RCH Evaluatie

Zuiderzeerally 2026

26-04-2026

Arie Lekkerkerker
Berry Kok
Dirk de Boer
Marco Gombert
Marieke Slob
Mark Schuitert
Paul Palthe
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 Bestuurslid Wedstrijdsport van de KNAF.

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. De gemiddelde cijfers per onderwerp zijn afgerond op een geheel getal.

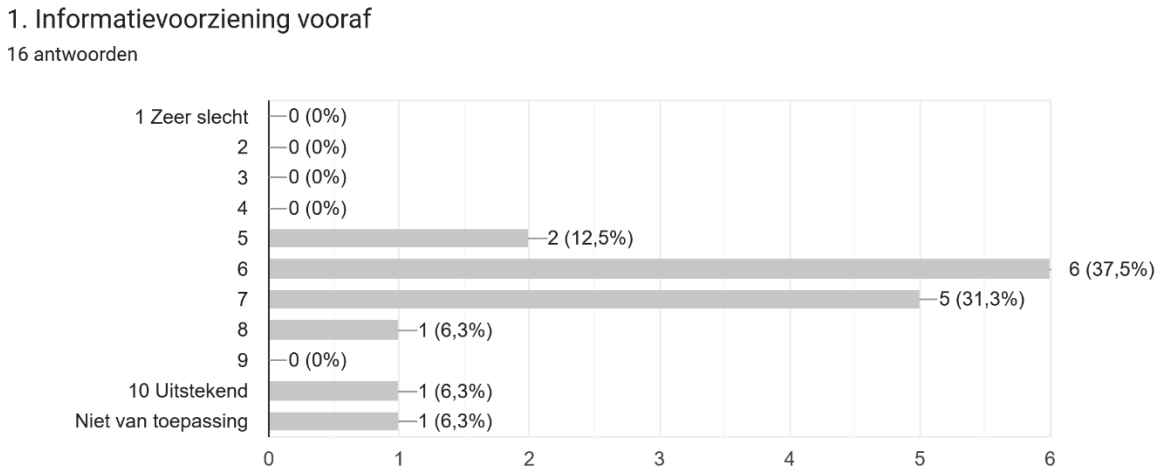
Samenvatting

We hebben van 15 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
Documentencontrole / Uitreiking Materialen	7
Technische Keuring	5
Verkennen	7
Serviceterrein	8
Tijdschema	5
Routeboek	7
Aard van de proeven	6
Veiligheid	6
Informatievoorziening tijdens wedstrijd	6
Vraag organisatie	n.v.t.
Overige zaken	n.v.t.
Algehele indruk van het evenement	6

Informatievoorziening vooraf



Gemiddeld cijfer = 7

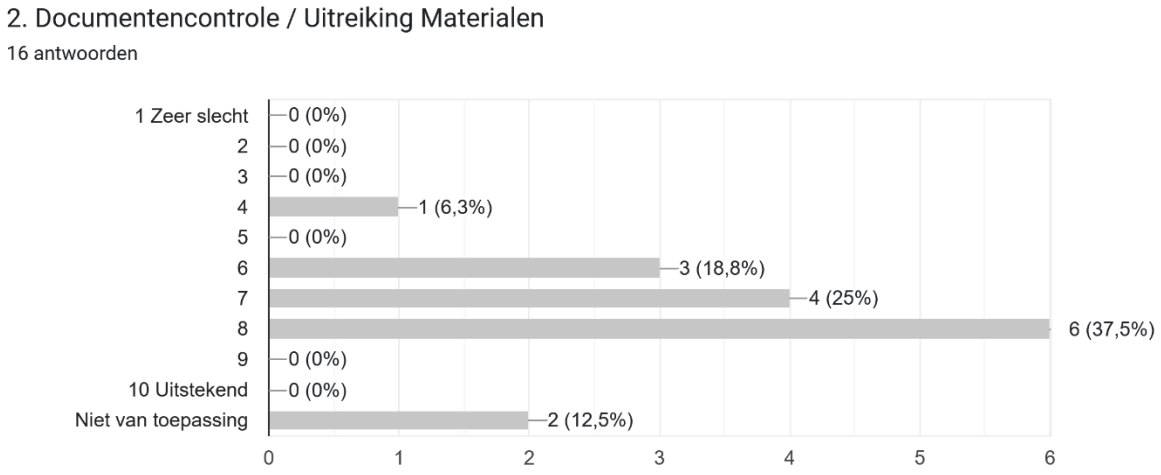
In meerdere reacties wordt aangegeven dat het reglement lang als concept beschikbaar bleef en pas relatief laat in de definitieve versie werd omgezet. Ook overige documenten en informatie verschenen volgens deelnemers laat op Sportity, waardoor de voorbereiding (onder andere voor servicemensen) lastiger was.

De sportity app had al wel up to date gemaakt kunnen worden met de vrijwaringsclausule en de documenten voor de kleding.

