RCH Evaluatie Hellendoorn Rally 2024

10 oktober 2024

Arie Lekkerkerker

Christiaan van der Rijsen

Dirk de Boer

Roel van der Zanden

Marco Gombert

Marieke Slob

Jessica Wermink

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 Hellendoorn Rally. Aan de deelnemers is gevraagd op een aantal vooraf 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.

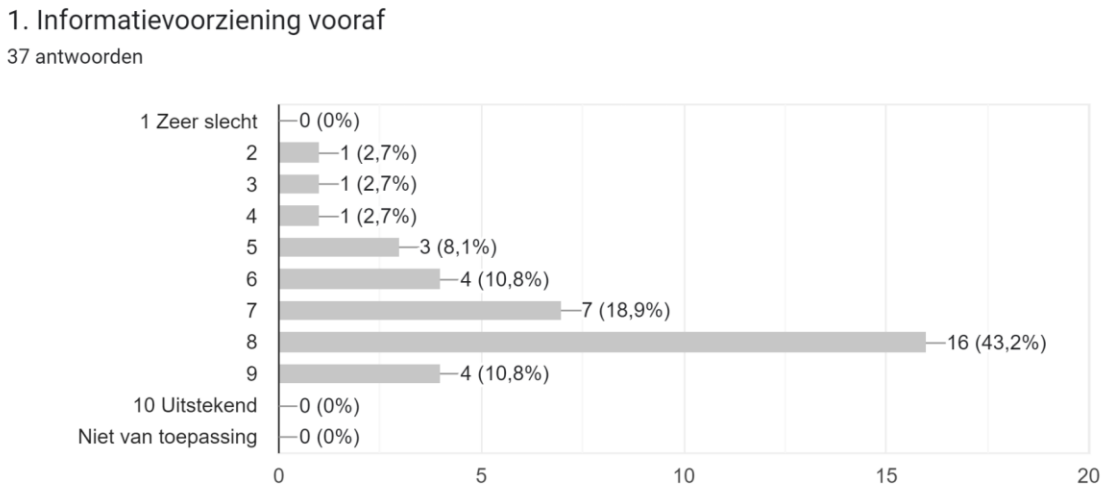
Samenvatting

We hebben van 37 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 cijferopbouw en een samenvatting van de ingevulde toelichtingen.

Onderwerp	**Beoordeling**
Informatievoorziening vooraf	7
Documentcontrole / Uitreiking Materialen	9
Technische Keuring	8
Verkennen	8
Serviceterrein	8
Tijdschema	7
Routeboek	8
Aard van de proeven	9
Veiligheid	7
Informatievoorziening tijdens de wedstrijd	7
Tussentijden	8
Overige zaken	n.v.t.
Algehele indruk van het evenement	7

Informatievoorziening vooraf



Gemiddeld cijfer = 7

Reglement, proevenkaarten en tijdschema stonden tijdig online waardoor we de schema's en voorbereiding op een voor ieder geschikt moment konden doen. Erg fijn.

Duidelijke service- en parkeerkaartjes, al kwamen deze wel aan de late kant. RallySafe locatie had nog toegevoegd mogen worden op de kaart.

Uitleg miste over het verplicht dragen van de servicebandjes en hoeveel we er als deelnemer zouden krijgen. Ook geen melding dat er dit keer geen servicestickers waren. Als 9 van de 10x er wel servicestickers nodig zijn, dan is het handig te zeggen als ze niet nodig zijn. Scheelt weer een vragen.

De communicatie rondom deelname heeft voor veel onbegrip, onrust en teleurstelling gezorgd. Nu kwam het kort voor de wedstrijd als een verrassing dat je opeens niet mee mocht doen terwijl mensen al 1,5 maand eerder, als één van de eersten, hadden ingeschreven. De verrassing was extra groot, omdat er tot dan toe niet was gecommuniceerd dat er sprake was van over-inschrijving en ook niet dat er een andere manier van selectie werd toegepast. Het onbegrip werd versterkt doordat de organisatie zelfs kort voor de sluiting nog opriep om in te schrijven.

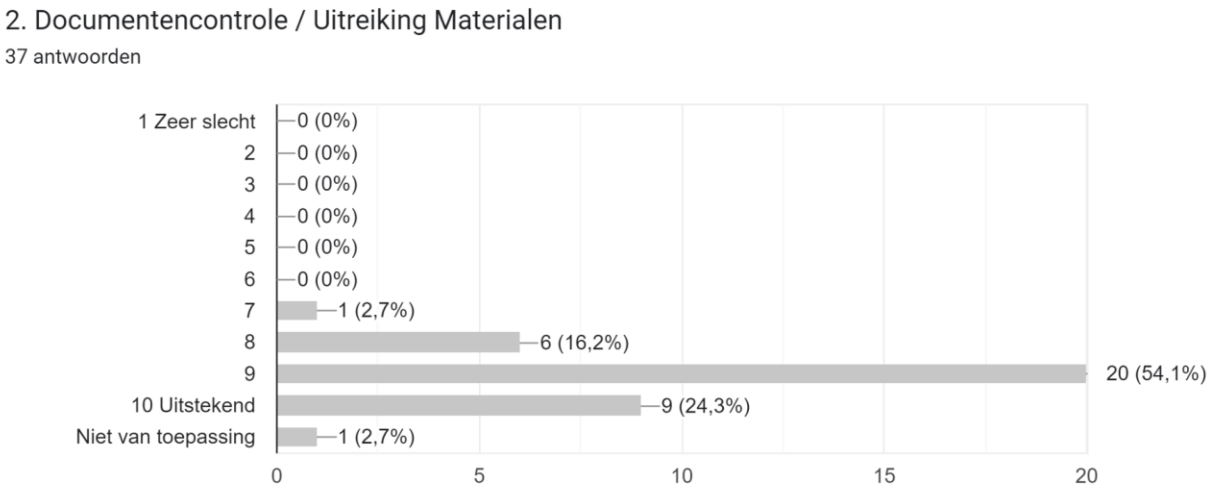
Deze werkwijze is nog nooit eerder gehanteerd. Afgelopen jaren zijn er genoeg wedstrijden geweest die vol zaten, dat is echt niet uniek aan deze rally of deze editie. In die gevallen wist je als deelnemer op het moment van inschrijven of je op de reservelijst stond of niet. De organisatie communiceerde dan ook bijtijds als er meer startplekken mogelijk werden gemaakt. De inschrijvingen stopten op die manier op een natuurlijke wijze, inschrijven als nummer 20 op de reservelijst had geen zin.

