



Nota van Inlichtingen SBIR Perronrandbeveiliging, ProRail

Versie 2.0 14 juli 2020

Deze nota bevat de vragen die tijdens de informatiebijeenkomst zijn gesteld en via e-mail zijn binnengekomen met de antwoorden die daarop zijn gegeven of naderhand geformuleerd zijn. Deze Nota van Inlichtingen bevat aanvullingen en nieuwe vragen/antwoorden ten opzichte van de Nota van Inlichtingen versie 1.2 van 24 juni 2020.

SBIR Perronrandbeveiliging, ProRail

	Vraag	Antwoord
1.	Is de tekst van de oproep ook in het Engels beschikbaar?	Nee, alleen in het Nederlands.
2.	Kan ik het projectplan ook in een andere taal inleveren?	Alle offertedocumentatie moet in het Nederlands worden aangeleverd. (Alleen het businessplan fase 2 mag in het Engels.)
3.	Waar vind ik de meest recente informatie over de SBIR?	Belangrijk om te weten dat enkele SBIR formulieren en handleidingen zijn gewijzigd. De meest up-to-date informatie vindt men op https://mijn.rvo.nl/sbir-innovatie-in-opdracht En van deze SBIR op TenderNed: https://www.tenderned.nl/tenderned-tap/aankondigingen/196238
4.	Mag ik meerdere voorstellen indienen?	Ja, u mag meerdere voorstellen indienen. Het aantal moet wel in verhouding staan tot de capaciteit en de expertise van aanbiedende partij (of consortium) en de voorstellen moeten onderscheidend van elkaar zijn. Samenwerking tussen voorstellen kan niet; verschillende voorstellen mogen niet afhankelijk van elkaar zijn. Ieder voorstel moet op zichzelf staan als afgerond geheel.



	Vraag	Antwoord
5.	Mag ik in het voortraject (vóór fase 1) contact opnemen met de vragende partij (ProRail)?	Het is niet toegestaan om inhoudelijke vragen te stellen aan de leden van de Adviescommissie en de voorselectiecommissie tijdens het voortraject. Hier dient de informatiebijeenkomst voor en deze Nota van Inlichtingen. Wel kan er per mail via sbir@rvo.nl vragen worden gesteld tot 10 dagen voor de sluiting van de oproep (22 juli). Tijdens Fase 1 en Fase 2 kan er wel (beperkt) interactie plaatsvinden met de partijen die een opdracht hebben gekregen. Het is aan de vragende partij (opdrachtgever) om eventueel extra informatiebijeenkomsten te organiseren.
6.	Moet men bij het sluiten van de oproep zowel de documenten voor Fase 1 als voor Fase 2 aanleveren?	Nee, dan dienen alleen documenten voor fase 1 te worden aangeleverd. Fase 2 documenten worden pas gevraagd bij het offerteverzoek van RVO.
7.	Hoort het formulier "Aanbieding SBIR" ook bij de gevraagde documenten voor fase 1?	Ja, het formulier "Aanbieding SBIR" is ook onderdeel van uw offerte. Dit is te vinden op: https://mijn.rvo.nl/documents/20448/80899/Aanbieding+SBIR/f4184312-3323-441a-9da0-8e73f04d1eeb
8.	Wanneer ontvang je een offerteverzoek voor fase 2? M.a.w. wat is <u>succesvol</u> afronden van een haalbaarheidsstudie?	RVO stuurt een offerteverzoek naar alle deelnemers waarvan het eindrapport van Fase 1 is goedgekeurd, de eindconclusie is dat het voorstel haalbaar is en er vertrouwen is in verdere samenwerking. Dit zal tijdig worden gecommuniceerd.
9.	Hoe wordt de technologische haalbaarheid beoordeeld? Gaat het om algemene technologische haalbaarheid of juist dat je het zelf als bedrijf kunt?	De technologische haalbaarheid wordt beoordeeld aan de hand van de in de oproep en de handleiding genoemde punten. Benoem bij de analyse van de technische haalbaarheid ook de eventuele knelpunten, wees hier eerlijk over. En geef aan hoe deze op te lossen zijn en of dat in de volgende fase qua tijd en middelen zal lukken.
10.	Is het combineren van voorstellen uit fase 1 tot één voorstel in Fase 2 mogelijk?	Dit is mogelijk. Dit biedt de mogelijkheid om 2 of meer Fase 1 projecten samen te voegen voor een Fase 2 project. Wel moet er 1 (hoofd) aanvrager zijn (van het consortium) en moet het samenvoegen van projecten een meerwaarde hebben.
11.	Moet er BTW worden afgedragen?	Ja, het is een inkoopopdracht, dus het maximum bedrag (de SBIR opdrachtsom) is altijd inclusief BTW.
12.	Dienen de kosten te worden gespecificeerd?	Ja, de kostenopbouw moet duidelijk uit de offerte blijken. Hiervoor is een begrotingsformat voor in het format van het projectplan.