Verschillende deelnemers missen een duidelijke servicekaart met daarop service-locaties, In/Out, rijdersbriefing, HQ en het ophaalpunt voor documenten. De inschrijflijst op de website werd onvoldoende bijgehouden — onder andere zonder de aangevinkte deelnemers die de wedstrijd voor punten nomineren, wat vanuit het vernieuwde SRR juist de verantwoordelijkheid van de organisatie is.

Positief: de rallygids werd waardevol gevonden, al kwam deze voor sommigen pas een dag voor vertrek binnen.

Documentencontrole / Uitreiking Materialen



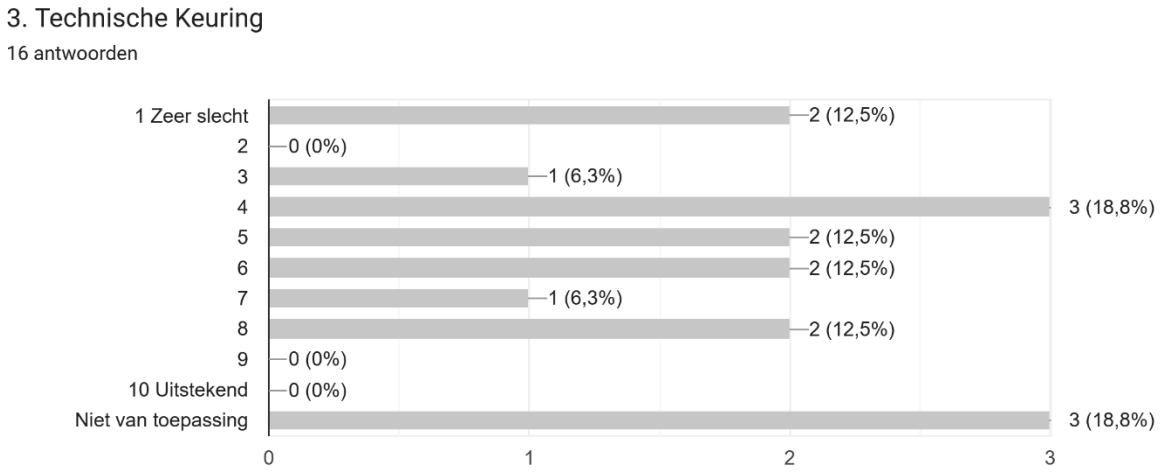
Gemiddeld cijfer = 7

De documentencontrole zelf wordt over het algemeen als prima en vlot ervaren, en de centrale ligging op het serviceterrein wordt gewaardeerd.

Meerdere deelnemers signaleren dat het uitdelen van stickers onduidelijk was: een deel van de setjes lag bij het trailerpark en een deel bij de documentencontrole. Ook ontstond er een rij doordat zowel serviceteams als equipes op dezelfde locatie hun routeboeken en stickers moesten halen.

Daarnaast was de planning van documentencontrole soms te krap aan op de keuring; in een aantal gevallen zat er slechts circa een kwartier tussen, wat als erg krap werd ervaren.

Technische Keuring



Gemiddeld cijfer = 5

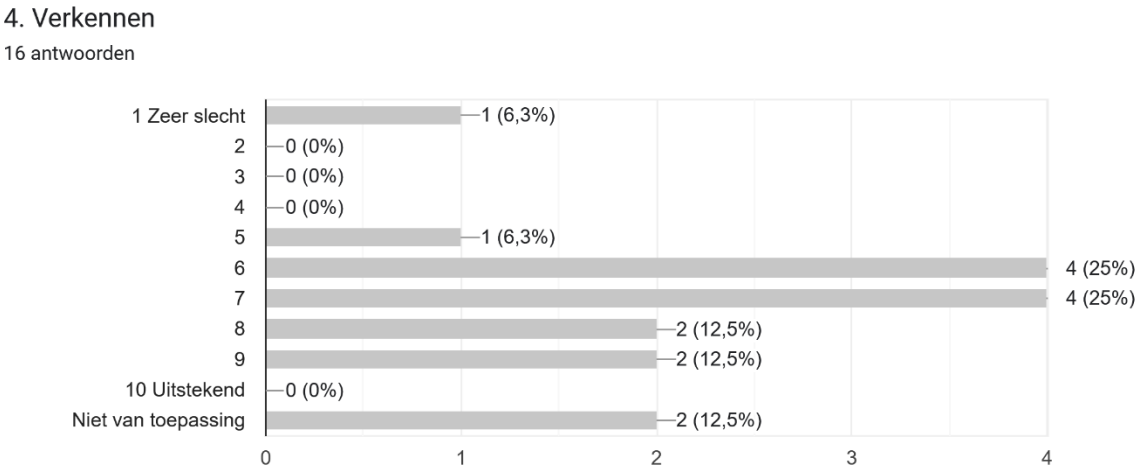
De inhoudelijke keuring zelf krijgt geen kritiek; meerdere deelnemers schrijven dat er op de keuring zelf niets aan te merken was. De lage gemiddelde score komt vooral door de uitvoering en planning.