Een organisatie staat in zijn recht om zelf inschrijvers te selecteren voor toelating tot de start. De gehanteerde selectiecriteria zoals Hellendoorn dat nu deed waren ook reëel. Maar deze manier van handelen is niet netjes en niet gepast.

De manier van communiceren bleef daarna namelijk ook nog eens beperkt tot een aantal mailtjes sturen naar mensen die werden afgewezen. Er is niet duidelijk aangegeven of er die dagen nog meer mailtjes gestuurd gingen worden of dat dat het was. Niemand van de Historics had een mail gehad die dag. Pas na een week werd er iets naar de Historics gecommuniceerd. 12 september heeft de organisatie pas duidelijkheid gegeven aan iedereen toen de deelnemerslijst werd gepubliceerd.

Een bijzondere manier van omgaan met deelnemers. Het doet geen recht aan de tijd, moeite en geld die deelnemers en serviceteams moeten stoppen om aan de start te staan. Wij en onze serviceteams moeten ook vooraf kosten en afspraken maken voor een wedstrijd (vrij nemen van werk, gereserveerde hotelkamers, enz). We doen dit niet alleen. Dat mag ook worden gerespecteerd.

Documentcontrole / Uitreiking Materialen



Gemiddeld cijfer = 9

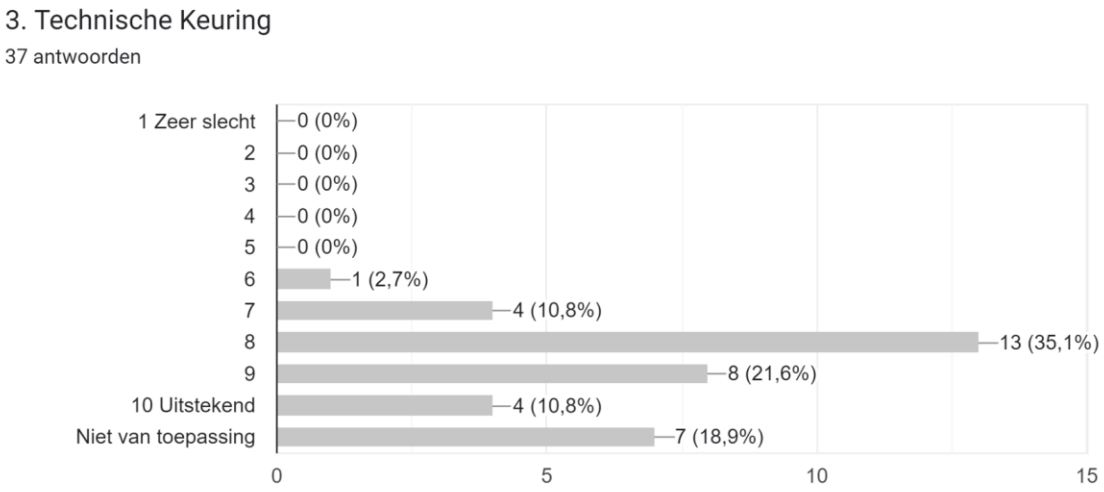
Unaniem een snelle afhandeling en prettige locatie.

Tassencontrole was niet mogelijk, omdat niet gespecificeerd was wat erin hoorde te zitten. Daardoor onduidelijkheid of een service-sticker wel of niet miste in de tas. Aantal servicebandjes was ook niet gecommuniceerd.

Mooie overzichtskaart beschikbaar.

Parkeren was prima. Voor de Historics was het lastiger, omdat zij op de vrijdagochtend waren en de service al redelijk vol was. Eén equipe werd door de beveiligers tegengehouden en medegedeeld dat ze niet mochten parkeren. Waar de equipe dan wel mocht parkeren, wisten de beveiligers niet.

Technische Keuring



Gemiddeld cijfer = 8

Unaniem een snelle afhandeling. Prettige keuring.

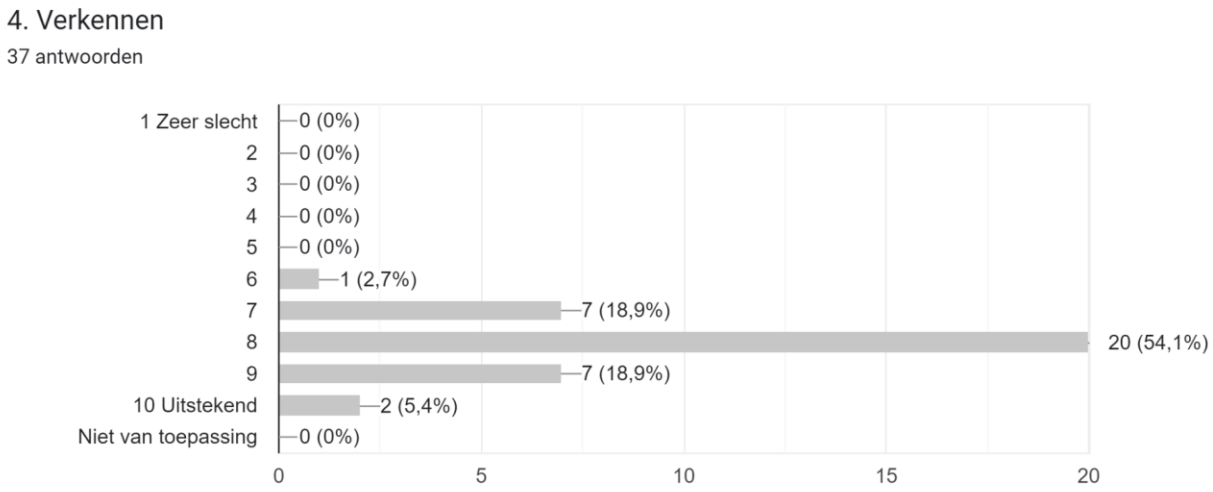
Individuele zaken:

Een equipe gaf aan dat het prettig was dat de monteurs de auto eerder konden brengen zodat ze niet alle auto’s 1 voor 1 hoefden te doen, maar meerdere auto’s in één keer konden doen.

Eén deelnemer geeft het volgende aan: Apart dat de TC het hele jaar elke wedstrijd bezig is over de E-keur van de koplampen. Elke rally is dit een punt van commentaar bij de Rally2 auto's. Deze auto's hebben niet allemaal een E-keur. Dat is in de homologatie vastgelegd, zoals onze monteurs elke rally bij de TC hebben uitgelegd. Dat zou onderhand wel duidelijk mogen zijn en niet elke rally voor discussie moeten zorgen.

Een equipe gaf aan dat er een nieuwe keurmeester was die zich leek te moeten bewijzen en viel over dingen waar de afgelopen 4 jaar nooit over is gesproken.

Verkennen



Gemiddeld cijfer = 8

De proeven waren mooi opgebouwd met alle baakschilden al aanwezig en de start en finish gemarkeerd.

De start van KP Daarle was even goed kijken wat de bedoeling was.

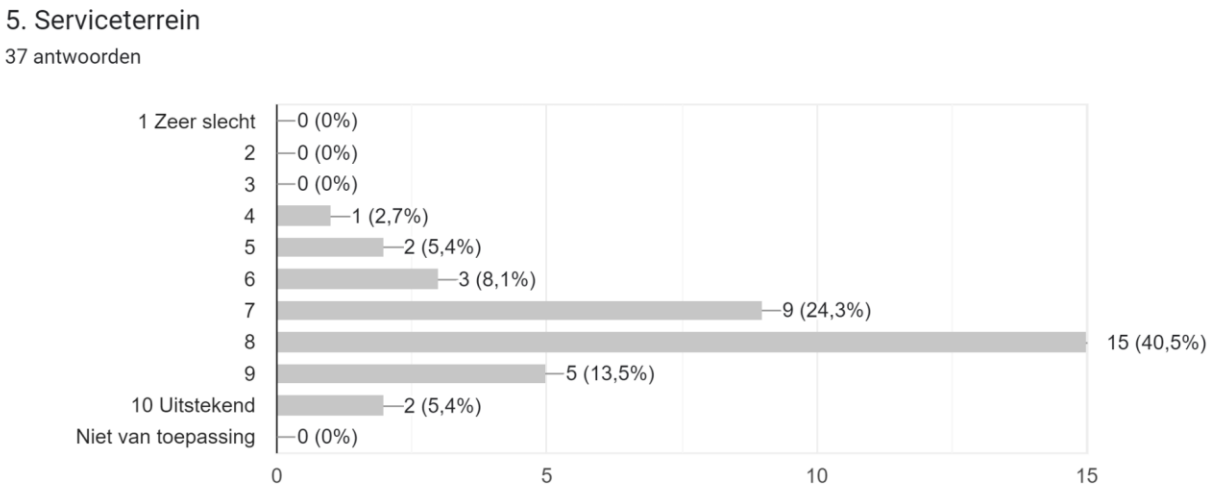
Stokkum hebben mensen wel hinder ondervonden tijdens het verkennen met official-voertuigen midden op de weg.

Voldoende tijd voor het verkennen (2x was goed mogelijk, 3x niet als je dat voor alle proeven wilde). Het was ook mogelijk alle drie de vrijdagavond proeven 1x in het licht te rijden als je als equipe doorwerkte en deze vervolgens na te rijden in het donker. Dat was fijn.

Een wisselend beeld van equipes die aangeven rustig te hebben kunnen verkennen en equipes die aangeven veel treintjesvorming te hebben gehad door het verkenschema.

Er is erg veel illegaal verkend. Dat is niet uit te bannen, maar bij Hellendoorn is het echt significant meer dan elders. Jammer dat daar geen aandacht voor is door de organisatie. Zinnen als “De organisator zal hierop intensief controleren” blijken keer op keer inhoudsloos. Er zijn een aantal wegen waar geen regulier verkeer komt, daar zijn heel makkelijk een paar steekproeven te houden.

Serviceterrein



Gemiddeld cijfer = 8

In het algemeen goed nu het droog was. Wel ongelijk op het gras en bij een aantal equipes diepe kuilen en drassig. Wel een groot risico als het nat was geweest. Ook voor de publieke parkeerplaatsen.

De ruime opzet was prettig. Ook fijn dat alles bij elkaar was: regroup/parc fermé en documentcontrole.

Mooie bordjes voor de plaatstoewijzing. Service Uit was dit jaar ook goed (geen opstoppingen).

Voor een aantal mensen waren wc's ver lopen.

