# RCH Evaluatie Zuiderzeerally 2024







5 april 2024

Arie Lekkerkerker
Christiaan van der Rijsen
Dirk de Boer
Jessica Wermink
Marco Gombert
Marieke Slob
Martijn van Hoek
Roel van der Zanden

## Introductie

Rally Club Holland stuurt dit jaar na iedere rally een evaluatieformulier naar haar leden die hebben deelgenomen aan het evenement. Daarin kunnen deelnemers feedback geven over de betreffende rally. Deze feedback zullen we verzamelen, samenvatten en voorleggen aan de betreffende organisatie en het BSR. Dit met als doel het verloop van de wedstrijden waar mogelijk verder te verbeteren.

## Aanpak

Deze enquête is gestuurd naar leden van RCH, niet naar alle deelnemers van de Zuiderzeerally. Aan de deelnemers is gevraagd op een aantal voor gedefinieerde onderwerpen een beoordeling te geven met een cijfer van 1 tot 10. Daarnaast was er bij elk onderwerp de gelegenheid een toelichting te geven in de vorm van vrije tekst.

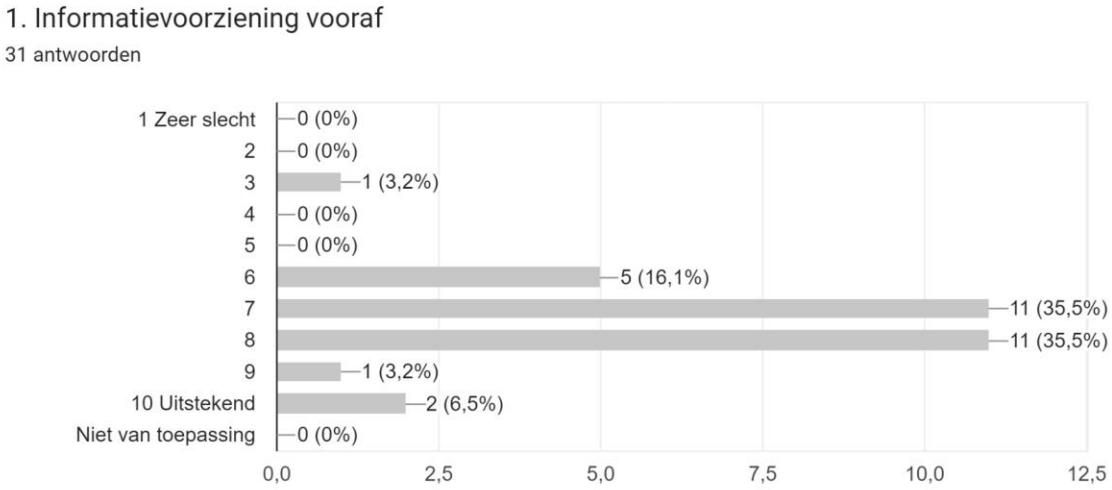
## Samenvatting

We hebben van 31 deelnemers een evaluatie terug ontvangen. De evaluatie is verspreid onder RCH leden, dus niet alle deelnemende equipes.

Hieronder een samenvatting in de vorm van de gemiddelde beoordeling. De volgende pagina's geven een verbijzondering van de cijfers opbouw en een samenvatting van de ingevulde toelichtingen.

| **Onderwerp** | **Beoordeling** |
|---|---|
| Informatievoorziening vooraf | 7 |
| Documentcontrole / Uitreiking Materialen | 8 |
| Technische Keuring | 7 |
| Verkennen | 8 |
| Serviceterrein | 7 |
| Tijdschema | 8 |
| Routeboek | 8 |
| Aard van de proeven | 8 |
| Veiligheid | 8 |
| Informatievoorziening tijdens de wedstrijd | 8 |
| Tussentijden | 7 |
| Overige zaken | n.v.t. |
| Algehele indruk van het evenement | 8 |