	Vraag	Antwoord
13.	Wordt er inhoudelijk feedback gegeven op de inschrijvingen?	Afwijzingen en winnaars krijgen altijd feedback inclusief argumentatie. Na afloop kan er altijd om extra feedback gevraagd worden.
14.	Wat wordt er in Fase 1 verwacht t.a.v. technische volwassenheid/rijpheid van het product?	Hier zijn geen strakke richtlijnen voor, maar Fase 1 hoeft geen papieren exercitie te zijn. Het is goed om al aan de slag te gaan met de oplossing. Laat (kleinschalige) voorbeelden zien van de mogelijkheden.
15.	Wat houdt het SBIR-overeenkomst in en waar kan ik dat vinden? *(Genoemd in SBIR handleiding RVO)	De SBIR-overeenkomst (feitelijk een contract) ontvangt u van RVO bij toekenning van de opdracht voor fase 1 en/of 2. Het format hiervoor treft u in de bijlage van de handleiding.
16.	M.b.t. de economisch perspectief: Verplicht de vragende partij (RVO/ProRail) zich tot het afnemen van het uiteindelijke product?	Partijen (de opdrachtnemers) zullen ook het perspectief op andere mogelijke klanten moeten meenemen. De uiteindelijke afname van een dienst/product zal veelal Europees aanbesteed moeten worden, omdat de kosten boven de drempelbedragen liggen. De deelnemer van de SBIR heeft natuurlijk vanwege de deelname aan de SBIR een technologisch voordeel verkregen die hij kan inzetten bij de aanbesteding.
17.	Kan er inzicht worden verkregen in welke partijen deelnemen?	Partijen die uiteindelijk geselecteerd worden voor een opdracht, zullen op de website van RVO bekend worden gemaakt.
18.	Staat de SBIR open voor alle ondernemers of alleen MKB?	SBIR staat open voor alle partijen die in de EU ingeschreven staan bij een Kamer van Koophandel (of een handelsregister). Meer info in de SBIR handleiding. Grote bedrijven en ook kleine. Van technisch tot creatief. Dus van ZZP, start-up tot multinational.
19.	Kan een kennisinstelling ook meedoen?	Dat kan op zich wel, als deze is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Wel zal er dan kritisch naar het criterium economisch perspectief worden gekeken. De vraag is vaak of een kennisinstelling een idee kan gaan en wil vermarkten. Dat is wel een essentieel punt (criterium economische perspectief) bij een SBIR. Zie ook vraag 18.
20.	Wat is het budget voor deze SBIR?	Voor fase 1 is € 240.000,- beschikbaar voor maximaal € 30.000,- per project. Voor fase 2 is € 540.000,- beschikbaar voor maximaal € 180.000 per project.
21.	Mag je ook een kleinere offerte uitbrengen?	Ja. Moet wel tot een oplossing leiden. De inschrijvingsprijs is overigens geen criterium bij de gunning. Zie verder de oproep en de SBIR handleiding.