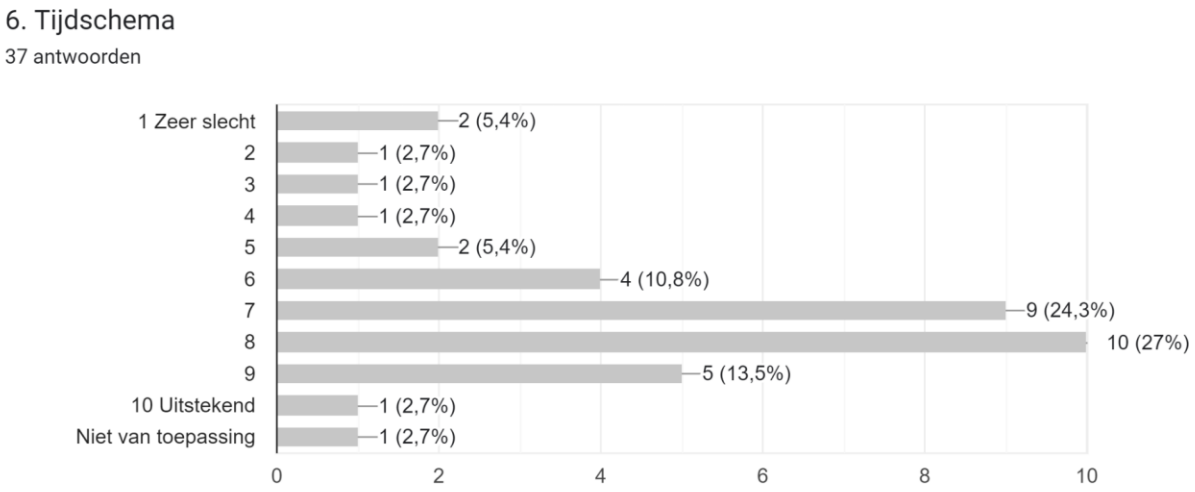
De regel dat je met je servicevoertuig niet van het serviceterrein mocht, is voor een aantal teams niet reëel. Zij doen alles met 1 voertuig. Als je dan wel van anderen voertuigen op en af ziet gaan, is dat niet fijn.

Niet meer zelf eten mogen maken na 20:00 uur is voor teams een tegenvaller. Het alternatief eten bij Dieka is voor de meeste teams erg kostbaar.

De oprijplaten bij de verken auto's waren niet ideaal.

Voor één equipe is het verzoek voor de serviceindeling niet opgevolgd ondanks juiste aanmelding en bevestiging.

Tijdschema

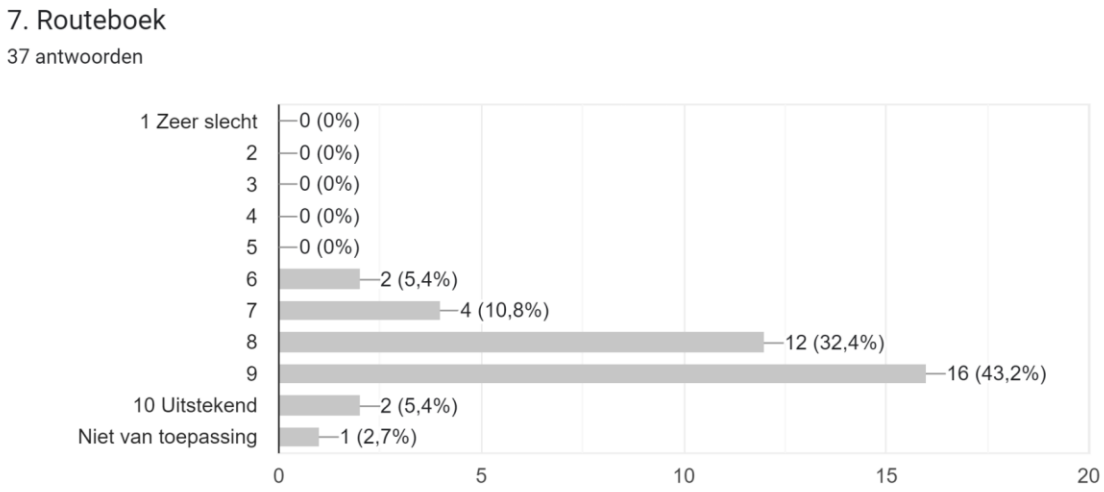


Gemiddeld cijfer = 7

De rijtijden waren redelijk goed. Soms iets aan de krappe kant.

Vertragingen zorgden meteen voor problemen voor de rest van het veld met als toppunt dat de laatste 2 proeven van de Historics om die reden niet meer gereden konden worden. Er hoort ruimte voor oponthoud te zijn.

Routeboek



Gemiddeld cijfer = 8

Er was gekozen voor glad papier. Dit is erg vervelend en onhandig. Het reflecteert in het donker. Dat is niet fijn voor de rijder. En dit papier is moeilijker beschrijfbaar voor de navigator met potlood en moeilijk leesbaar wanneer je zelf aantekeningen maakt. Navigatoren maken altijd aantekeningen in het routeboek. Je streept al je boxen af en je voegt extra herkenningspunten toe op de verbindingsroute. Dit was nu vervelend.

Qua afstanden in het routeboek was dit boek erg goed, geen fouten, maar de gekozen instructies waren niet altijd even informatief. Veel boxen op de verbinding met een zijstraat zonder de naam van de zijstraat te vermelden. Daar heb je als navigator weinig aan. Benoem de zijstraten als je die als herkenningspunt wilt gebruiken. Ook waren de borden begin bebouwde kom en einde bebouwde kom vaak niet benoemd. Dat zijn juist veel handigere herkenningspunten om te gebruiken dan (anonieme) zijstraten.

Collenstaartweg was niet de doorlopende nieuwe rondweg.

