RCH Evaluatie

ELE 2026

13-06-2026

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 ELE rally. 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 16 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	8
Documentencontrole / Uitreiking Materialen	9
Technische Keuring	8
Verkennen	8
Serviceterrein	8
Tijdschema	8
Routeboek	8
Aard van de proeven	8
Veiligheid	8
Informatievoorziening tijdens wedstrijd	8
Vraag organisatie	
Overige zaken	
Algehele indruk van het evenement	8

Informatievoorziening vooraf

Gemiddeld cijfer = 8

De informatievoorziening vooraf werd door de meeste deelnemers als duidelijk en tijdig ervaren. Diverse deelnemers noemen dat communicatie over wijzigingen en de status daarvan (definitief of nog niet) helder was, en dat het reglement en de tekeningen van het serviceterrein op tijd compleet waren.

Een aantal deelnemers had kritiek op extra communicatie rond regelgeving: de aangepaste acceptatiebrief en een bulletin over driemaal verkennen werden door enkelen als overbodig of verwarrend ervaren, omdat dit naar hun mening bekende reglementsinformatie betreft. Ook werd genoemd dat de starttijden van de proeven relatief laat online beschikbaar kwamen, en dat een vooraf aangekondigde mogelijke wijziging van het tijdschema als onprettig werd ervaren.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer miste een service-indeling vooraf, die normaal gesproken wordt gebruikt om aan monteurs en crew door te geven hoe de opbouw moet plaatsvinden.

Documentencontrole / Uitreiking Materialen

Gemiddeld cijfer = 9

Documentencontrole en de uitreiking van materialen werden doorgaans als zeer positief beoordeeld, met de hoogste gemiddelde score van alle onderwerpen. Meerdere deelnemers omschrijven de afhandeling als snel en vlot, met een ruime, goed bereikbare locatie en voldoende faciliteiten (tafels om het routeboek te controleren, toiletten, parkeerruimte). Ook wordt gewaardeerd dat de locaties compact bij elkaar lagen, wat onnodige kilometers voorkwam. Eén deelnemer meldt dat de documentencontrole eerder openging dan aangegeven.

Technische Keuring

Gemiddeld cijfer = 8

De technische keuring werd door iedereen prima gevonden. Van de deelnemers die een toelichting gaven, waren de reacties overwegend positief en zonder bijzonderheden: de keuring verliep volgens hen snel, vlot en zonder problemen, ook volgens de monteurs. De locatie (hal) wordt als prima en kortbij omschreven.

Verbijzondering:

- Een andere deelnemer noemt het positief dat er een controle plaatsvond of de gedragen kleding overeenkwam met het ingeleverde formulier.

Verkennen

Gemiddeld cijfer = 8

Over het algemeen wordt aangegeven dat er voldoende tijd was om te verkennen, ook wanneer een alternatieve route extra verkend moest worden; één deelnemer noemt iets minder tijd te hebben gehad door de langere afstanden tussen de proeven.

Een vaker terugkerend punt betreft de zichtbaarheid van markeringen tijdens het verkennen. Meerdere deelnemers melden dat tijdcontroles, start- en finishpunten en chicanes niet altijd goed zichtbaar waren, onder andere door de gebruikte kleur, en dat baakschilden op sommige plekken (Asten, Spoordonk) nog niet (correct) aanwezig waren of tijdens het verkennen half op het asfalt stonden.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer pleit voor een eenvoudigere opzet van alternatieve routes: in plaats van 2 of 3 alternatieven (wat tot discussie leidt over hoe vaak en wat verkend moet worden) liever één normale route die tweemaal verkend wordt, met daarnaast één keer verkennen van één alternatieve route ("keep it simple, stupid").
- Eén deelnemer meldt dat er bij Helmond tijdens het verkennen hinder was van officials die tegen de rijrichting in reden tijdens de opbouw, en die soms parkeerden in bochten die juist goed bekeken moesten worden.
- Eén deelnemer ervaart andere deelnemers die tijdens het verkennen midden op de weg stilstaan als storend, en zou graag zien dat mensen in de toekomst aan de kant gaan staan in plaats van in de ideale lijn.
- Eén deelnemer stelt voor om tijdens het verkennen paaltjes te plaatsen met aanduidingen als TC/start/finish/stop/chicane, voor extra duidelijkheid.
- Eén deelnemer meldt dat er weer veel deelnemers tegengesteld op de KP’s reden; hier zijn (nog) geen sancties voor. Hier klagen meerdere equipes hierover en gaat het vaak om dezelfde personen.