# Informatievoorziening vooraf



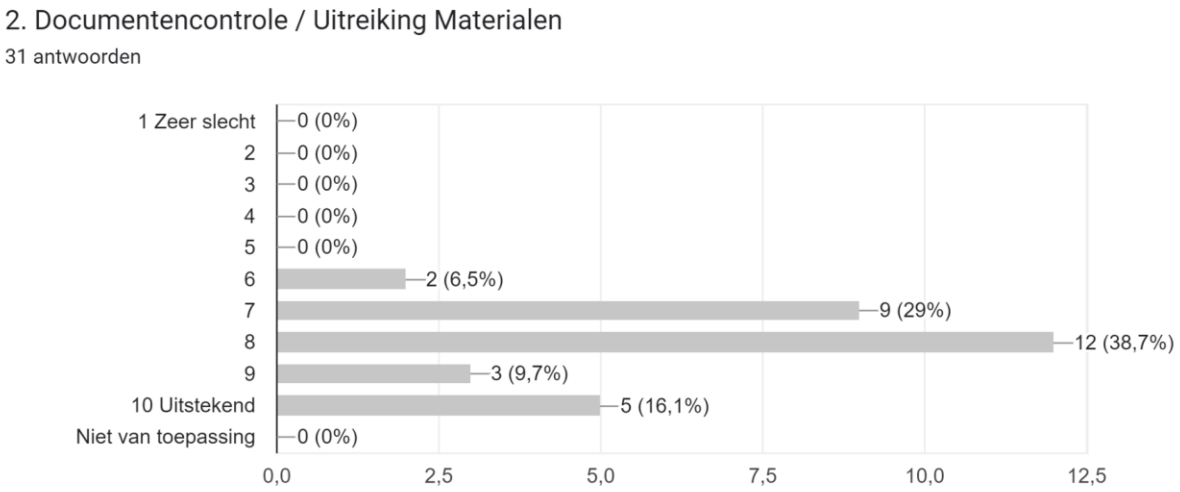

**Gemiddeld cijfer = 7**

Informatievoorziening over het evenement was erg beperkt in het begin waardoor er bij een paar équipes de vraag ontstond of de rally door zou gaan. Dichterbij het evenement werd dit beter.

In het algemeen was de informatie duidelijk, maar sommige info kwam (erg) laat.

Specifieke punten die worden benoemd:
- Veel service indeling wijzigingen
- (Onjuiste) locatie trailerpark. Dat werd pas gecorrigeerd toen er al teams aanwezig waren.

# Documentcontrole / Uitreiking Materialen




**Gemiddeld cijfer = 8**

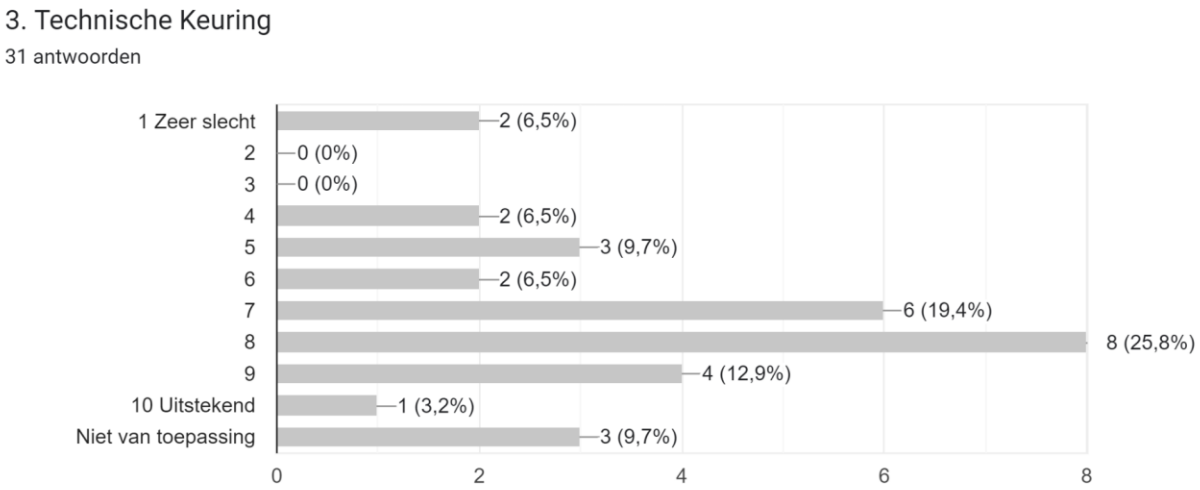
De documentcontrole ging vlot. Een aantal equipes geven aan dat ze graag op vrijdagavond de documentcontrole al hadden willen doen. Dat scheelt weer wat tijd op de vroege ochtend.

Het was een prima locatie, maar de indeling in de ruimte had wellicht anders gekund. De rij die ontstond liep nu door naar buiten waar mensen in de regen stonden.

Een aantal mensen stellen vragen over wat er deze rally is gecontroleerd: alleen de licentie. Het verschil met vorig jaar en met het buitenland is erg groot en daarmee ook verwarrend voor equipes. Rally Club Holland vraagt zich ook af of het nieuwe beleid in het belang van de rallysport is. Zaken op orde hebben, is cruciaal als het mis gaat.

Een vraag van een deelnemer is of er gekeken zou kunnen worden naar de mogelijkheid om een individuele vrijwaring voor het hele jaar te uploaden in RallyDocs of in MijnKnaf.