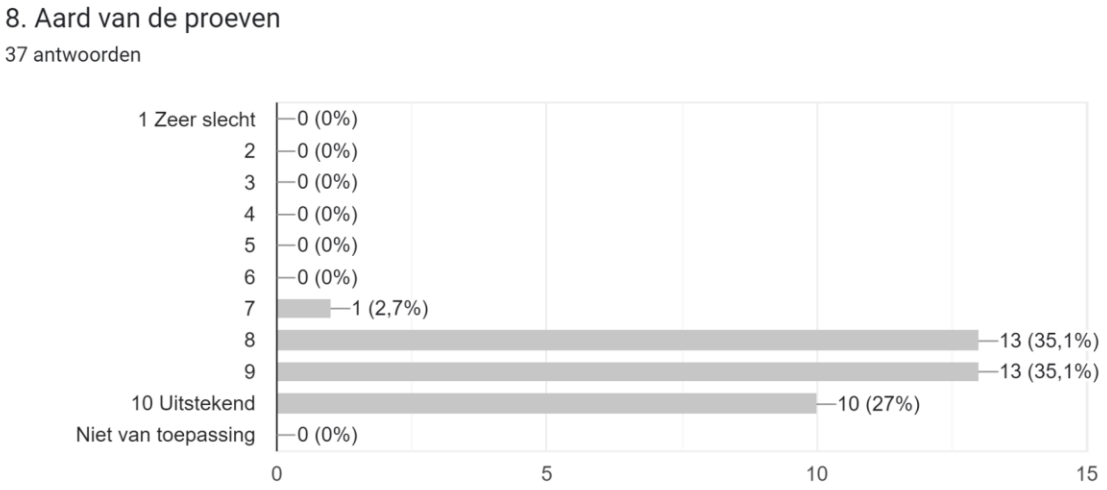
De term anticut op de proef Hellendoorn was onduidelijk en niet tijdens het verkennen al aanwezig.

De alternatieve routes waren voor de zaterdag niet op gekleurd papier gedrukt (blz 148-155), maar gewoon wit. De neutrale routes en de alternatieve routes waren beide op geel papier afgedrukt. Deze behoren verschillend van kleur te zijn (zie blz 51 van het SRR).

Blz 148 was onduidelijk, omdat er geen verwijzing naar de laatste goede box was opgenomen vanwaar je de route moest oppakken.

Erg lange verbindingsroutes, zeker op de vrijdagavond terug naar de Service.

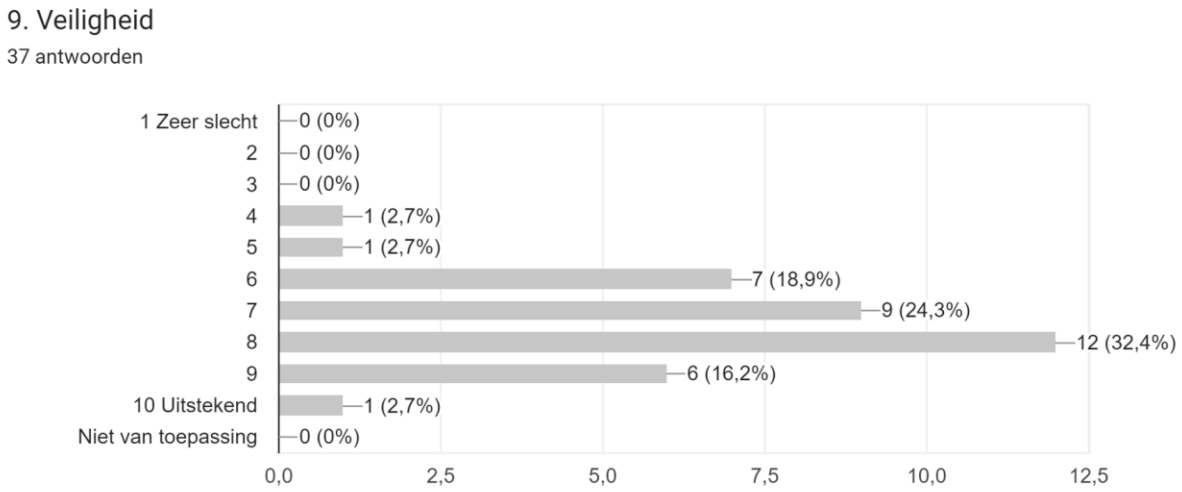
Aard van de proeven



Gemiddeld cijfer = 9

Unaniem mooie, uitdagende en afwisselende proeven. Een verbetering ten opzichte van vorig jaar. Stokkum was een erg mooie nieuwe toevoeging.

Veiligheid



Gemiddeld cijfer = 7

Erg veel deelnemers maken deze rally meldingen van publiek op onveilige plaatsen. Veel situaties met mensen in uitremzones en in de buitenbochten. Ook op het onverhard tussen de bomen en kort langs de weg. Op het onverhard is er meer risico dat een auto onverwachte dingen gaat doen. Het publiek op gepaste afstand is daar des te belangrijker.

Zeker als er mensen in de uitremzone staan, ga je toch eerder remmen. Dat is niet de bedoeling van ons spelletje. Er waren zelfs mensen met een scootmobiel in de uitremzone op Kp Ypelo. Een ander concreet geval: op KP 3 stonden officials precies in de uitremzone bij een haakse bocht waar je met 180 km/u aankwam. De equipe miste ze op een haar na met de achterkant.

Ook melding van een auto in het donker geparkeerd in de uitremzone met de lichten aan in de richting van de deelnemers. Ook dat is altijd erg vervelend. Graag voorrijauto's deze gevallen laten oplossen.