Serviceterrein

Gemiddeld cijfer = 8

De compacte, centrale ligging wordt door meerdere deelnemers gewaardeerd: start, finish, podium en parc fermé lagen op loopafstand van elkaar, en de locatie was goed bereikbaar met een gezellige sfeer. Ook wordt het positief genoemd dat dit jaar alles op één locatie was, in plaats van deels in Son zoals in voorgaande jaren, wat logistiek veel makkelijker maakte.

Het meest terugkerende punt van kritiek betreft de ondergrond van het terrein. Meerdere deelnemers noemen veel stof, scherpe stenen, spijkers en stukken ijzer op het terrein, waardoor opkrikken lastig is en er risico is op schade aan auto's (zoals de zeiltjes onder de auto) of verwondingen. Enkele deelnemers geven aan dat op de serviceplaatsen van het terrein rijplaten waren gelegd, wat als positief en als wenselijk voor bij slecht weer wordt ervaren; een verhard terrein blijft echter de voorkeur.

Over de sanitaire voorzieningen lopen de meningen uiteen: één deelnemer noemt de toiletvoorzieningen uitstekend in vergelijking met andere rally's, terwijl een andere deelnemer aangeeft dat er weinig toiletten beschikbaar waren.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer meldt dat het parkeren van de serviceauto's relatief ver van het terrein was.
- Eén deelnemer stelt voor om bij de regroup een schaduwplek en (extra) toilet te creëren.

Tijdschema

Gemiddeld cijfer = 8

De rijtijden tussen de proeven en verbindingen worden door meerdere deelnemers als voldoende ruim beoordeeld, met genoeg tijd om uitrusting aan te trekken, te tanken en eventuele vertraging door verkeer of stoplichten op te vangen.

Een terugkerend punt van kritiek betreft de lange dagen en late eindtijden, met name op zaterdag. Meerdere deelnemers (waaronder enkele monteurs) ervaren drie avonden op rij tot laat doorgaan als belastend. Ook wordt genoemd dat er relatief laat op de dag wordt gestart, met als gevolg lange wachttijden tussen de proeven en weinig actie, vooral voor de historische klasse.

Daarnaast ervaren meerdere deelnemers aan het einde van de rally veel heen-en-weer rijden tussen tijdcontrole, podium en parc fermé, en/of lang wachten, onder andere op de prijsuitreiking na het podium, voordat ze naar huis of naar rust kunnen.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer noemt de rijtijd van Service Uit naar KP1 (net als bij de Zuiderzeerally) heel krap, omdat er tijd nodig is om banden af te laten, de helm op te zetten en eventueel een sanitaire stop te maken. Deze deelnemer pleit ervoor om St. Oedenrode en Son naar vrijdagavond te verplaatsen, op zaterdag eerder te starten en rond 18:00 uur te finishen.
- Eén deelnemer geeft aan dat het tijdschema voor de elektrische klasse zeer strak was. De overige deelnemers zijn overwegend positief over het tijdschema en de aanrijtijden.
- Meerdere deelnemers geven aan dat de service rond etenstijd op zaterdag korter was dan de andere servicemomenten, terwijl juist daar een langere service (45 minuten) de voorkeur zou hebben wanneer op een dag voor 45 en 30 minuten service wordt gekozen.
- Eén deelnemer meldt dat het op vrijdag na de eerste proef druk en chaotisch was bij de tijdcontrole omdat meerdere Opels dezelfde tijd hadden.
- Eén deelnemer beschrijft dat een team met een kapotte auto tijdens een boucle niet kon worden weggesleept omdat er geen tijd voor was, terwijl reparatie wellicht mogelijk was geweest. De berger van KP Helmond wordt expliciet bedankt voor de snelle hulp. Deze deelnemer geeft aan vaker van andere deelnemers te horen dat een kort sleepje tussen de boucles soms niet wordt toegestaan zodra een voorrijder dichtbij de tijdcontrole staat, en vraagt hier aandacht voor. Vaak duurt een sleep uit de sloot niet langer dan 4 tot 5 minuten en dat zou prima tussen de gewone rally en de historics in kunnen. Dat is veiliger voor iedereen (geen “Hazard” op de rallysafe meer) en geeft deelnemers de kans eerder weer te starten.