	Vraag	Antwoord
22.	Indien fase 2 duurder uitvalt dan het beschikbare budget, wat dan?	Er is voor fase 2 maximaal € 180.000,- beschikbaar per project, dit kan niet worden verhoogd. Meerkosten zijn dan voor de opdrachtnemer.
23.	Kan men de kosten voor het maken van een prototype in fase 1 opnemen op de factuur?	Nee, fase 1 is een haalbaarheidsonderzoek, prototype is pas toegestaan in fase 2. In de handleiding SBIR staan de mogelijke kosten per fase vermeld.
24.	Wat houdt het criterium Impact in?	Het criterium Impact wordt beoordeeld aan de hand van de in de oproep en de handleiding genoemde punten.

	Vraag	Antwoord
25.	Begrijp ik hiermee goed dat niet iedereen met ideeën mag komen? Dus alleen maar de selecteerde bedrijven?	Voor fase 1 het Haalbaarheidsonderzoek mag iedereen met projectvoorstellen komen, (open uitvraag) zie ook vraag 18. Voor fase twee krijgt een geselecteerde groep een uitnodiging om offerte uit te brengen, zie ook vraag 8.
26.	Is het mogelijk om een lijst met deelnemers (incl hun bereikbaarheid c.q. mailadres) aan dit webinar te krijgen? In een live bijeenkomst zijn contacten voor samenwerking te leggen, in deze opzet van een webinar niet, vandaar mijn vraag.	Nee, vanwege privacy (ABG)want AVG. Pas nadat RVO expliciete toestemming heeft ontvangen, kunnen gegevens worden gedeeld. Dat is even het nadeel van een webinar.
27.	Wordt de presentatie aan de deelnemers (u bekende emailadressen) toegestuurd? of waar gepubliceerd, of van waar kunnen we die downloaden?	De presentaties van RVO en ProRail staan op de site van TenderNed. https://www.tenderned.nl/tenderned-tap/aankondigingen/196238



	Vraag	Antwoord
28.	Mogen kennisinstellingen uit Europa meedoen aan het consortium?	Zie vraag 18.
29.	Is het van belang dat het octrooiërbaar is?	Nee, dat is op zich geen eis. Het is meer voor de inschrijver om te kijken of op de oplossing al een octrooi rust. Het is verder aan de inschrijver om te bepalen of deze een octrooi onderzoek/aanvraag wil doen.
30.	Waar kan ik info vinden over octrooien/Octrooi Centrum Nederland?	https://www.rvo.nl/onderwerpen/innovatief-ondernemen/octrooien-ofwel-patenten/hulp-nodig/mkb-startend-ondernemer OCNL geeft regelmatig gratis webinars over hoe en wat over octrooien.
31.	Is de verwachting dat het projectplan al een concreet idee bevat of kan het ook een (ontwerp/ontwikkel) proces beschrijven met als resultaat in fase van één of meerdere concepten?	Geef in het projectplan de oplossingsrichting aan. Het is immers een haalbaarheidsonderzoek waar een en ander nog moet worden uitgezocht.
32.	Is het webinar van 17 juni ook nog terug te zien?	Nee, dat is om meerdere redenen niet mogelijk. Deze Nota van Inlichtingen en de presentatie op de site van TenderNed geven de info weer. Zie ook vraag 27.
33.	Het template van het projectplan is erg gericht op tekstueel vlak. Wat zijn verwachtingen qua visuele ondersteuning?	Een afbeelding zegt vaak meer dan 1000 woorden. Als de afbeeldingen/visualisatie bijdraagt tot een beter projectplan is dat aan te bevelen om dat toe te passen.
34.	Inschrijven als consortium, ik kan me voorstellen dat er meerdere bedrijven nu meedoen en graag willen samenwerken.	Dat kan, maar er is altijd 1 (hoofdindieners) en er wordt gekeken hoe het consortium is opgebouwd en welke rollen/expertise de diverse leden van het consortium hebben. Zie verder vraag 18.
35.	In hoeverre is het belangrijk dat een partij ook in staat is om de	Marktintroductie is van belang. Dat komt sterker terug in fase 2. Er kan in een later moment (fase 2 dus) een relevante partij worden gezocht voor samenwerking.