In meerdere reacties wordt benoemd dat de keuring werd opgeschort tijdens het verkennen, omdat de keuringslocatie en de start van een proef op dezelfde plaats lagen. Equipes die op hun aangewezen tijdslot kwamen, moesten alsnog uren wachten of werden naar later doorverwezen — “we moesten om 4.15 keuren en waren pas om 8 uur aan de beurt”, en “kom over 2 uur maar terug” zijn typerende reacties. Onbegrijpelijk werd ook gevonden dat een team om 19:15 was ingedeeld, terwijl de locatie tussen 18:00 en 20:00 dicht was.

Meerdere mensen geven aan dat het feit dat de hele TC tegelijk gaat eten in plaats van in shifts, vertraging onnodig heeft laten oplopen.

In een specifiek geval gingen twee auto’s tegelijkertijd door de keuring, waarbij de tweede auto wat vergeten werd.

Verkennen



Gemiddeld cijfer = 7

Een veelgenoemd punt over de verkenning is dat na het verkennen op verschillende klassementsproeven extra IBC's, baakschilden en andere objecten zijn geplaatst die tijdens de verkenning niet aanwezig waren. Meerdere deelnemers noemen dit als gevaarlijk — onder andere een IBC die in een blinde bocht aan de binnenkant stond op KP1. Deze IBC stond niet eens in het boek vermeldt.

De Nagelerweg was voor velen lastig te verkennen: schetsen waren niet altijd voldoende, en op industrieterreinen waren tijdens de wedstrijd ineens trailers, doeken, containers en bouwhekken aanwezig die niet ingetekend stonden. Daardoor verandert het wedstrijdbeeld sterk t.o.v. de verkenning.

Het verkenschema zelf wordt in meerdere reacties als ruim genoeg beschreven, ook met de terugrijroute naar het begin van de proef. Wel wordt opgemerkt dat de verkenning van de Nagelerweg veel tijd kostte en het schema daardoor uiteindelijk best krap werd.

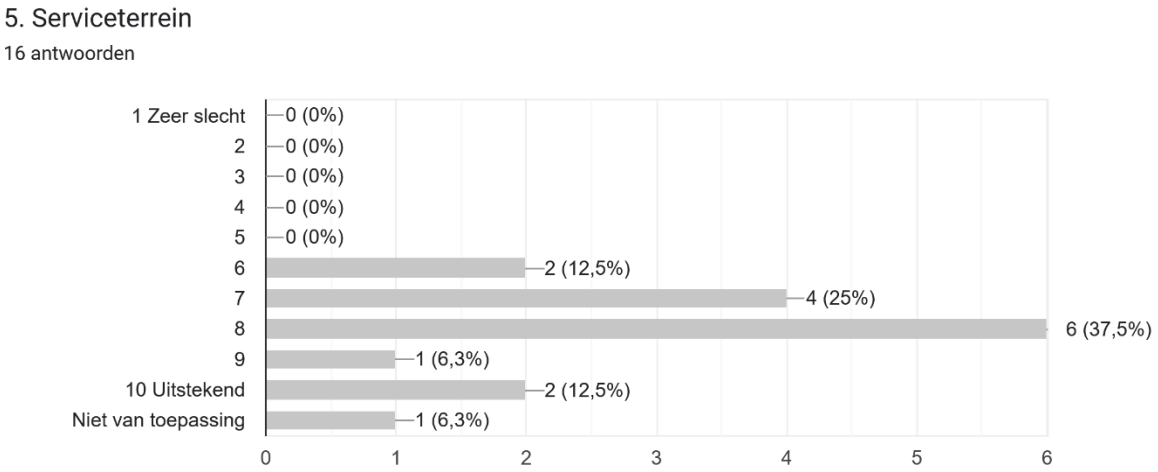
Een enkele deelnemer noemt het onpraktisch dat de verkenauto's door de technische keuring moesten rijden om bij de verkenning te komen.

Verbijzondering:

Één deelnemer meldt heel expliciet en duidelijk hoe het hoort te zijn:

IBC's en andere zaken horen duidelijk beschreven te staan op de KP's. Wij hebben op KP1 bijna een IBC geraakt die aan de binnenkant van een blinde bocht gezet was. Dus of ze moeten in het boek staan, of niet aanwezig zijn. (pag 18, box 8, post 107). Er waren ook weer baakschilden verzet (door bewoners/ boeren) die later op de KP naar binnen waren geplaatst.
Het verschil tussen de KP met verkenning en tijdens de race moet tot een minimum gereduceerd worden.

