer zij hun beelden maken rondom het parcours, zodat zij nooit in elkaars vlieggebied terecht kunnen komen.

Wanneer dit overleg niet blijkt plaats te vinden kan zowel de perschef als veiligheidsofficial van de KNAF per direct de verleende accreditatie intrekken.

Voor de geaccrediteerde media schrijft de DAPA het gebruik van drones als volgt voor om de veiligheid te kunnen waarborgen.

Een FPV-drone mag alleen gebruikt worden wanneer de operator wordt geassisteerd door een waarnemer.

Boven het parcours van het autosport evenement mag niet gevlogen worden met een drone zwaarder dan 250 gram

Buiten het parcours mag er niet gevlogen worden met drones zwaarder dan 1000 gram. Wanneer er met zwaardere drones gevlogen wenst te worden, zal de drone operator vooraf dit met de perschef moeten afstemmen en vooraf in een gedetailleerd draaiboek worden ingediend.

De techniek is inmiddels zover ontwikkeld dat drones zwaarder dan de eerdergenoemde gewichten niet noodzakelijk zijn.

Er zijn al drone uitvoeringen van 249 gram die beschikken over camera's met 4K kwaliteit dat voldoet voor tv broadcasting.
- Media met een DAPA-journalistenlicentie krijgen op vertoon van hun voor het evenement ontvangen perskaart toegang tot de service, interviewzones, podium, perscentrum en hergroepering om daar hun werk te kunnen uitvoeren. Verder kunnen zij zich tijdens het evenement alleen bewegen binnen de publiekszones

BIJ OVERTREDING: MELDING AAN PROEVENCHEF

MEDIAZONE

VERBODEN VOOR PUBLIEK

KNAF OFFICIAL

GROENE HES

WITTE HES

GEEN HES WEL PERSKAART

LICENTIE	OFFICIAL	DAPA INT.	DAPA NAT.	DAPA JOURN.
TOEGANG TOT:				
MEDIAZONE PROEF	JA	JA	JA	NEE
PUBLIEKSZONE ACHTER LINT	JA	JA	JA	JA
PUBLIEKSZONE VÓÓR LINT	JA	JA	NEE	NEE
START- EN FINISHGEBIED	JA	JA	JA	NEE
SERVICE, PODIUM EN INTERVIEWZONES	JA	JA	JA	JA

Bijlage 10: Rallysafe

RallySafe is de leider van de volgende generatie rally-managementsystemen; ontworpen vanaf de basis, door rallymensen, voor rallymensen. Door toonaangevende sensoren en communicatieplatforms te combineren in een robuust, lichtgewicht pakket dat ideaal is voor alle vormen van rally- en offroad-motorsport, biedt RallySafe een breed scala aan functies op vier belangrijke gebieden; veiligheid, timing, tracking en management.

Met een compacte vormfactor en aanpasbare functies kan het systeem veel verschillende soorten evenementen ondersteunen; A-naar-A rally's, A-naar-B rally's, navigatie-evenementen, off-road evenementen, en meer. Sinds de oprichting in 2010 is RallySafe gebruikt bij honderden evenementen over de hele wereld, in vele verschillende soorten autosport.

Het speciaal gebouwde systeem is specifiek ontwikkeld om RallySafe in staat te stellen de autosport veiliger, nauwkeuriger, toegankelijker voor toeschouwers en gemakkelijker te beheren voor marshals en organisatoren te maken.

AUTOMATISCHE WERKING

RallySafe is ontworpen voor gebruiksgemak, op de eerste plaats. Coureurs en navigatoren kunnen een hele rally doorlopen zonder ooit een knop te hoeven indrukken; het systeem geeft hen de benodigde informatie wanneer ze die nodig hebben. Daarnaast is er automatische herkenning van gevaren - als een voertuig stopt op het parcours of betrokken raakt bij een ernstig ongeval, stuurt het toestel de juiste waarschuwing naar andere deelnemers en naar de wedstrijdleiding. Dit betekent dat we direct kunnen reageren op elk incident, waardoor de reactietijden worden verkort.

GEAVANCEERDE TIJDWAARNEMING

RallySafe maakt gebruik van een GPS-chip met hoge frequentie in combinatie met onze eigen interpolatiealgoritmen om zeer nauwkeurige, directe tijdwaarneming voor rally-evenementen te bieden. Het systeem kan ook worden gebruikt met onze tijdwaarnemingsbalken of handmatige back-up, die de stage crews opzetten bij de finish van de proef om een back-up tijdwaarnemingsbron te bieden.

WERELDWIJDE TRACKING

RallySafe maakt gebruik van twee transmissiemethoden om informatie van de auto terug te sturen naar de Race Control; het Iridium-satellietnetwerk en het GSM (mobiele telefoonnetwerk). GSM wordt gebruikt wanneer beschikbaar en kan worden gebruikt voor extreem hoge frequentie tracking-updates, tot eens per seconde. Iridium wordt gebruikt op plaatsen waar geen GSM-dekking is en biedt onschatbare dekking, aangezien rally's vaak buiten bevolkingscentra worden gehouden.