	Vraag	Antwoord
	marktintroductie te verzorgen? Of kan op een later moment een samenwerking met een andere partij opgezet worden?	
36.	Waar kan ik nieuwe SBIR oproepen vinden?	Dat kan op www.TenderNed.nl en via (een abonnement nemen) https://www.linkedin.com/groups/8675827/
37.	Kan ik als start-up meedoen. Ik heb nog geen KvK nummer.	Dat kan, maar mocht het tot contractvorming overgaan, dan moet u de start-up wel inschrijven bij de KvK. Anders kan er niet tot contractvorming over gegaan worden.
38.		
39.		
40.	Waar kan ik de filmpjes van de presentatie vinden?	https://youtu.be/H9154xIoYTA https://youtu.be/Vz1oviZBOIk
41.	In hoeverre moet de oplossing ingaan op het gedrag van wachtende reizigers?	De oplossing dient bij voorkeur een oplossing te bieden voor beide vraagstukken: suïcidepreventie en drukte in de transfer. Dit laatste heeft raakvlakken met instappende en uitstappende reizigers. Het gedrag is een component en daar kan rekening mee worden gehouden, maar het hoeft niet per sé.
42.	Moet er een combinatie zijn van ICT en bijvoorbeeld fysieke bouw, of mag de oplossing ook allen via ICT zijn?	ICT en of fysieke bouw of nog anders. Het maakt niet uit. Als het maar tot een oplossing van het probleem leidt. Wees creatief.
43.	Stel we verzinnen een oplossing (stel applicatie) dienen we deze dan zelf te onderhouden of mogen we de exploitatie hiervan ook bij een andere partij wegleggen?	In deze fase is alles nog mogelijk. Aan het einde van fase 1 dient nagedacht te worden over mogelijke licentiekosten.



	Vraag	Antwoord
44.	Delen jullie ook de (jaarlijkse) aantallen van ongelukken op de perronrand? (hoeveel vallen, hoeveel daarvan met letsel...)	Cijfers transferongevallen en letsel zijn openbaar via jaarverslagen spoorwegveiligheid van ILT (bijv. 2017 , 2018).
45.	Misschien voorbarig, maar kan je meer vertellen over de kenmerken van iemand die suicide is op het spoor? Misschien m.b.t. tijd tussen op het perron arriveren en de daadwerkelijke daad. En kenmerken van gedrag (dralen, houding, etc.)	Belangrijke kenmerken van (mogelijk) suïcidale personen, waarna we verwijzen in de training van ons personeel zijn: <ol style="list-style-type: none">1. Afzonderen, opzoeken van stille stukken perron2. Dralen, langere tijd aanwezig zijn zonder de trein te pakken3. Achterlaten van goederen (bv. fiets, kleding, schoenen)4. In elkaar gezakte houding5. Afwezige blik6. Moeilijk eerste contact te leggen, personen verkeren in 'soort van roes'.
46.	Hoe verhoudt zich jullie 'negatieve reclame' (loop niet langs het spoor) zich t.o.v. de 'positieve'? Wees duurzaam en kom naar de trein? (m.a.w. teveel 'negatieve spotjes' jaagt ook mensen de auto in, OV zit in een hoek waar je "niet mag en wilt komen...")	Dit is niet relevant in het kader van deze uitvraag.
47.	Aangezien de oplossing mag bestaan uit een combinatie van technieken (ICT en/of fysiek) welke mogelijkheden biedt ProRail om aan te sluiten op bestaande systemen op het perron of in de trein? Denk hierbij	Het staat u vrij om na te denken om een combinatie te maken met een bestaand systeem of een nieuw systeem. Er zal altijd een triggersignaal aangeboden worden om het systeem te activeren. Het triggersignaal is geen onderdeel van deze uitvraag.