We beseffen ons als deelnemers dat officials een moeilijke taak hebben:
- Eén van de rijders benoemt in de evaluatie dat zijn supporters hadden opgemerkt dat mensen slecht naar de officials luisterden.
- Een navigator die op een proef was uitgevallen zaterdag schreef het volgende:
"Ik heb 2 uur vast gestaan op een proef bij een aantal officials. Wat een bak ellende krijgen die over zich heen zeg. Ik was zelf na 2x hetzelfde antwoord geven maar weggelopen. Die mensen moeten dat dus de hele dag, keer op keer doen". Dingen als: "Kunnen we echt niet even oversteken" , "We fietsen hier iedere zaterdag" , "Dit heb ik echt nog nooit meegemaakt, wat een onzinnige hobby".
De ellende die deze officials op dit punt kregen, werd deels veroorzaakt door de organisatie. Er liep een heel lang fietspad langs de proef. Dat hadden de officials afgelint aan het begin en aan het eind met serieus veel lint. Maar deze officials moeten op de proef staan en kunnen niet bij het lint blijven. Mensen halen vervolgens iedere keer dat lint weg en zo bleven er maar mensen komen. De official heeft wel tien keer om hulp gevraagd aan de organisatie of daar mensen konden komen of een bord met wat er aan de hand was. Daar is geen gehoor aangegeven.

We beseffen als deelnemers echt dat het moeilijk is om de weg overal veilig te houden, maar het aantal meldingen op dit vlak springt er wel uit bij de Hellendoorn Rally. Probeer als organisatie officials ook goed te ondersteunen waar nodig.

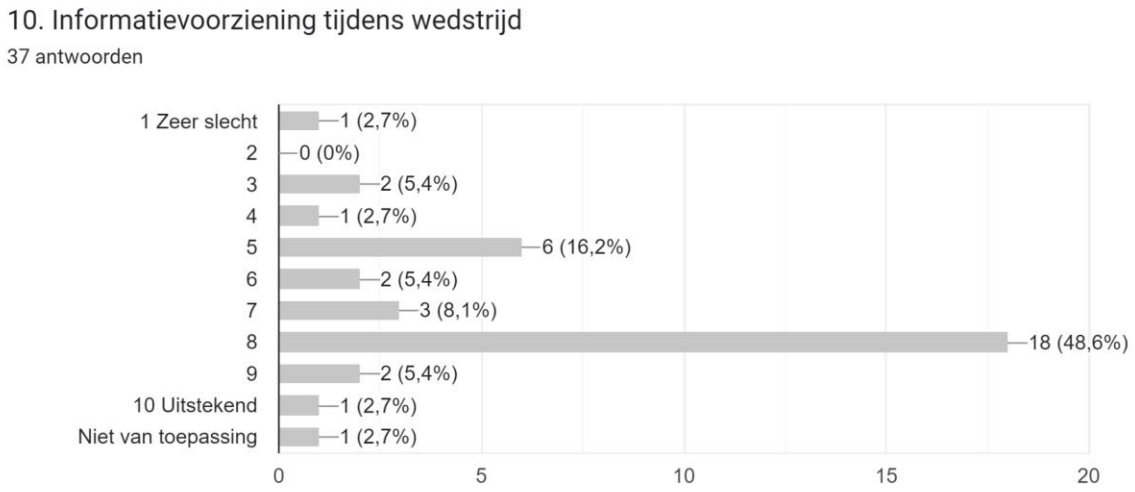
Veel deelnemers hebben KP Hellendoorn geen één keer kunnen rijden. Dat zijn ook meteen de langste twee proeven die je dan mist in de rally. Deelnemers vragen zich af of dit echt noodzakelijk was. Is er niet te voorzichtig gehandeld?
- Het missen van 1 big bag zou niet tot het cancellen van proef moeten hoeven leiden. Er kan een minder kritische big bag worden verplaatst, er staan op sommige punten veel big bags naast elkaar, daar kan er 1 tussenuit en wat worden geschoven met de overgebleven big bags. Ook kan er een official met een gele vlag worden geplaatst op dit punt en er kan aan het begin van de proef voor worden gewaarschuwd. We zijn aan het rally rijden. Op zoveel punten kunnen we van de weg raken. Niet alles kan en hoef je voor te zijn. We hebben verkend.

- Hieraan gerelateerd: Er is voor gekozen de deelnemers de hele proef af te laten rijden op rustige snelheid. Waarom zijn deelnemers niet neutraal van Kp Hellendoorn 1 afgestuurd zoals de eerste deelnemer ook deed die neutraal moest rijden? Er was gewoon een neutrale route beschikbaar in het routeboek. Als dat was gebeurd, had je als organisatie veel sneller en makkelijker de proef weer in orde kunnen maken waar dat nodig was. Nu had je ontzettend lang allemaal auto's op je proef! Dat zorgde ook weer voor onveilige situaties, want er liep veel publiek op de proef (in elk geval bij de Historics). Mensen midden op de weg in blinde bochten leverde gevaarlijke situaties op.

Twee andere punten:
- De neutrale route op Beuseberg waarbij er voor de TC moest worden omgekeerd in die smalle straat is daar totaal onhandig. De weg is dan ook niet meer vrij voor een ambulance. Laat ons iets verderop van de proef afgaan. Omkeren is sowieso al onhandig, maar helemaal in deze straat die zo smal is dat je bijna niet met 2 auto's langs elkaar kan, omdat er aan beide kanten een wal is.

- Ter hoogte van de TC van KP Daarle werd een onhandig punt voor passerende deelnemers naar proef 2 met de wachtende rallyauto's en het publiek wat er ook nog tussendoor rondliep (in het donker).