Serviceterrein



Gemiddeld cijfer = 8

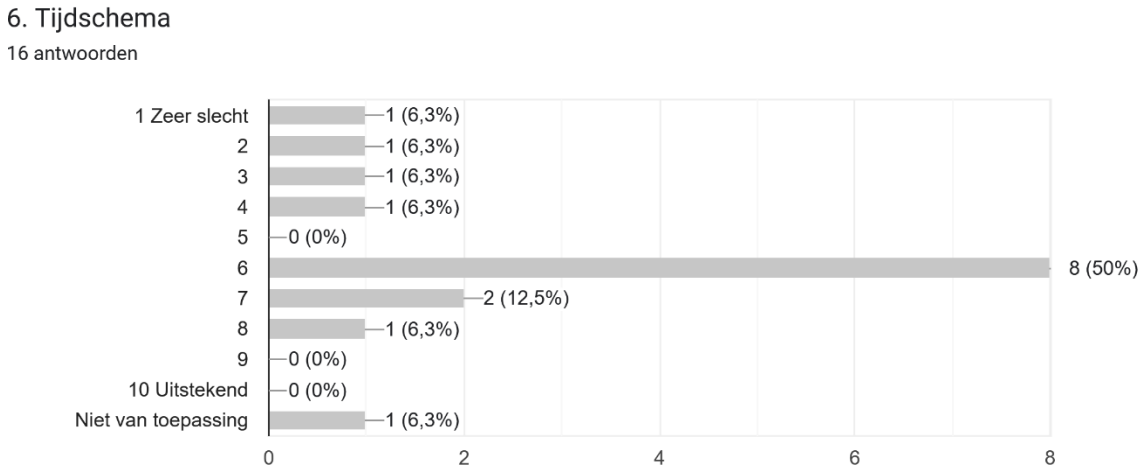
Het serviceterrein wordt over het algemeen positief gewaardeerd: een mooi en goed ingericht terrein, beter dan vorig jaar, prima locatie en doorgaans voldoende ruimte. Eten was langdurig beschikbaar.

In meerdere reacties wordt het ontbreken van verlichting na zonsondergang genoemd — zodra je de tent uitloopt is er geen enkele verlichting meer. Ook over de toiletvoorziening wordt door meerdere deelnemers opgemerkt dat één kleine groep weinig is, met regelmatig wachtrijen en hygiëne-issues.

Enkele deelnemers vonden de routing rond het terrein minder handig en de indeling op sommige plekken krap (niet overal pasten bus en tent zoals gepland). Ook de wachtrij bij ‘service uit’ maakte het soms lastig om de eigen serviceplek te bereiken.

Een incident: na uitval mocht een trailer niet via de uitgang terug, maar moest via de ingang, waar de trailer vervolgens niet doorpaste.

Tijdschema



Gemiddeld cijfer = 5

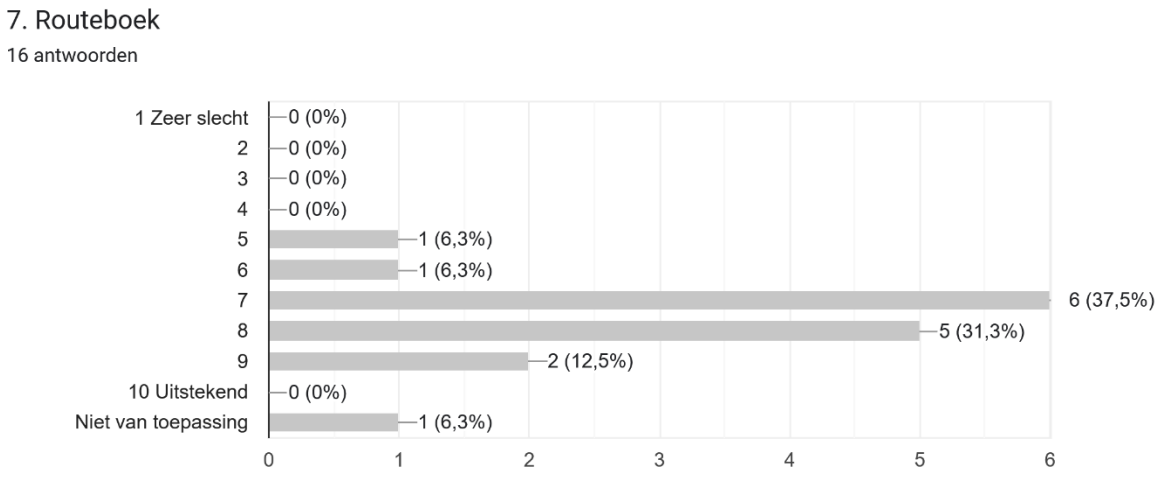
Het tijdschema is een belangrijk thema in deze evaluatie. In bijna alle reacties wordt aangegeven dat de verbindingstijden van service of TC naar de start van de eerste proeven van een boucle structureel te krap waren. Meerdere mensen geven aan dat er soms slechts 30 seconden waren om de helm op te zetten of de bandenspanning te controleren — wat als onveilig wordt ervaren en bovendien hard rijden op de verbinding uitlokt.

Tegelijkertijd wordt ervaren dat de tijden tussen proeven onderling juist erg ruim waren. In meerdere reacties komt het verzoek terug om dit beter te balanceren: minder marge na de proef en meer marge vóór de proef. Ook wordt geadviseerd het narijden van het schema kritisch te doen, op de juiste dag en tijdstip (zaterdag, centrum, openbare bruggen).

Daarnaast werden afwijkingen tussen de rijtijd in het routeboek en de rijtijd op de tijdkaart benoemd (bijvoorbeeld 15 minuten in het boek, 12 op de tijdkaart bij service uit naar KP 5 en 8).

Er wordt door deelnemers de hoop uitgesproken dat RCH eerder in het traject met organisatoren mee kan/mag denken over het tijdschema.