	Vraag	Antwoord
	aan het ATB? Vertreksignaal van trein? Stationsmanagementsysteem?	
48.	In de documenten wordt gesproken over een aantal OVS richtlijnen. Kunnen deze alvast beschikbaar worden gesteld voor de eerste fase?	In de volgende fase (fase 2) willen we die beschikbaar stellen. Voor de indiening in juli is die kennis nog niet nodig.
49.	In hoeverre moet de oplossing ingaan op het gedrag van wachtende reizigers?	Zie vraag 41
50.	Is er een signaal beschikbaar zodat installaties op het station weten dat er een trein aankomt?	Ja, er is een triggersignaal aanwezig wanneer een trein bij een station aankomt.
51.	Er is gezegd dat ook ICT mogelijkheden wellicht mogelijk zijn. Tijdens de presentatie is er een filmpje getoond dat er iemand per(r)ongeluk in het spoor valt met de opmerking: "dit willen we voorkomen". Daarnaast wordt er in het kader van suïcidepreventie gezegd de toegang tot het spoor te verhinderen (af te sluiten). Wordt er dan in deze SBIR (onbewust?) geschreven naar een fysieke afsluiting?	Nee, dat hoeft niet. ICT en of fysieke bouw of nog anders. Het maakt niet uit. Als het maar tot een oplossing van het probleem leidt. Wees creatief.
52.	Mijn vraag: zijn er al detectie systemen bij de NS die een mens op een spoor	Een detectiesysteem voor mensen op het spoor bestaat nog niet. En bij detectie op het spoor ben je eigenlijk al te laat.



	Vraag	Antwoord
	direct detecteert? Zou zo een systeem een bijdrage kunnen leveren?	
53.	Hoe verhoudt zich het gewenste innovatieve karakter met reeds elders in de wereld beschikbare oplossingen voor perronrandbeveiliging? Zeker vanuit overwegingen van haalbaarheid, toelating/vrijgave van de oplossing en beschikbare doorlooptijd lijkt "vrije" innovatie niet haalbaar.	De reeds beschikbare oplossingen zijn veelal bedacht op een vaststaande treinhaltering met vast treinmaterieel. Het gaat hier vooral om goede ideeën.
54.	Kan een trein op een perron tot stilstand op een nauwkeurigheid van 10 cm? zodat de deuren op een specifieke locatie open gaan?	Nee, dat is op dit moment niet mogelijk.
55.	Kan de trein stoppen op een vaste positie?	Nee. De meeste treinen hebben een andere halteringspositie op basis van de lengte van de trein. Dat verschilt in de spits en buiten de spits. Ook als de treinen doorrijden tot aan het einde van het perron kan er in de haltering nog een verschil zitten van enkele meters.
56.	Kunnen jullie iets zeggen over lengtes van treinstellen, posities van deuren?	Op 1 perron kunnen treinen over de dag halteren met verschillende treinlengtes en verschillende posities van deuren etc.
57.	Er is gezegd dat ook ICT mogelijkheden wellicht mogelijk zijn. Tijdens de presentatie is er een filmpje getoond dat er iemand per(r)ongeluk in het spoor valt	Zie vraag 51.



	Vraag	Antwoord
	<p>met de opmerking: "dit willen we voorkomen".</p> <p>Daarnaast wordt er in het kader van suïcidepreventie gezegd de toegang tot het spoor te verhinderen (af te sluiten).</p> <p>Wordt er dan in deze SBIR (onbewust?) geschreven naar een fysieke afsluiting?</p>	
58.	<p>In hoe verre is het van belang dat de aanbiedende partij uiteindelijk de oplossing (in de vorm van fysiek product) geleverd kan worden?</p>	<p>In deze fase niet. Er kan in een latere fase ook een samenwerking met een andere partij gezocht worden om tot uitwerking van een prototype te komen.</p>
59.	<p>In hoeverre mag er gebruik gemaakt worden van bestaande ProRail infrastructuur? (objecten als CCTV)</p>	<p>Er zijn in deze fase nog geen beperkingen qua ideeënvorming.</p>
60.		
61.	<p>Is er beschikbare ruimte onder de perronvloer?</p>	<p>Dit is niet altijd het geval.</p>
62.	<p>Wat zijn de hoogtebeperkingen?</p>	<p>In de hoogte zijn er los van de profiel vrije ruimte geen beperkingen.</p>