Routeboek

Gemiddeld cijfer = 8

Het routeboek kreeg een gemiddelde score van 8, samen met Veiligheid de laagste score onder de cijfermatige onderwerpen. Een terugkerend punt van kritiek is dat afstanden (met name tussenafstanden) op verschillende plekken vaak niet correct waren, wat bij situaties die kort op elkaar volgen voor verwarring kan zorgen. Ook wordt door meerdere deelnemers genoemd dat stoplichten niet altijd consistent zijn vermeld in het routeboek, wat tot problemen kan leiden bij het trippen.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer stelt voor om de paginanummers op de hoeken van de pagina te plaatsen in plaats van in het midden, zodat sneller gecontroleerd kan worden of de pagina's compleet en in de juiste volgorde zitten.
- Eén deelnemer meldt dat bij proef Helmond veel deelnemers in het begin verkeerd reden door een onduidelijk ingetekende bocht, en dat al op maandag bekend was dat de proef Lierop alternatief gereden zou worden, wat nog in het routeboek had kunnen worden aangepast.
- Eén deelnemer geeft aan dat het routeboek voor nieuwe equipes (een eerste rally) niet geschikt zou zijn vanwege de afwijkende afstanden en onduidelijke schetsen, en wijst erop dat de ELE als een van de weinige rally's het routeboek nog zelf tekent, terwijl een externe partij (tegen betaling) een routeboek zou kunnen leveren dat meer in lijn is met de rest van Nederland.

Aard van de proeven

Gemiddeld cijfer = 8

Veel deelnemers waarderen de variatie en het eigen karakter van de verschillende proeven, en noemen specifiek het zand en bos als kenmerkend en uniek voor de ELE. Ook het rijden van routes in tegenovergestelde richting ten opzichte van voorgaande jaren wordt positief ontvangen, omdat dit voor afwisseling zorgt.

Het aandeel onverhard/zand (met name op Wintelre) is een terugkerend onderwerp, waarbij de meningen uiteenlopen. Een deel van de deelnemers ervaart dit als een uniek en leuk onderdeel van de ELE, terwijl anderen het aandeel onverhard als te groot, risicovol en minder geschikt voor 2wd-auto's beschouwen, zeker bij een tweede doorgang.

Daarnaast wordt het aandeel rondkoers-proeven (waaronder de industrieproeven, zoals Helmond) door meerdere deelnemers als (te) groot ervaren ten opzichte van het totaal aantal proeven.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer geeft aan liever iets langere asfaltproeven (boven 12-13 km) te zien en relatief minder zandpaden, die na de eerste boucle voor 2wd-auto's niet meer goed begaanbaar zijn.
- Een aantal deelnemers betreurt het ontbreken van de proef Strijpse Kampen.
- Eén deelnemer rekent voor dat het alternatief verkennen van Sint Oedenrode, Wintelre en Asten in totaal circa 32 extra kilometers oplevert, en vindt dit niet wenselijk; deze deelnemer pleit ervoor te stoppen met KP Helmond en wijst op het grote aandeel rondkoerskilometers in relatie tot de SRR-richtlijnen. Dezelfde deelnemer maakt zich daarnaast bredere zorgen over het hoge aandeel zand in de proeven, met het risico dat de wedstrijd bij slecht weer (deels) onbruikbaar wordt, en over de prijs-kwaliteitverhouding van rally's in Nederland in het algemeen.
- Eén deelnemer noemt de proef Stiphout als minder geslaagd vanwege een krappe bocht naar een fietspad, die als risicovol voor materiaalschade wordt ervaren.

Veiligheid

Gemiddeld cijfer = 8

Veiligheid kreeg een gemiddelde score van 8, met de breedste spreiding in scores van alle onderwerpen (van 3 tot 10). Het meest terugkerende punt betreft de aanwezigheid van publiek op plekken die als onveilig worden ervaren, met name in (uit)remzones. Dit wordt onder andere genoemd op Spoordonk en Wintelre. In een aantal gevallen is hier door deelnemers of officials direct op gereageerd, bijvoorbeeld via een melding bij de stopfinish of door een official die de aanwezigen heeft aangesproken. Daarnaast wordt op meerdere plekken een overstekende fietser genoemd (onder andere bij Spoordonk en bij de oversteek Piet van Hoof/Biemeren), in beide gevallen zonder gevolgen.

Een ander terugkerend punt betreft de startprocedure op KP Stiphout. Meerdere deelnemers melden dat hier deelnemers sneller dan gewoonlijk naar elkaar toe reden, ondanks de lage snelheid, en dat de starters hierop zijn aangesproken door meerdere deelnemers, maar bleven doorstarten zoals voorheen. Hier had met de +15-regel gestart had moeten worden maar dat dit niet werd gedaan. Ter vergelijking wordt genoemd dat de start op Spoordonk en Ekkersrijt met een spotter en +15 seconden handmatige start wel goed geregeld was.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer ervaart KP Wintelre als levensgevaarlijk voor auto's die niet voor dergelijk onverhard terrein gemaakt zijn, met risico op het verliezen van onderdelen op een snel stuk zand. Dezelfde deelnemer noemt ook dat de voetjes van de baakschilden op Spoordonk vervelend stonden.
- Eén deelnemer beschrijft een situatie bij een crash:
  "*Wij waren de 2e auto achter v. Loon/vd Rijssen. Eerste auto er achter stond al stil en was assistentie aan het verlenen. Rallysafe sprong op rood en daarna direct terug op geel, wat we raar vonden. Wij hebben in de auto overlegd en waren te onzeker. Wel meteen "road blocked" (en misschien ook rood) gedrukt op rallysafe maar ondanks dat de navi buiten de auto op de grond zat en rijder nog in de auto zat verder weinig gehandeld.*