Routeboek



Gemiddeld cijfer = 7

Het routeboek is in de basis op orde: meerdere deelnemers geven aan dat de afstanden goed klopten en dat de terugrijroutes erin stonden. “Mooi boek” en “gekke situaties op bedrijventerreinen waren over het algemeen voldoende duidelijk uitgetekend” zijn typerende reacties.

Zet er logo's bij van bedrijven waar je het terrein over moet. Je kunt niet gokken dat je over de goede parkeerplaats gaat als het slechts een vage tekening is.

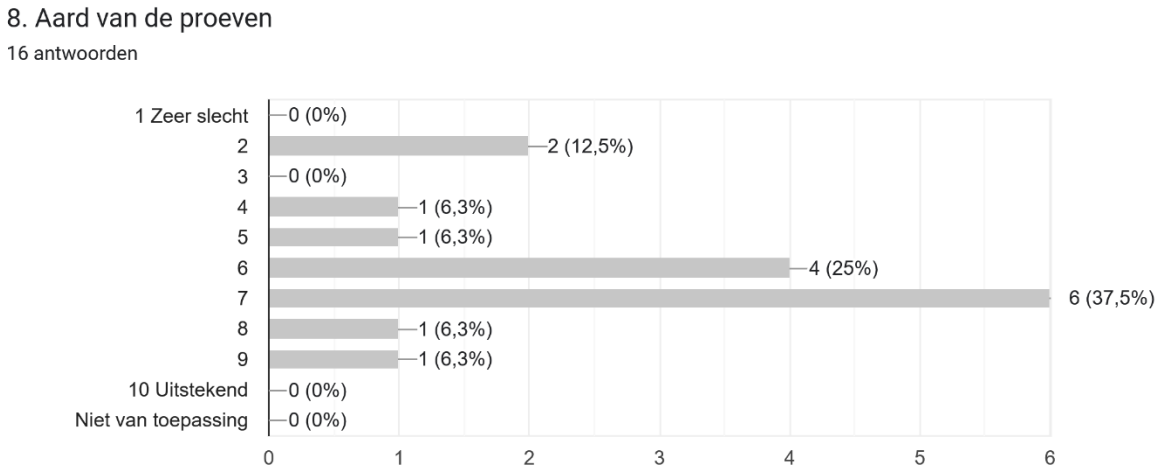
Er miste een overzicht tekening serviceterrein met TC's

De grootste kritiek betreft de schetsen op de industrieproeven en op de Nagelerweg. In meerdere reacties wordt aangegeven dat trailers, bouwhekken, containers en logo’s van de bedrijven over wiens terrein gereden ging worden, onvoldoende waren ingetekend. Daardoor was niet altijd duidelijk waar er wel of geen objecten zouden komen te staan, en kreeg een ogenschijnlijk veilige passage soms een onverwacht verloop.

Een enkele deelnemer signaleert dat tussenafstanden incidenteel afweken (enkele tientallen meters), waarschijnlijk door inconsistent resetten van de tripmeter tijdens de controle. Ook werd ‘pagina 17’ twee keer genoemd als foutje, evenals een fout in de alternatieve route bij de neutralisatie van KP9.

Tot slot werd het onduidelijk gevonden hoe te rijden door de gladde hal: het mededelingscriterium ‘stapvoets’ kwam pas mondeling bij de TC, zonder dat duidelijk was wat dat formeel betekende: Dus wanneer dat begon en waar je weer gas kon geven.

Aard van de proeven



Gemiddeld cijfer = 6

Over de aard van de proeven lopen de meningen sterk uiteen. De buitenproeven worden door velen positief gewaardeerd: snel, leuk om te rijden, en de dijkproef wordt herkend als typisch Zuiderzee. Meerdere deelnemers waardeerden ook de mix met enkele technische stukken.

Het grootste kritiekpunt is het aandeel industrieterrein/rondkoers in de wedstrijd. In meerdere reacties wordt benoemd dat dit aandeel te hoog was — ongeveer 50% van de wedstrijdkilometers, wat volgens deelnemers boven de SRR-grens van 35% uitkomt. “Mickey Mouse” en “priegelig” worden genoemd voor de kleinere industrieproef.

De passage door de bedrijfshal met gecoate vloer levert in vrijwel alle reacties kritiek op: de ondergrond was te glad, deelnemers konden alleen stapvoets rijden, en in meerdere reacties wordt deze opzet als zinloos en mogelijk gevaarlijk beschreven. Een aantal mensen geeft aan dat het uitvallen van (delen van) de Nagelerweg-proef ervoor zorgde dat er fors minder wedstrijdkilometers zijn gereden dan beoogd.