Informatievoorziening tijdens wedstrijd



Gemiddeld cijfer = 7

Veel klachten vanuit de Historics over de slechte communicatie over het annuleren van de laatste 2 proeven en de finish. Dit had moeten worden gecommuniceerd in het bulletin. Er werd alleen een routewijziging medegedeeld. Er werd ook met geen woord gerept over dat de wedstrijd daarmee was afgelopen. De officials bij de start van Ypelo hadden ook beter geïnformeerd moeten worden. Zij krijgen ook vragen van deelnemers als deelnemers daar staan en zij wisten nu van niets.

Een aantal maal werden dingen niet via Sportity gecommuniceerd, maar via Facebook door de organisatie. We hebben als deelnemers Sportity te volgen, niet Facebook.

De neutralisaties verliepen op een paar plekken onnodig chaotisch. Officials moeten echt beter geïnstrueerd worden wat te doen:

- Bij proef 12 kregen we geen tijd van de TC in eerste instantie. Daar moesten we eerst ook weer lang op aandringen. Als een proef is geannuleerd:
    1. schrijf je de tijd op de tijdkaart van elke deelnemer die z'n tijdkaart aanbiedt (en je vult de starttijd ook in nu we daar niet meer heen mochten)
    2. je zegt met welke bladzijde we in het routeboek verder moeten.

Ingewikkelder is het niet. Maar beide gebeurde niet.

- Dikke chaos voor proef 13.
Waarom zegt een (superervaren) official dat we door naar voren mogen rijden en alleen R5's voor hoeven te laten? Waarom zegt hij niet dat we onze normale volgorde moeten aanhouden zoveel mogelijk? De equipes die netjes in de rij stonden werden nu gewoon gepasseerd door hele langzame auto's opeens die er achter hoorden! Stond het opeens dubbeldik voor de start toen dat gebeurde. De snelle auto's stonden toen simpelweg ingesloten, omdat die netjes rechts van de weg stonden zoals normaal. Wat is dat voor een instructie / organisatie / manier van doen? Verschrikkelijk onprofessioneel.

We starten in volgorde voor een reden. Dit werkt gevaarlijke inhaalacties (in het donker) in de hand en het was ook nog eens directe competitievervalsing vanwege het invallen van de schemering op dat moment.

Er was ook helemaal geen reden voor deze rare instructie. Ook toen er al heel wat auto's stonden, bleef deze official naar achteren lopen om dat tegen ALLE aankomende auto's te blijven zeggen. Waarom? Als er niets was gezegd, was het een doodnormale situatie geweest voor ons. Was er niets aan de hand geweest. Hadden we niet opeens dubbeldik met allemaal auto's door elkaar lopen rijden en gestaan bij de start. Waren we gewoon aan de kant gaan staan achter de auto waar we horen. Als een auto er nog niet is, laat je een gat. Op die manier kan een vertraagde auto passeren wanneer nodig. Dat doen we zo elke proef. Als official wenk je naar de eerste auto als je een auto wil hebben, maar dan gebeurt het tenminste wel in volgorde.

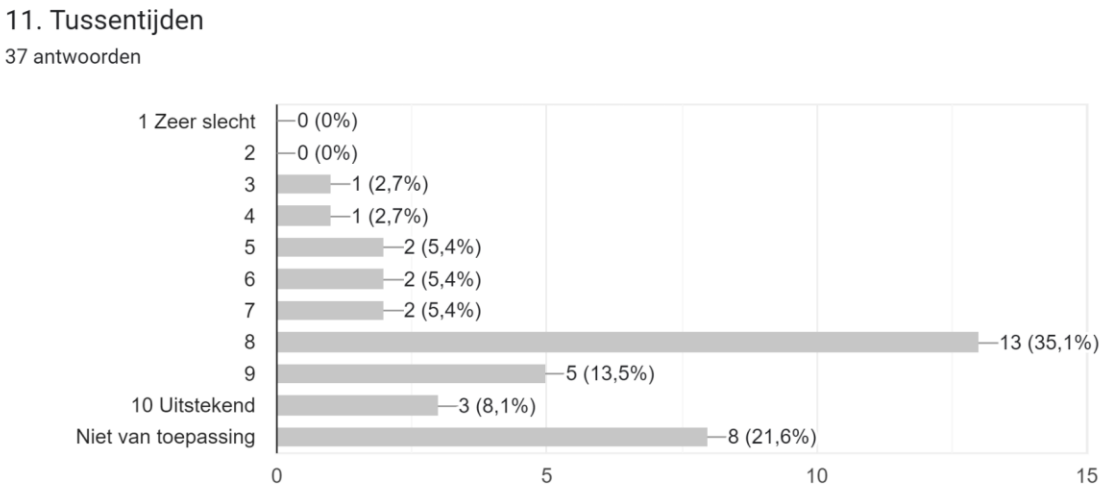
Bij TC 13 duurde het eerst ook weer even voordat de official bereid was de tijd in te vullen. Moesten we ook weer eerst meermaals om vragen. Deze official vulde steeds een volgende minuut in ipv de minuut van aanreiken, dus we kregen een tijd in de verre toekomst, gewoon meer dan 15 minuten later. Ook nog nooit meegemaakt. Iets van zeggen had natuurlijk ook geen zin, want er stonden nog een stel navigatoren bij deze TC die hun kaart nog ingevuld moesten hebben. Het ging erg langzaam. Ook weer mensen die dit niet aan konden, terwijl het echt niet ingewikkeld is. Een navi geeft je een kaart, daar schrijf je de tijd op van dat moment en je vult het volgende vakje in met +3 minuten. Meer hoef je niet te doen. Oponthoud bij de start of niet, dat blijft altijd hetzelfde verhaal. Graag officials dit uitleggen vooraf en nog een keer als het zich voordoet. Er staan in Nederland altijd meerdere ervaren officials bij de start. Waarom helpt niemand deze mensen? Waarom is dit scenario niet rustig uitgelegd vooraf? Voor de start van een proef is er meer dan voldoende tijd om het één en ander met deze mensen door te nemen.