# Technische Keuring



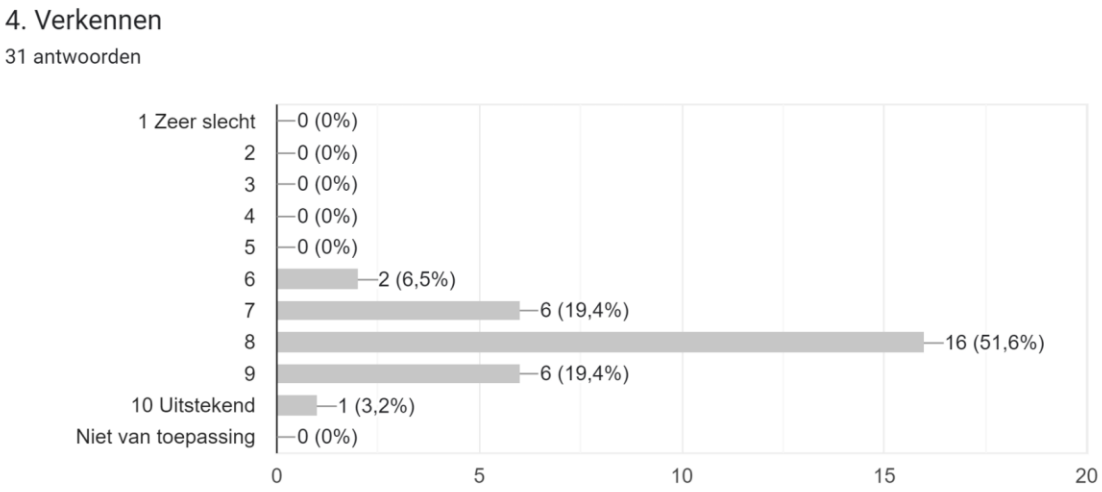

**Gemiddeld cijfer = 7**

Fijn dat het mogelijk was om op vrijdagavond te keuren, maar veel teams hebben erg lang in de rij gestaan.

Mensen achteraan moesten op straat wachten en hinderden daarmee het verkeer.

Eén deelnemer geeft aan dat de keuring bij hen chaotisch verliep. Niets gecontroleerd en de kleding is niet nagekeken. Ook kreeg de oude helm zonder vragen een sticker voor '24 (dispensatie omdat nieuwe nog niet leverbaar is).

# Verkennen




**Gemiddeld cijfer = 8**

Mensen hebben geen drukte op de proeven ervaren tijdens het verkennen. Het verkennen via de startnr blokken is als positief ervaren. Iemand doet wel de suggestie de hogere startnr's de volgorde van de rally te geven, zodat zij via het routeboek kunnen rijden. Zij zullen in het algemeen minder ervaring hebben dan de lagere startnr's.

Goed dat de baakschilden er al stonden. Lastig dat de chicane op proef 1 nog werd opgebouwd tijdens het verkennen. Jammer dat de IBC's nog niet klaar stonden op het bouwterrein en dat het hek op proef 2 niet op tijd open was.

**Beschikbaar stellen van adequate verken-informatie**
Een veelgehoord verzoek door de jaren heen is het beschikbaar stellen van een overzichtskaart bij de documentcontrole of het delen van de proefkaarten vooraf. Dit is een grote behoefte vanuit de navigatoren en iets wat in het buitenland vaker gebeurd dan in Nederland (niet persé het delen van de proeven vooraf, maar wel dat tijdens de documentcontrole een overzichtskaart erbij wordt gegeven / kaarten waarop je kan navigeren tijdens het verkennen. Of een apart routeboek gedeelte voor hoe je terugrijdt naar de start van een proef of er wordt een aparte instructie gegeven vanuit de organisatie hoe je het beste terug kan rijden. Informatie die je als equipe nodig hebt tijdens het verkennen.)

Ook deze rally wordt er weer om verzocht in de evaluatie. Op de vrijdagavond is op de website van de rally een Google Maps bestand gedeeld met de ingetekende proeven. Dat is heel mooi, maar dat hadden deze mensen misschien niet meer gezien zo op het laatste moment, zeker als mensen al onderweg zijn voor de rally. Een melding maken in Sportity dat dit online was gekomen was mooi geweest. Sportity is het communicatiekanaal met de rijders.

Tijd voor Rally Club Holland om wat meer achtergrond over te geven over dit verzoek zodat er meer wederzijds begrip is en er misschien meer in kan worden voorzien.

De reden waarom navigatoren hierom vragen is omdat zij moeten weten:

- hoe te rijden van proef naar proef
- hoe je weer terug komt van de finish van een proef naar de start van een proef voor de tweede keer verkennen.

Een navigatieapp die je op de snelste of kortste manier (terug)leidt naar een punt kan je hiervoor niet gebruiken. Je mag immers niet per ongeluk (een stukje) over een proef rijden vanuit het Standaard Reglement Rally en het terugrijden over de proef is ook niet wenselijk voor de mensen die aan het verkennen zijn!

Als je als navigator alleen de kleine individuele kaartjes in het routeboek beschikbaar hebt, is het goed navigeren geen doen als je niet bekend bent in het gebied. Je mist dan het overzicht van de ligging van de proeven ten opzichte van elkaar. Als je zorgt dat je met hulp van het kleine proefkaartje in het routeboek niet over de proef rijdt, rijd je misschien wel per ongeluk over een naastgelegen proef. Je hebt niet de tijd tijdens het verkennen om dit ter plekke eerst goed uit te zoeken. Je hebt maar een beperkte toegestane tijd voor het verkennen.

Deze behoefte/noodzaak wordt des te groter wanneer er een voorgeschreven verkenschema is vanuit de organisatie. De optie om via het routeboek te rijden vervalt dan. Maar zelfs als je wel via het routeboek kan rijden, ben je niet 100% veilig. In het routeboek kan een route zijn opgenomen die over een proef gaat die de volgende of de vorige dag wordt gereden tijdens de wedstrijd.

Als een navigator de proeven bijvoorbeeld een week van te voren zou krijgen vanuit de organisatie, kan hij/zij thuis de aanrijroutes en terugrijroutes zelf voorbereiden. Of je kunt er als organisatie voor kiezen niet de proeven vooraf te delen, maar een goede kaart of een andere vorm van instructie te verstrekken tijdens de documentcontrole. Dan kan de navigator dat ter plekke gebruiken.