  Bij samen analyseren onderweg terug naar service kwamen we tot de conclusie, ondanks dat we de Rally Safety Training van RCH beiden hebben gevolgd dat we, mede doordat dit intussen alweer even geleden is, te onzeker waren en niet goed hebben gehandeld.

  In dit geval heeft dat gelukkig geen gevolgen gehad omdat de situatie niet verder escalleerde maar we hadden meer kunnen betekenen voor de equipe in de auto, de equipe die wel al aan het assisteren was en de officals door bijstand te verlenen en beter paraat te staan. Ik heb ook de rijder van de auto voor ons, die wel al assistentie aan het verlenen was gesproken. Hij heeft de training ook gedaan en gaf ook aan deze zsm te willen herhalen omdat ook hij zich te onzeker voelde om de juiste dingen te doen en achteraf besefte dat hij beter had kunnen handelen. Een van de autos die achter ons stond was in de situatie alsnog zo ongeduldig dat hij probeerde tussen de autos door te laveren om te kijken of hij er niet toch langs kon. Ook hier is een rol weggelegd voor de Rally Safety Training om meer bewustzijn te kweken en voor BSR/Organisatie om te benadrukken dat bij twijfel, en helemaal bij rood op rallysafe, de wedstrijd stil ligt en we er moeten zijn voor elkaar!"

Informatievoorziening tijdens wedstrijd

Gemiddeld cijfer = 8

De informatievoorziening tijdens de wedstrijd kreeg een gemiddelde score van 8. Over het algemeen voelden deelnemers zich goed op de hoogte gehouden. Een terugkerend punt is dat meldingen via de Sportity-app regelmatig laat binnenkwamen; één deelnemer noemt specifiek dat er op zaterdag bijna geen meldingen kwamen, terwijl er die dag wel straffen of tijdcorrecties waren.

Vraag organisatie

Op de vraag wat een prettige eindtijd van de rally is, lopen de antwoorden uiteen, maar een groot deel van de deelnemers geeft aan dat zaterdag rond of voor middernacht (tussen 21:00 en 00:00 uur) klaar zijn prettig zou zijn; enkele deelnemers noemen specifiek 22:00-23:00 uur als wenselijke eindtijd, mede met het oog op de monteurs.

Een terugkerend punt is dat drie avonden op rij tot laat doorgaan (verkennen op donderdagavond, late finish op vrijdag en op zaterdag) als zwaar wordt ervaren, met weinig slaap als gevolg.

Een aantal deelnemers geeft aan dat een laat eindtijdstip of een rally die tot diep in de nacht duurt op zichzelf geen probleem is en bij het karakter van de sport past (uithoudingsvermogen en doorzettingsvermogen horen erbij), zolang er na het einde van een etappe geen onnodige vertragingen optreden voordat deelnemers naar rust kunnen, bijvoorbeeld door wachten op de prijsuitreiking of parc fermé.

Verbijzondering:

- Eén deelnemer vraagt of er op zaterdag niet eerder gestart kan worden, zodat iedereen op tijd ’s avonds binnen is.
- Eén deelnemer vindt het vervelend dat de historics aan het einde van de wedstrijd alsnog onder de parc-fermé-regels vallen, terwijl zij in andere opzichten (net als de elektrische klasse) als apart evenement met eigen regels worden behandeld, zeker omdat dit laat in de nacht gebeurt.
- het was heel positief dat parc fermé zo was ingericht dat auto’s eruit konden rijden zonder te wachten op auto’s die ervoor stonden, dat is niet bij alle rally’s het geval en heel fijn als het toch al zeer laat is geworden.

Overige zaken

Een deel van de opmerkingen die bij Overige zaken werden ingevuld, sluit inhoudelijk aan bij één van de bovenstaande onderwerpen en is daarom verwerkt onder het bijbehorende kopje (Veiligheid, Tijdschema, Serviceterrein, Aard van de proeven of Vraag organisatie).

Wat overblijft, is een algeheel compliment van één deelnemer voor de organisatie.

Algehele indruk van het evenement

Gemiddeld cijfer = 8