	Vraag	Antwoord
63.	Om zinloze conceptstudies te voorkomen: wat zijn de bestaande oplossingen die reeds onderzocht zijn en niet naar wens van ProRail zijn?	In het verleden zijn oplossingsrichtingen bedacht met geuren, kleuren en geluiden. Deze hebben het niet gehaald.
64.	PVE geeft aan bij 4.1, pt. 1b, het overrulen van mensen in geval van calamiteiten. Tegelijkertijd is het ook voor suïcidepreventie. Als het te overrulen valt, is suïcide weer mogelijk. Is het wenselijk om in de concepten na te denken over mogelijke signalering richting spoorbeveiliging?	Het overrulen zal altijd een bewuste actie moeten zijn met signalering.
65.	Volgens PVE, 4.1, pt. 8: Wat zijn de kosten van enkele jaren crowd control, om een vergelijk mogelijk te kunnen maken met het mogelijke concept?	De kosten kunnen voor een station zoals Schiphol behoorlijk hoog zijn. Concrete bedragen kunnen we helaas niet verstrekken. U dient zelf een inschatting te maken.
66.	Zorgt crowd control ook voor suïcidepreventie voorkomt dit de kosten die anders van toepassing zouden zijn (spoorverkeer afsluiten, onderzoeks- en reinigingskosten).	Ja.
67.	Welke energie- en communicatievoorzieningen zijn beschikbaar?	Energievoorziening in principe van het openbare net. Er is een omroepinstallatie aanwezig op elk station.



	Vraag	Antwoord
68.	Is het wenselijk om bijvoorbeeld spoorweginformatie en/of entertainment te integreren in de oplossing?	Het is aan u om aan te tonen dat dit meerwaarde heeft.
69.	Wat zijn jullie verwachtingen bij het prototype? Moet het een heel perron van 100+ meter beslaan of mag het voor het concept ook bijvoorbeeld 20 meter in beslag nemen?	Het gaat erom dat er bij het prototype inzichtelijk wordt gemaakt dat het in een opstelling met een echt perron kan worden aangetoond dat het werkbaar en uitvoerbaar is. De test van het prototype moet de opdrachtgever (ProRail) overtuigen dat het getoonde prototype ook echt een oplossing is voor de perronrandbeveiliging. De techniek moeten worden aangetoond en ook dat het opschaalbaar en economisch haalbaar is om het uiteindelijke product in de markt te zetten.
70.	Het budget is voor ons te laag om hier een goed werkend prototype neer te zetten. Dit zit in de personeelskosten, maar ook in de materiaalkosten. Staat dit budget als zodanig ook vast of kan dit nog aangevuld worden?	De budgetten voor fase 1 en 2 staan vast. Het is aan de inschrijvende partij te beoordelen of men met deze budgetten uit de voeten kan. De SBIR geeft overigens veel ruimte aan de ondernemer en kansen om een innovatief product of dienst te ontwikkelen.
71.	Het was ons echter niet helemaal duidelijk wat er precies verwacht en met name voor fase 2. Moet er een proof of concept prototype geleverd worden of is een detailtekening van het prototype voldoende.	Een detailtekening is echt onvoldoende in fase 2. Er moet een werkend prototype worden ontwikkeld en uiteindelijk ook getoond. Daar is in fase 2 ook meer tijd en geld voor beschikbaar. ProRail zal daarvoor ook een stuk spoor met perron beschikbaar stellen om het prototype in de praktijk te kunnen testen.
72.	En wordt van het consortium verwacht dat ze na het project als leverancier zullen werken?	Het consortium hoeft op zich niet de leverancier te zijn, maar wel moet er zicht zijn op vermarkting van het prototype. Het prototype kan dan bijvoorbeeld in licentie door een leverancier worden gebouwd en verkocht worden. Dit heeft te maken met een reëel economisch perspectief van de gekozen oplossing.