Een goede voorbereiding van de navigator of de organisatie voorkomt dat een equipe (per ongeluk) over de proef terug rijdt, vermindert onnodige kilometers en zorgt dat de equipe niet in tijdnood komt.

De middelen ter beschikking stellen vanuit de organisatie maakt het voor de onervaren mensen die nog niet het netwerk hebben om vooraf aan proeven te komen het dan ook makkelijker dit goed te doen. En mensen aanspreken die dan toch nog tegengesteld rijden wordt dan ook heel makkelijk. Dan zijn er geen ‘excuses’ meer.

Mochten organisaties het niet willen delen, omdat ze de denken dat dat illegaal verkennen in de hand werkt, dat is niet zo. Mensen die het prima vinden om illegaal te verkennen, doen dit toch wel. De proeven zijn via via toch wel beschikbaar voor deze mensen, vanuit de organisatie wel te verstaan.

Hopelijk geeft dit wat meer achtergrond bij dit verzoek. Mocht een organisatie vragen hebben, een verdere toelichting willen of willen sparren over mogelijke bezwaren of oplossingen dan kan dat altijd met Rally Club Holland.

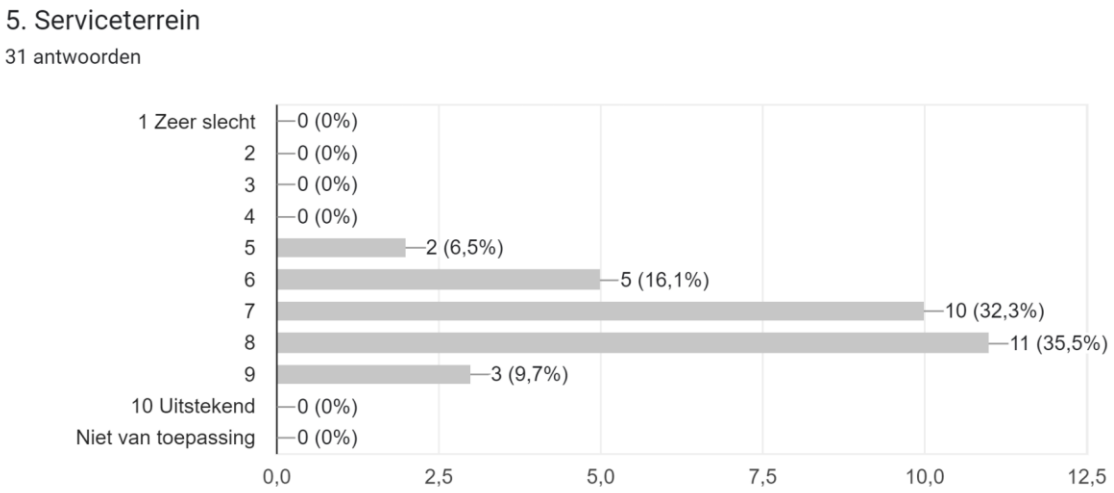
**Controle op tegengesteld rijden op de proef**
Een grote frustratie die meespeelt in bovenstaand verhaal is dat de equipes die zich wel gedegen voorbereiden elke rally meerdere tegemoetkomende verkenauto’s of achteruit rijdende auto’s op de proeven tegen komen. Allemaal auto’s waarvan ze weten dat ze niet zullen worden bestraft door de wedstrijdleiding. Dan denk je: waarom doe ik al die moeite dan nog om via via te leuren om aan proeven

te komen en om vooraf de terugrij route uit te zoeken als ik weet dat de mensen die er niet die moeite erin stoppen toch niet gestraft worden?

Mensen blijven het netjes terug rijden doen uit respect voor het vak, de regels en uit respect voor je mede rijders en jezelf. Hoe minder auto's er op de proef rijden, hoe meer vrij baan je hebt, hoe meer je de ideale lijnen kan rijden, hoe beter je de weg kan zien, hoe beter je de notes je kan maken. Als we allemaal terug zouden rijden over de proef, zou dat erg vervelend voor het verkennen zijn. En het verkennen in 2x goed kunnen doen, niet even terug rijden, dat is ook een vaardigheid van rally, een uitdaging.

Deze frustratie van elke rally tegemoetkomende verkenauto's tegen komen, wordt vergroot doordat deze overtredingen al jaren standaard rapportages zijn in RallySafe. Met één druk op de knop kan dit gedrag door de wedstrijdleiding de wereld uit worden geholpen, over de hele breedte van het veld, voor iedereen gelijk, zonder mogelijkheid van vriendjespolitiek en zonder dat iemand zijn auto uit elkaar moet worden gehaald. Ideaal voor een wedstrijdleiding en de rijders: geen gedoe, geen werk en geen impact. Eén druk op de knop. Toch wordt daar niet voor gekozen. Erg frustrerend voor de mensen die jaar op jaar de tijd en moeite in de voorbereidingen blijven stoppen en wel het respect hebben voor medeverkenners op de proeven en het spel.