VOERTUIG-NAAR-VOERTUIG COMMUNICATIE

Voertuig-naar-voertuig communicatie maakt het mogelijk om directe veiligheidswaarschuwingen tussen voertuigen te verzenden. Dit vermindert aanzienlijk de kans op een secundaire botsing en vergroot het begrip bij het naderen van een ongevalsscène.

Push to Pass

De Push to Pass knop stelt voertuigen in staat hun intentie om in te halen kenbaar te maken door onmiddellijk een bericht te sturen naar een langzamer rijdende auto direct voor hen. Dit bericht verschijnt op het scherm van de RallySafe-eenheid in het leidende voertuig en geeft een naderend voertuig aan, de afstand en de intentie om in te halen. Push to Pass verhoogt aanzienlijk de veiligheid in inhaalsituaties, vooral bij slecht weer zoals regen of stof.

VEREENVOUDIGD RALLYBEHEER

Van voertuigtracking tot het beheren van tijdsschema's tot het bekijken van gegevens in stille zones, de Race Control-toepassing van RallySafe is ontwikkeld om het beheren en uitvoeren van een rally zo eenvoudig mogelijk te maken. De hoofdweergave van de kaart van Race Control toont voertuigen die tijdens een evenement bezig zijn, met de mogelijkheid om moeiteloos meerdere overlappende informatie weer te geven, zoals actuele gevareninformatie, tijden van proeven & splitsingen en proefverslagen. Ook beschikbaar is de dynamische voortgangswaarschuwing, die tot 8 gelijktijdig lopende proeven in een lopende staafgrafiekstijl kan ondersteunen; zeer nuttig wanneer meerdere proeven actief zijn. Naast deze functies zijn er meerdere beheerpagina's die de systeemstatus, realtime statistieken, geavanceerde tijdinformatie en meer tonen.

MOBIELE APPS & VIRTUEEL TOESCHOUWEN

Timing- en trackinginformatie wordt beschikbaar gesteld aan het publiek via twee kanalen - onze webtoepassing en onze Android- en iOS-mobiele applicaties. Beide stellen het publiek in staat om de rally te volgen terwijl deze bezig is, live tijden te zien en op de hoogte te blijven van waar de auto's zich bevinden. Snelheid, tussentijden en totale tijden zijn slechts enkele van de functies die beschikbaar zijn in de app.

WERELDKLASSE VEILIGHEID

Onze technologieën brengen voertuig-naar-voertuig en voertuig-naar-racebesturingscommunicatie samen in een mix van bemande en geautomatiseerde functies om het meest robuuste, functierijke technologieplatform te leveren dat ooit is gebruikt in de autosport. De voordelen zijn onder meer bewezen vermindering van secundaire botsingen, bewezen vermindering van reactie- en medische interventietijden bij ongevallen; een bewezen vermindering van inhaalincidenten en het verschaffen van directe statusbewustwording.

TIJDWAARNEMING

Door gebruik te maken van een combinatie van de allernieuwste wereldwijde positioneringssystemen en balken, timen we motorsportevenementen elektronisch met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid. Onze innovatieve voertuigbeheersystemen maken het mogelijk om voorheen arbeidsintensief werk elektronisch af te ronden, waarbij de gegevens direct worden overgebracht naar de resultatencontrole voor verwerking.

TRACKING

Weten waar uw bezittingen zich bevinden is altijd essentieel. Onze wereldwijde satellietcommunicatie- en navigatiesystemen stellen ons in staat om alles, overal en altijd te volgen. Onze producten worden op elk continent gebruikt (nou ja, niet op Antarctica... nog niet!), en bieden ongekend beheer van activa.

Communicaties

Of het nu gaat om communicatie en berichten tussen voertuigen, vaartuigen of ambachten die met honderden kilometers per uur reizen, of het vaststellen van de locatie van uw team in ontoegankelijke en afgelegen gebieden, wij hebben het allemaal gedaan. Onze satellietcommunicaties zijn echt wereldwijd; er is geen plek op de planeet waar onze technologie niet werkt. In dichtbevolkte regio's maken we gebruik van de nieuwste GSM (mobiele telefoon) netwerken om voortdurende updates van de locaties van activiteiten te bieden. Tussen

voertuigen gebruiken we de nieuwste high-frequency radio modems voor instant mesh-netwerken, statusbewustzijn en communicatie.

REALTIME STATUSBEWUSTZIJN

Kennis is macht. Snelheid is alles. Onze producten geven raceorganisatoren de informatie die ze nodig hebben om snel geïnformeerde beslissingen te nemen. Onze intuïtieve web- en mobiele interfaces bieden organisatoren, deelnemers en virtuele toeschouwers allemaal ongekende, realtime toegang tot race-informatie.