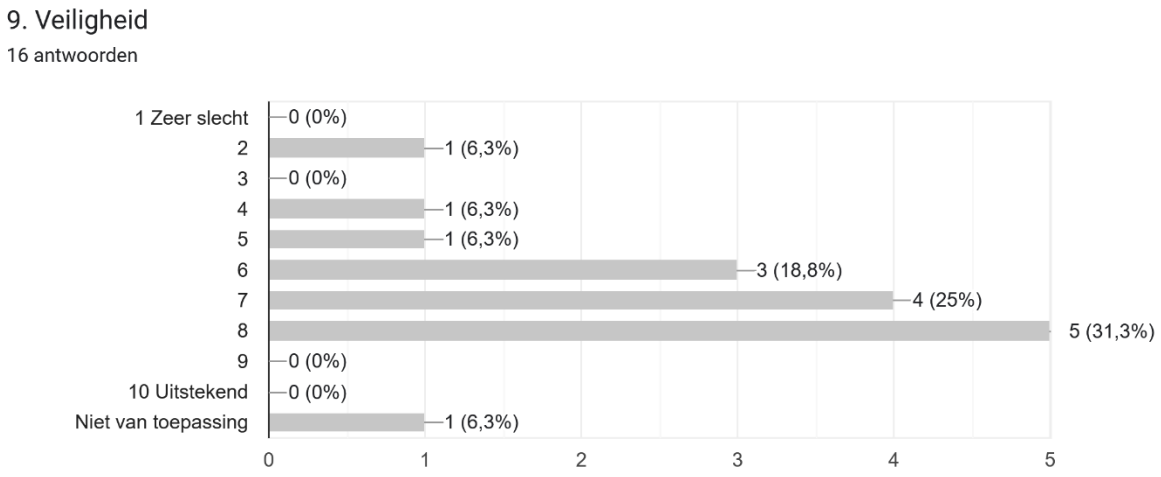
Ook over de veiligheid van de proeven worden vragen gesteld: de jump bij de flying finish wordt door verschillende deelnemers als onnodig gezien, en de hairpins op de dijken zouden volgens hen beter afgeschermd moeten worden (bijvoorbeeld met big bags aan de buitenbochten).

Enkele individuele opmerkingen: “ontiegelijk saai” over de industrieproef, en de aankondiging dat KP7 (Nagelerweg) op zaterdagochtend nog niet klaar was wekte verbazing bij meerdere deelnemers.

Één deelnemer vat het goed samen:

"Het karakter van een rally is vergeten en wordt er spektakel van gemaakt. De proeven van vorig jaar waren helemaal top naar mijn mening, dijkproeven hoe je een Zuiderzee verwacht. Nu hadden we als het doorgegaan was ongeveer de helft van de kilometers op een industrie terrein. Zo'n jump voor de finish is compleet onnodig."

Veiligheid



Gemiddeld cijfer = 6

Veiligheid is in deze evaluatie een dominant thema. Meerdere reacties geven aan dat er veel onveilige situaties waren op de Nagelerweg: IBC's voor een tribune, trailers in de remzone bij service, een fietspad direct naast de proefroute (die tevens niet was afgezet tijdens verkenning en dus voor fietsers op dat fietspad zorgde terwijl er verkenauto's over het fietspad gingen) en een groot bouwhek tegenover de start dat met zwarte doeken was bekleed (wind—vanggevoelig).

Op meerdere proeven werden volgens deelnemers IBC's en baakschilden geplaatst nadat er was verkend, soms in blinde bochten. Ook werd publiek gesignaleerd in remzones, langs zandpaden en op een fietspad waar nog snelheid wordt gemaakt. Een specifiek incident: een gezin met kleine kinderen op het fietspad naast de snelle industriepassage.

Een ander incident: nadat de 0-wagen niet mocht starten ontstonden er bizarre omstandigheden op de laatste proef, waaronder veegwagens nog op de proef bij de eerste deelnemers. Dit kan echt niet!

De crash van equipe Ten Vregelaar krijgt in een uitgebreide reactie expliciet aandacht. De waarnemingen die worden gedeeld zijn:

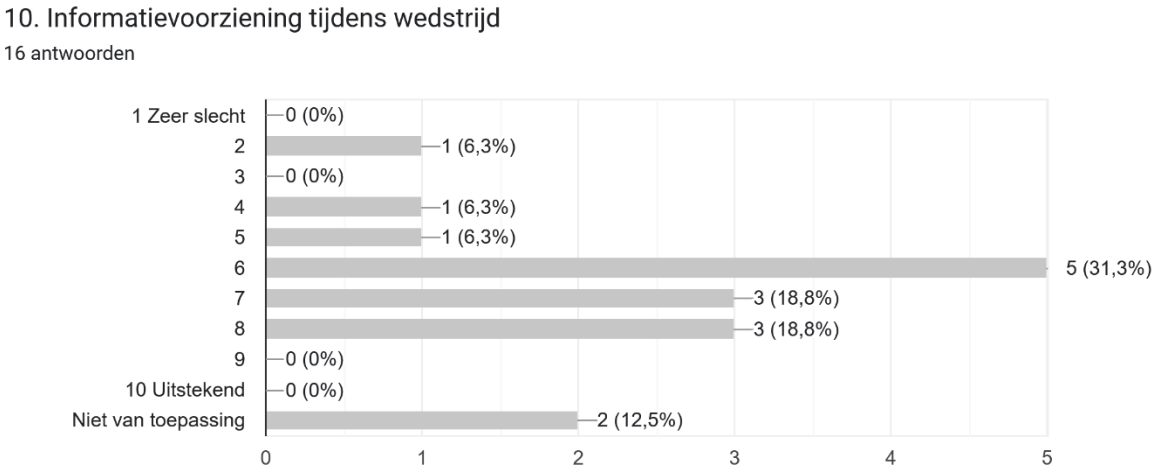
- De gele vlag en/of groene OK-melding gelden formeel slechts als waarschuwing, echter: Dit is geen vrijbrief voor niet handelen! Meerdere reacties pleiten voor aanpassing van regels en protocollen om ernstige gevolgen te voorkomen. Echter is elk incident anders en niet alles is in regels, procedures of protocollen te vatten. We moeten goed op elkaar passen, dat is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- De OK-druk in RallySafe binnen drie seconden na de crash wordt onbetrouwbaar genoemd: door adrenaline kunnen ook ernstig gewonde inzittenden direct OK drukken. De eerste auto's ter plaatse zagen onvoldoende dat Ingo instabiel op de benen was en dat zijn navigator nog niet in beeld was; achteraf ging de proef alsnog (terecht) op rood.
- Een nadrukkelijker rol voor de eerste auto na de crash worden geopperd als verbetering.
- De rijdersbriefing wordt als 'wassen neus' ervaren wanneer in de praktijk niet zichtbaar wordt gehandeld op zaken die expliciet besproken zijn.

Daarnaast wordt nog genoemd dat er onvoldoende portofoons en vlaggen aanwezig waren op de baanposten, en dat een brandblusser per post niet vanzelfsprekend leek. Bij het ongeval van Ten

Vregelaar kon volgens een respondent haast niet worden geseind. Op een filmpje bleek dat er niet eens gevlagd kon worden.

De start van beide industrieproeven was onoverzichtelijk. Op het kleine proefje was het beter geweest de auto's van de officials niet in de wei ernaast te zetten. Dan kon een deelnemer ook nog wat zien aankomen. Op de Nagelerweg had de start enkele meters naar voren gekund. Dan had er niet iemand hoeven fluiten om de tikker te waarschuwen die de starter weer moet tegen houden. Scheelt weer een official en er kan minder fout gaan.

Informatievoorziening tijdens wedstrijd



Gemiddeld cijfer = 6

Een deel van de deelnemers vond de informatievoorziening tijdens de wedstrijd duidelijk en tijdig gecommuniceerd. Anderen waren juist negatief, met name over correcties van tijden achteraf zonder duidelijke toelichting — een team viel zelfs midden in de nacht na afloop nog een plek terug.

Officials op de tijdcontrole worden in meerdere reacties als onkundig of onzeker beschreven, met name bij KP1. “Het leek wel of ze net een spoedcursus hadden gehad” is de strekking van een van de reacties, met als gevolg vervelende discussies vlak voor de proef.

Specifieke voorbeelden: bij Moespot 2 werd na 12 minuten wachten alsnog een tijd gegeven nadat eerder geen tijd werd afgegeven, waarbij de deelnemer is uitgestapt en heeft moeten vragen om een paraaf en antedatering. Ook het aftellen van de start was vanaf KP5 op de RallySafe-unit niet (goed) zichtbaar voor minimaal één equipe.

Bij de rode-vlagsituatie op de Nagelerweg wisten volgens een respondent niet alle officials hoe te handelen: bij het splitspunt werden sommige deelnemers doorgestuurd voor een extra ronde in plaats van naar de finish.

Een deelnemer in de top 10 geeft aan nog nooit zoveel contact heeft moeten opnemen met de contact persoon rijders / veiligheidsauto. Dit vanwege alle missende en foute informatie.

Vraag organisatie

Gemiddeld cijfer = NVT

De organisatie heeft geen vraag aangedragen via de enquête. De meeste deelnemers hebben dit veld dan ook ingevuld met ‘Niet van toepassing’ en vinden het jammer dat niet van de gelegenheid gebruik is gemaakt. "

Wel hebben meerdere deelnemers van de gelegenheid gebruik gemaakt om aandachtspunten in dit veld terug te koppelen, onder andere:

- Het verzoek om het tijdschema kritisch te laten controleren door iemand die er zeer kritisch naar kijkt; “dat neemt een volle dag in beslag maar dat scheelt heel veel stress op de rallydag zelf”.
- Een opmerking dat al jaren evaluaties worden gehouden, maar dat juist nu organisaties zelf een vraag mogen stellen, daar geen gehoor aan wordt gegeven.

Overige zaken

Onder ‘Overige zaken’ komen vooral terugkerende thema’s nog een keer terug, soms in scherpere bewoordingen. De prijs/kwaliteit-verhouding wordt door meerdere deelnemers expliciet genoemd, mede door de uitval van de Nagelerweg-proef en het hoge aandeel industrie. Eindigen op rond de 75-80 wedstrijdkilometers tegen circa €900 inschrijfgeld wordt door verschillende deelnemers als niet in verhouding ervaren — “beter georganiseerde wedstrijden zijn goedkoper per kilometer.”