# Serviceterrein




**Gemiddeld cijfer = 7**

Het serviceterrein is door veel als erg smal ervaren. Daardoor ook gedoe met publiek bij het aanrijden naar je serviceplek. Dat is niet de bedoeling, voor beide partijen.

Veel mensen benoemen ook de ongelijke ondergrond (klinkers, kinderkopjes, grote stenen). Dat maakt het lastig voor de serviceteams.

De toiletten hadden meer verspreid moeten staan. Nu was het voor een deel van de teams erg ver lopen. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar gewone wc’s ipv dixies.

Er was niets geregeld voor het parkeren van de verkenning auto's en geen duidelijkheid waar die te parkeren.

*Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:*

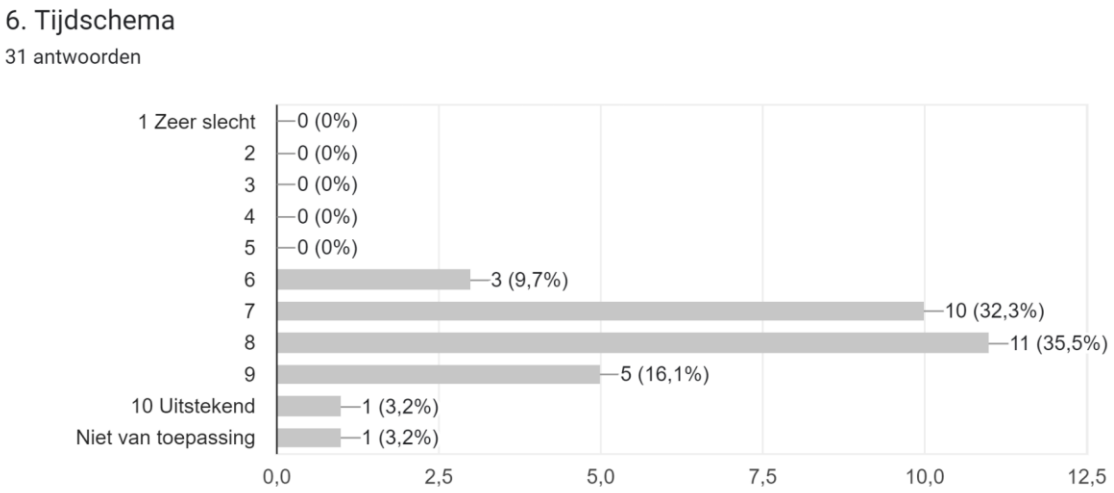
De tijdcontrole Service In was bovenop de dijk. Handiger misschien voor de dijk op vlak terrein.

Serviceplek wel wat gevaarlijk op de hoge kade.

Een team stond niet in de buurt van hun catering ondanks dit verzoek.

Een team hun plek is 3x veranderd.

# Tijdschema

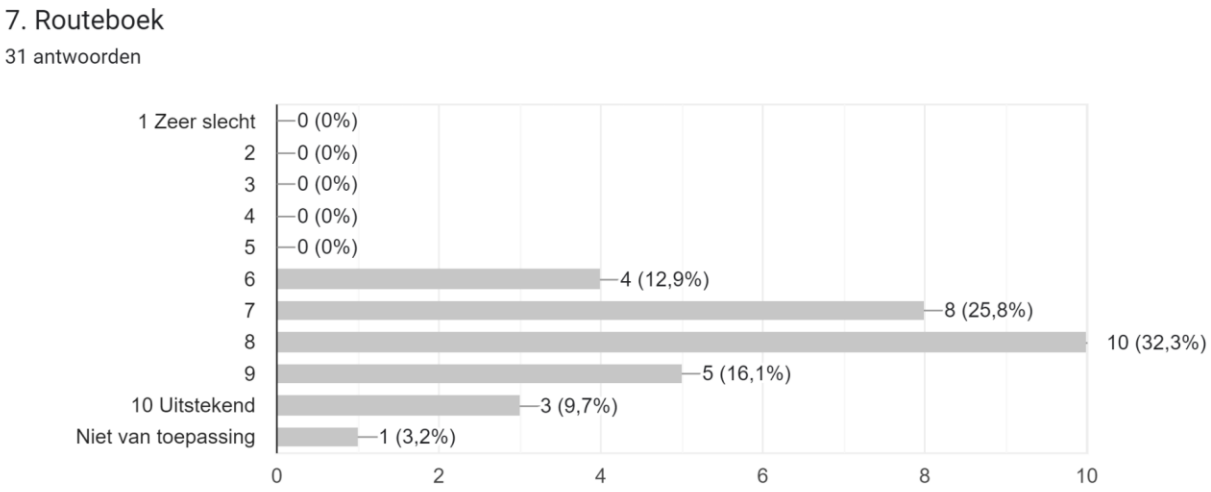



**Gemiddeld cijfer = 8**

Goed tijdschema, nergens te krap. De tijd tussen proef 1 en 2 was relatief ruim geven een paar mensen aan.