Automatische werking

RallySafe is in de eerste plaats ontworpen voor gebruiksgemak. Chauffeurs en navigators kunnen een hele rally rijden zonder ooit een knop te hoeven indrukken; het systeem geeft hen de benodigde informatie wanneer ze die nodig hebben. Hieraan gekoppeld is automatische herkenning van gevaren - als een voertuig stopt op het parcours, of betrokken raakt bij een ernstig ongeval, zal de unit de juiste waarschuwing naar andere deelnemers en naar de raceleiding sturen.

Race Control

Race Control heeft tijdens een evenement toegang tot meerdere weergaven van informatie. Allereerst is er de hoofdkaartweergave, die de voertuigen toont die tijdens het evenement bezig zijn, en meerdere stukken informatie kan bevatten, zoals actuele gevareninformatie, proef- en tussentijden, proefverslagen, enzovoort. De dynamische voortgangswaergave kan tot 8 gelijktijdig lopende proeven ondersteunen in een lopende staafgrafiekstijl; zeer nuttig wanneer er meerdere proeven actief zijn. Naast deze functies zijn er meerdere beheerpagina's die de systeemstatus, realtime statistieken, geavanceerde tijdinformatie en meer tonen,

Verkrijgen van specifieke informatie via de volgende links:

Voor officials

MEEDOEN

Veilige en succesvolle evenementen zijn niet mogelijk zonder de medewerking en assistentie van evenementfunctionarissen en vrijwilligers. Als bij het evenement RallySafe gebruikt, kan het zijn dat er wordt gevraagd om RallySafe-apparatuur te gebruiken bij een tijdcontrole, start van een proef, finishlijn of stopplaats.

RallySafe-medewerkers geven briefing aan alle functionarissen die niet bekend zijn met het systeem, maar wees gerust, het is ontworpen met gebruiksgemak in gedachten en gemakkelijk onder de knie te krijgen.

Voor alle informatie die u nodig heeft over hoe u de software moet bedienen en om uzelf voor te bereiden op een komend evenement, klikt u op de links Training en Handleidingen en FAQ.

Bijlage 11: Safesight

Werken met Safesight zorgt er voor dat medewerkers, leveranciers, partners en andere stakeholders de (veiligheids)plannen en -afspraken kennen én kunnen uitvoeren. Aantoonbaar. En als er toch een incident of calamiteit plaatsvindt? Dan stelt Safesight organisaties in staat om daadkrachtig, efficiënt en veilig te handelen.

Safesight helpt veiligheid concreet en direct inzichtelijk te maken.

Logboek

In het logboek worden alle meldingen, acties en issues met betrekking tot de veiligheid en continuïteit van de organisatie of een project in de Cloud geregistreerd. Via telefoon, tablet of laptop en inclusief eventuele foto en GPS-coördinaten.

Geautoriseerde betrokkenen weten dus - op locatie, thuis of onderweg - precies wat er op en om een organisatie of project gebeurt. Real time!

Verzamel data en leer Alle meldingen worden - eventueel gekoppeld aan een onderwerp en locatie - direct in ons platform opgeslagen. Zo bouwen opdrachtgevers aan een waardevolle database met managementinformatie die op gezette tijden via een PowerBI-dashboard gemakkelijk en overzichtelijk wordt ontsloten.

Safety cards: 24/7 actuele informatie.

Met de Safesight-app beschikt iedereen binnen een (veiligheids)organisatie via zijn of haar telefoon – continu – over de meest actuele informatie: over de organisatie, de aandachtspunten, protocollen, (calamiteiten)scenario's, plattegronden, etc.

Doordat gebruikers vóór de start van hun dienst hun verantwoordelijkheden en takenpakket via de app accepteren, is iedereen op de hoogte van wat er van hem of haar wordt verwacht - ook in het geval van een incident of calamiteit.

Takenmanagement

Alle informatie voor een goede bedrijfsvoering is continu aanwezig en wordt - mocht de situatie daar om vragen - direct aangepast.

Net als de taken, checks en acties die betrokkenen in aanloop naar en tijdens hun dienst moeten uitvoeren. Die worden als 'To do' of 'To know' naar de persoonlijke actielijsten van de desbetreffende personen gestuurd. Dat kan natuurlijk ad hoc, maar kunnen ook op gezette tijden, automatisch vanuit onze actiedatabase worden verstuurd.

Bijvoorbeeld de taak voor een veiligheidsfunctionaris die een Klassementsproef-inspectie moet invullen. Of de check voor een proevenchef om alles op zijn klassementsproef te controleren. Of een actie voor een Wedstrijdleader om een mogelijk gevaarlijke situatie op te lossen.