Daarnaast wordt het verloop van de finish van KP10 tot parc fermé als chaotisch beschreven: de tijdkaart werd zonder duidelijke instructies ingehouden, het terrein van het podium-rondje stond vol met auto’s, en bussen voor het publiek blokkeerden volgens een respondent de doorgang. Ook werd genoemd dat het gele en rode controlebord op het startpodium in de verkeerde volgorde stonden. De finishboog moest nog opgebouwd worden terwijl de complete top 5 al bij de laatste controle stond

Op het gebied van wedstrijdverloop wordt opgemerkt dat deelnemers die de route niet volgen (zowel afsnijden/tegen de richting in op de proef als een ommetje na KP Nagelerweg) er ogenschijnlijk mee weg kunnen komen, terwijl de RallySafe-data dit zou moeten kunnen aantonen.

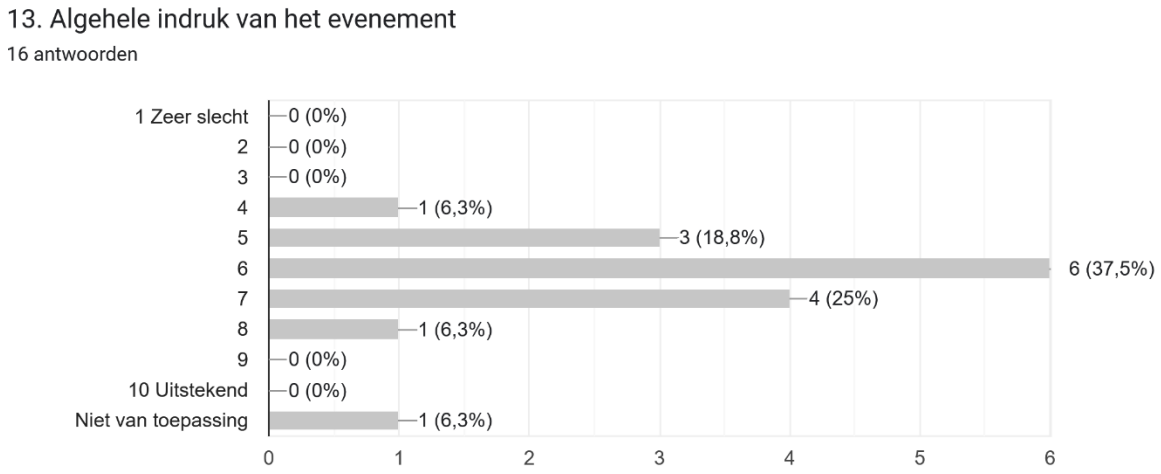
Een serieus punt rond de startlijst: een 206-cup-equipe geeft aan dat zij — ondanks dat zij vorig jaar de 206-cup hebben gewonnen — ver naar achteren waren gezet, achter equipes met aanmerkelijk minder rally-ervaring. Het verschil tussen entry list en startlist werd onduidelijk gevonden, en op de rondkoers leidde dit volgens de deelnemer tot meerdere gevaarlijke situaties waarbij soms wel twee deelnemers tegelijkertijd werden ingehaald op een rondkoers.

Naast de kritische punten wordt door meerdere deelnemers ook lof uitgesproken voor onder andere:

- De publieksinformatie per post.
- De rijdersbriefing, zeker zo aan het begin van het seizoen.
- De proef langs het serviceterrein, leuk voor de monteurs.
- De vriendelijke oversteekhulpen bij service.
- Het startpodium op de deel.
- De shuttlebussen voor het publiek.
- De contactpersoon rijders en de medewerker op de veiligheidsauto, die in alle drukte erg behulpzaam waren.

Algehele indruk van het evenement

Gemiddeld cijfer = 6



De algehele indruk komt uit op een 6, en daarmee duidelijk lager dan deelnemers van de Zuiderzeerally gewend zijn. In meerdere reacties wordt aangegeven dat de editie van vorig jaar als heel goed werd ervaren, en dat in deze editie “de plank is misgeslagen” op het gebied van veiligheid en kwaliteit.

De drie grootste terugkerende kritiekpunten in de algehele indruk zijn:

- Het tijdschema: te krap op de verbindingen na service uit, met als gevolg gevaarlijke en stressvolle situaties bij de start van proeven.
- Het hoge aandeel industrieterrein/rondkoers en de uitval van de Nagelerweg-proef, waardoor de prijs per gereden kilometer als te hoog wordt ervaren.
- De veiligheid op en rond de proeven, waaronder het niet volgen van het veiligheidsplan op de Nagelerweg, plaatsing van objecten na de verkenning, en de nasleep van de crash van equipe Ten Vregelaar in combinatie met de huidige protocollen.

Tegelijkertijd benadrukken meerdere deelnemers dat zij blij zijn dat het evenement bestaat, dat het karakter van de Zuiderzeerally (dijkproeven) absoluut waardevol is, en dat een volgende editie voor hen aantrekkelijk wordt zodra het tijdschema en de balans tussen industrie en buitenproeven beter op orde zijn.