In het derde boucle zijn auto's eerder dan gepland ingeklokt bij de tijdcontroles bij de proef op aanwijzing van de officials, omdat men bang was uit de vergunning te lopen. Hierbij is de startvolgorde losgelaten waardoor langzamere deelnemers eerder zijn gestart dan snellere deelnemers. Sommige deelnemers wachten ergens op de verbinding voordat zij naar de tijdcontrole rijden. Toen zij aankwamen waren deelnemers achter hen al ingeklokt terwijl zij nog ruim voldoende tijd hadden om hun eigen tijd te halen.
Waarom is er niet gekozen voor het (meer) inkorten van de hergroepering? De hergroepering is bedoeld voor het inhalen van tijd. De keuze om mensen te laten inklokken op volgorde van aanrijden, first come first service, is niet de bedoeling, ongekend en leidde zelfs tot het moeten inhalen op de proef. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit ook zeer ongewenst.
**Graag goede aansturing vanuit HQ op de Hergroepering zodat verloren tijd ingehaald wordt daar waar het op zijn plaats is: de hergroepering.**

# Routeboek




**Gemiddeld cijfer = 8**

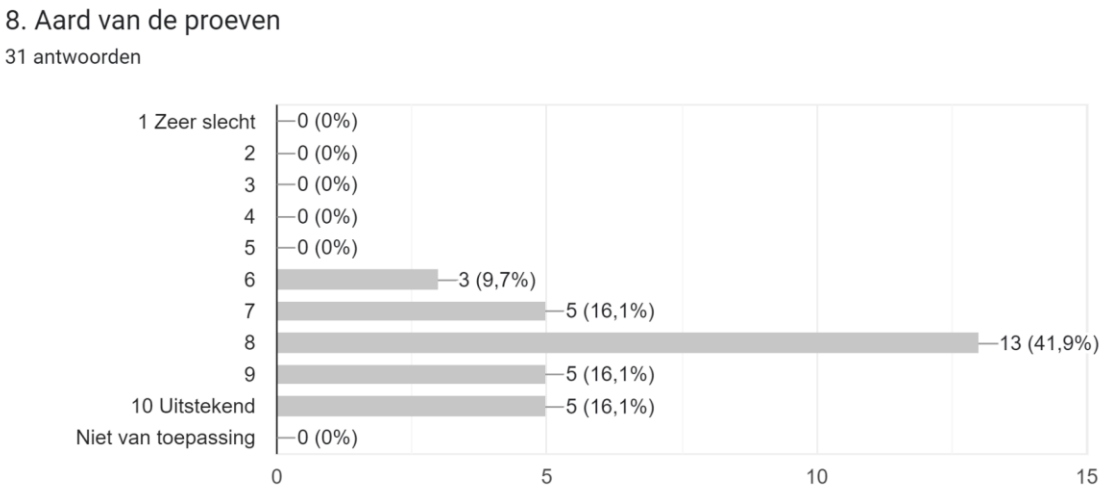
Duidelijk routeboek, maar veel mensen geven aan dat het A4 formaat niet praktisch is. Graag de volgende keer weer A5 formaat. A5 formaat is reglementair ook voorgeschreven in het SRR!

De start en finish was op de kaart van proef 2 verkeerd omgezet. Veel equipes kwamen daardoor aan het zoeken met terugrijden naar de start voor nogmaals verkennen.

Alternatieve route van proef 3 naar Regroup klopte niet. Stond een rotonde teveel in.

Route Service Uit na de tank mogelijkheid gaf aan dat de een richting gevolgd moest worden maar die stond pas een paar honderd meter verderop aangegeven.

# Aard van de proeven




**Gemiddeld cijfer = 8**

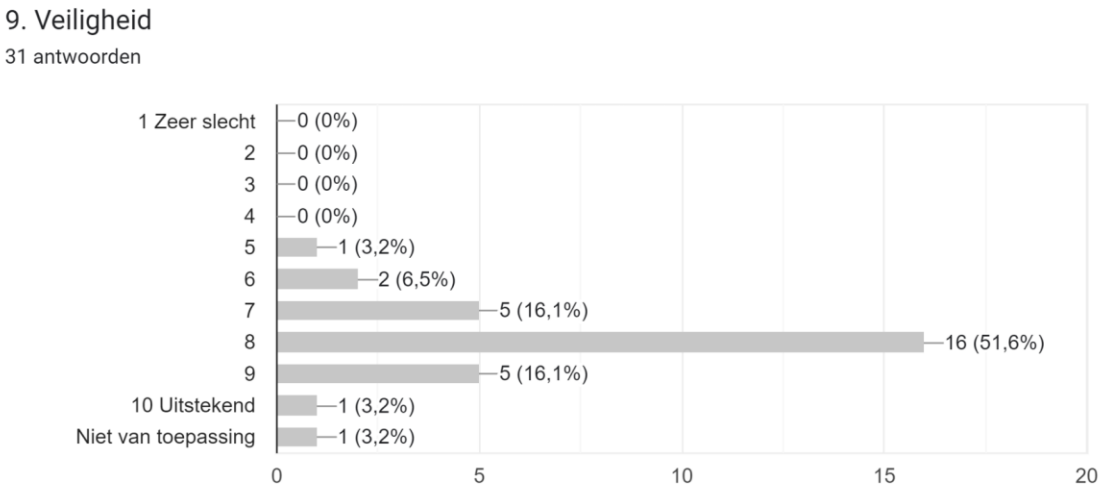
Vrijwel unaniem vonden de equipes het mooie, uitdagende en snelle proeven. Deels geholpen door het weer die de omstandigheden uitdagender maakten. Wel wat aan de korte kant en soms wat lange halen.