- De regroup official had ook een onjuiste manier van tijdkaarten invullen een aantal keer.
Dit gedoe met tijdkaarten invullen is erg vervelend als navigator. Als individuele equipe weten we niet dat een official meer fouten maakt daar en/of, dat de wedstrijdleiding daarvan af weet. We zijn als equipe verantwoordelijk voor de tijdkaart. Het is het woord van de official tegen het onze als er opeens gelazer komt. We hebben geen bewijs van wat er is gebeurd. Bij de Hellendoorn rally konden we op veel plekken ook niet inchecken met RallySafe, dus daar konden we ook niet op terugvallen als equipe. Inklok-afwijkingen kan tijdstraffen of uitsluiting tot gevolg hebben, dus het juist invullen van tijdkaarten is belangrijk voor ons.

Het was fijn geweest als er na de neutralisatie van Hellendoorn 2 toen er bij de organisatie de eerste berichten van file binnenkwamen er een berichtje op Sportity werd geplaatst dat we ons niet hoefden te haasten. Nu gingen sommige deelnemers van de route afwijken en inhaalacties uitvoeren. Dit scheelt ook een hoop berichten naar de contactpersoon rijders.

Wijziging tijdstip prijsuitreiking was niet opgenomen in bulletin 3.

Tussentijden



Gemiddeld cijfer = 8

Weer een paar keer dat tijden niet correct waren van een deelnemer en dat er tijden misten. Je hebt dan ook geen overzicht meer waar je staat ten opzichte van de concurrentie. Toevoeging van de tijden heeft lang geduurd en meermaals om moeten vragen.

Overige zaken

De proeven waren geweldig, maar de zaterdag kwam organisatorisch erg amateuristisch over voor zowel de moderne rally als de historische rally. Met name vanwege de manier waarop de neutralisaties werden afgehandeld en de beslissingen daaromtrent. De situaties zijn eerder in dit verslag besproken.

Bij de Historics erg grote onvrede:
- Veel wachten en weinig gereden.
- Achter de rally starten waardoor er meer kans op neutralisaties of annuleringen zijn.
- De vrijdagavond proeven niet mogen rijden, de klassiekers van de Hellendoorn rally.
- Geen startpodium en geen finish podium. Deelnemers moesten gelijk Parc Fermé in.
- Voor teams die eten bij Dieka hadden besteld, was het eten al op bij aankomst. Samen met de ongehoord hoge boete voor BBQ-en na 20:00 klopt dat natuurlijk van geen kant.

Het schema liet nul ruimte voor uitloop. Dit is niet werkbaar voor een rally.

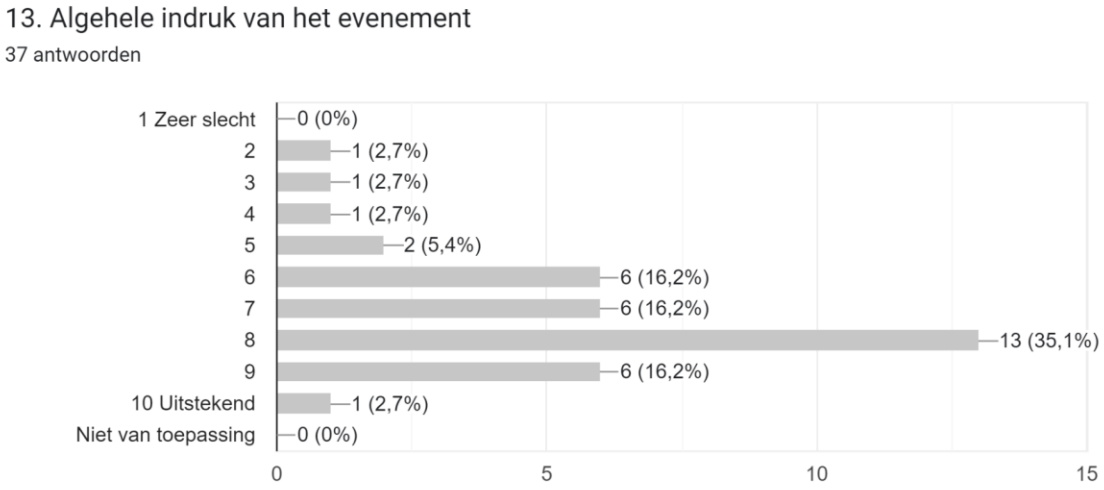
Erg veel verbindingskilometers. Was dit bijvoorbeeld echt nodig vrijdagavond laat? Er is dan veel minder publiek op de been.

Een deelnemer doet de volgende suggestie: een Remote Service in Nijverdal of misschien Den Ham of Rijssen. Dit had het tijdschema van de vrijdagavond aanzienlijk korter kunnen maken en dus minder laat voor vooral de hogere startnummers.
De route van KP 3/6 en 8/10 naar de hergroepering was in mijn ogen onnodig lang. In plaats van bij de afslag Enter links naar Enter te gaan en daarna door het buitengebied te rijden had volgens mij ook gekozen kunnen worden voor rechtsaf richting Rijssen de dan linksaf de Burgemeester Knottenbeltlaan over richting Markeloseweg en dan direct naar Elsen en dan de hergroepering (eventueel met een korte lus langs Herberg de Pot en de rotonde in Markelo naar de hergroepering).

Er wordt waardering uitgesproken dat het startpodium in het centrum van Nijverdal was en zo deze plaats ook te betrekken.

Ook bij de moderne rally was voor de equipes achterin het veld de finish al opgeruimd.

Algehele indruk van het evenement



Gemiddeld cijfer = 7