	Vraag	Antwoord
73.	Waaruit moet de offerte fase 1 bestaan?	Een offerte bestaat uit: 1. een volledig ingevuld en ondertekend SBIR-formulier; 2. het projectplan in het Nederlands volgens Model Projectplan fase 1; 3. de managementsamenvatting. Zie verder de SBIR handleiding: https://mijn.rvo.nl/documents/20448/80899/SBIR+handleiding+voor+ondernemers+2019/4e791d25-1042-087b-0025-d4d1fbcf1da6
74.	Ik heb wellicht ideeën die patent-waardig zijn. Ik heb ze nu nog niet in een patent omschreven, dat kost tijd en geld. In hoeverre kan ik er van uitgaan dat ProRail of een andere partij door mij ingebrachte ideeën niet zelf patenteren?	Als een idee niet geoctrooieerd is, kan een andere partij dat wel doen. Het is aan de aanvrager om die afweging te maken. Het Nederlands Octrooicentrum geeft gratis workshops: https://www.rvo.nl/onderwerpen/innovatief-ondernemen/octrooien-ofwel-patenten/over-octrooicentrum-nederland
75.	Ik heb ook een idee dat niet te patenteren is, maar wel origineel. Ik kan het echter zeker niet zelf implementeren, terwijl ProRail dat ongetwijfeld zelf wel kan. Ik kan dus alleen dit idee aan jullie geven. Ik zou het toch leuk vinden als ik daarvoor gewaardeerd zou kunnen worden in geval ProRail het overneemt.	SBIR aanvragen worden bij RVO vertrouwelijk behandeld. Het is aan de aanvrager om zijn/haar idee te octrooieren. Zie verder vraag 74.
76.	Ik vroeg me ook af wat de nominale snelheid is die een trein langs een perron meestal heeft, en die dus dodelijk is voor de mensen die suïcide plegen.	Een precieze nominale snelheid is niet aan te geven. Ook bij een snelheid waarbij een trein afremt om te halteren aan een perron is het nog mogelijk dat dit een dodelijk ongeval tot gevolg heeft.



	Vraag	Antwoord
77.	<p>In het document 'ProRail perronrandbeveiliging Programma van Eisen 17 februari 2020.pdf' staat onder 4.1 vraag 8: Kosten: De oplossing dient qua investeringskosten (total costs of ownership) op te wegen tegen het inzetten van enkele jaren crowd-control op een groot station.</p> <p>Is er een indicatie van deze kosten?</p>	<p>De kosten kunnen voor een station zoals Schiphol behoorlijk hoog zijn. Concrete bedragen kunnen we helaas niet verstrekken. U dient zelf een inschatting te maken. Zie ook vraag 65.</p>
78.	<p>Is een oplossing zoals bij diverse metrostations o.a. in Azië en bij luchthavens (shuttle verbindingen) mogelijk. Daar staan op de perrons transparante schermen met op de juiste plaatsen schuifdeuren ter hoogte van de deuren van de metro. De metro stopt exact op de goede plek, zodat deuren van metro en scherm corresponderend zijn.</p>	<p>Deze oplossing, is niet toepasbaar op de Nederlandse treinstations. Eén van de eisen waar de oplossing namelijk aan moet voldoen is:</p> <p><i>De oplossing moet bruikbaar zijn voor alle op het Nederlandse spoor rijdende treinen met verschillende treinlengtes die aan hetzelfde perron halteren. Dat betekent ook dat de deuren op verschillende locaties kunnen zitten. (Blz 11, eis 4.4.4). Programma van eisen ProRail, feb 2020.</i></p> <p>De deuren van treinen zitten dus op verschillende plekken langs het perron, afhankelijk van de lengte van de trein. Daarnaast is de locatie waar treinen halteren niet zo precies als bij metro's. Het systeem waar uw naar verwijst werkt daarom niet op de Nederlandse perrons.</p>
79.	<p>Kan ik mijn idee laten toetsen voordat ik een aanvraag indien?</p>	<p>De beoordeling wordt door de onafhankelijke Adviescommissie gedaan. De samenstelling staat hiervan in de SBIR oproep. Er wordt daarom geen advies gegeven voordat de Adviescommissie bij elkaar is gekomen. Naar verwachting zal dit eind augustus, begin september zijn.</p>
80.		