Een opmerking over de baakschilden. Als het doel was om snijden te voorkomen, dan hadden de baakschilden verder naar achteren in de bocht moeten staan.

Het ommetje achter het bankje door op proef 1 was niet van toegevoegde waarde qua technische uitdaging, maar wel veel schade aan de straat en ook kans op schade aan auto’s door veel losse klinkers.

De virtuele chicane zien de meeste rijders als een prima instrument. De instructie hoe het zou werken was nog niet voor iedereen duidelijk. Een suggestie is een extra zin toe te voegen dat equipes niet over de gehele afstand 50 km/u hoeven te rijden.

# Veiligheid

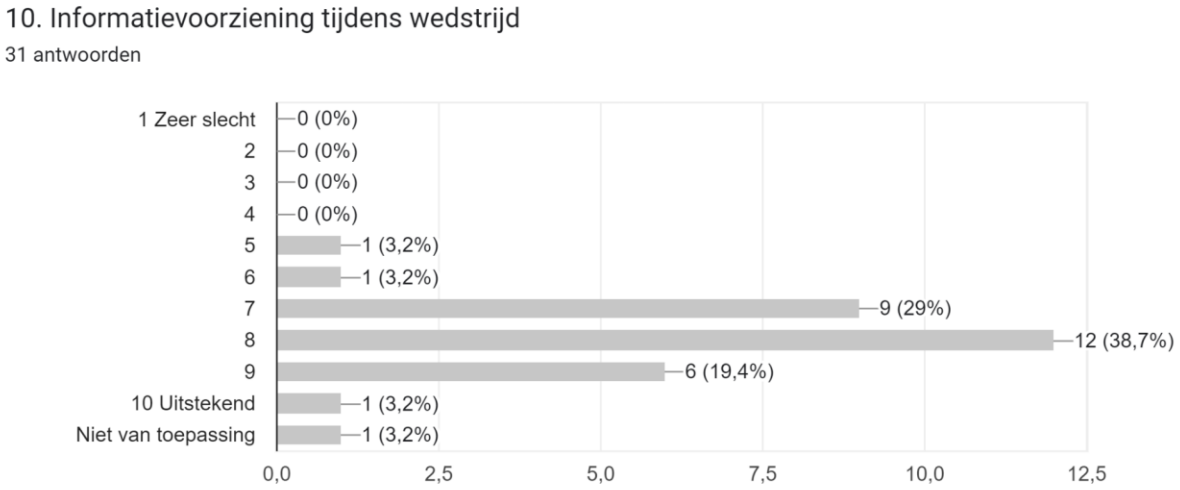



**Gemiddeld cijfer = 8**

In het algemeen goed. Wel verschillende meldingen van mensen in de uitrem-zones.

Enkele specifieke opmerkingen:
- Op het industrieterrein van proef 5, 2 gezinnen die hand in hand over de proef liepen.
- Officials met de rug naar de auto's tegen een afzetcontainer.
- Officials die op een rare plek stonden met een geel hesje te zwaaien, terwijl rallysafe niks aan gaf.
- Op een aantal plekken was het water dichtbij. Een schuiver zou kopje onder betekenen.
- Een equipe stond aan de start, met nog 30 seconden voor zij starten. Voor hen waren een paar kleine snelle bochtjes en daar liepen mensen op de proef richting de start. Seinen met de lampen hielp niet en de starters deden er niets mee.  Toen ze starten doken de mensen ergens de bosjes in. Echt veilig en prettig was het niet.

# Informatievoorziening tijdens wedstrijd




**Gemiddeld cijfer = 8**

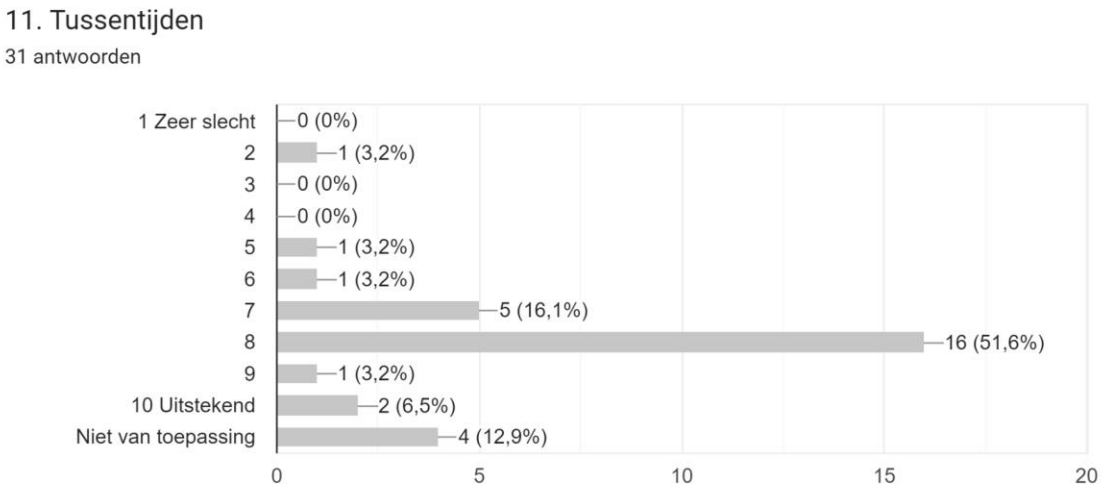
Startlijst laat gepubliceerd.

Dat de hergroepering voor de finish was vervallen, is niet gecommuniceerd. Aangezien er dan tijdcontroles vervallen, is het wel fijn dat dit officieel gecommuniceerd wordt.

De neutralisaties gingen niet lekker. Het keren werd niet goed begeleid en het was onduidelijk wat men moest doen. Er was ook onduidelijkheid tussen de officials en organisatie of een proef wel of niet werd geneutraliseerd.

Een equipe geeft aan geen bericht terug gehad te hebben of zij hun tijd terug hebben gekregen.

# Tussentijden




**Gemiddeld cijfer = 7**

Goed.

Eén melding dat van de directe concurrent van een equipe geen tijden door kwamen waardoor zij niet wisten welk tempo we op de volgende proeven moesten rijden.

## Overige zaken

Meerdere mensen spreken hun waardering uit dat de Zuiderzee rally terug is en dat er met man en macht aan is gewerkt om het evenement op te tuigen.

De start in de stad gaf een mooi authentiek gevoel aan de rally, maar meerdere deelnemers spreken hun teleurstelling uit over de finish en prijsuitreiking. Deze waren onder de maat. Geen speaker. Geen publiek. De bekers voor de klassen winst worden gemist.
Het bakje koffie en de cake binnen was super, maar uiteindelijk stond men na een mooie wedstrijd ineens met z'n allen een beetje verloren op een lege parkeerplaats. Een paar paar heaters en wat te drinken hadden mensen gewaardeerd. Dan is het wachten op de opening van Parc Ferme ook aangenamer.

Ook was er geen aandacht voor de Youngtimers bij de finish. Deelnemers zijn daar verplicht naar omgezet met de opmerking dat ze deelnemen aan de Youngtimer Cup. Daar werd geen woord over gerept. Dit werkt demotiverend.

Super dat je in de Regroup binnen kon wachten en wat te drinken kon krijgen; alleen even communiceren met deelnemers.

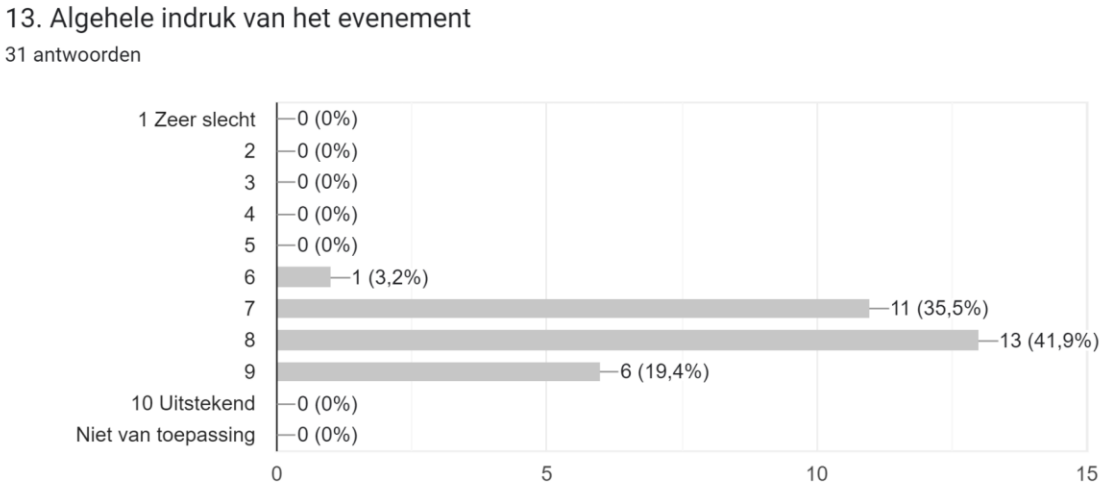
Meerdere opmerkingen van equipes dat ze de rally aan de korte kant vonden. Ook in relatie tot de hoogte van het inschrijfgeld.

Meerdere opmerkingen dat de startlijst niet samengesteld leek te zijn op basis van de formule zoals aanbevolen in het SRR. Daardoor een aantal onlogische volgordes.

Een team kreeg een DNC toebedeeld. Dit klopt niet volgens het reglement. Zij hebben alleen de 1e sectie gemist, doorgestart en daardoor gewoon gefinisht. Zij hadden tijdstraf moeten krijgen voor de niet gereden proeven en opgenomen moeten worden in het klassement.

Een equipe is iets doorgegleden op kp2 aan het eind. Daar konden ze niet op eigen kracht weg komen. Wolves stond voor hen om hen eruit te trekken met de lier, maar helaas mocht hij dat niet doen van de stagecomander. Ze hebben hen laten liggen terwijl er tijd genoeg was om hen even eruit te trekken. Dan hadden ze de rally kunnen vervolgen.

# Algehele indruk van het evenement




**Gemiddeld cijfer = 8**