

19



NL Octrooicentrum

11

2003146

12 C OCTROOI

21 Aanvraagnummer: **2003146**

51 Int.Cl.:
B60N 2/24 (2006.01) **B60R 7/04** (2006.01)

22 Aanvraag ingediend: **07.07.2009**

43 Aanvraag gepubliceerd:
-

73 Octrooihouder(s):
Bouwmeester van Rens B.V. te Huizen.

47 Octrooi verleend:
10.01.2011

72 Uitvinder(s):
Robert Bouwmeester te Huizen.
Franciscus Petrus van Rens te Utrecht.

45 Octrooischrift uitgegeven:
19.01.2011

74 Gemachtigde:
Ir. H.Th. van den Heuvel c.s. te
'S-HERTOGENBOSCH.

54 **Zitsteuninrichting voor reizigers.**

57 In het openbaar vervoer blijft het aantal reizigers elk jaar verder toenemen. De uitvinding heeft betrekking op een zitsteuninrichting voor personen, in het bijzonder voor reizigers. De uitvinding heeft tevens betrekking op een vervoermiddel, in het bijzonder een trein of bus, voorzien van ten minste één zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding.

NL C 2003146

Dit octrooi is verleend ongeacht het bijgevoegde resultaat van het onderzoek naar de stand van de techniek en schriftelijke opinie. Het octrooischrift komt overeen met de oorspronkelijk ingediende stukken.

Zitsteuninrichting voor reizigers

De uitvinding heeft betrekking op een zitsteuninrichting voor personen, in het bijzonder voor reizigers. De uitvinding heeft tevens betrekking op een vervoermiddel, in het
5 bijzonder een trein of bus, voorzien van ten minste één zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding.

In het openbaar vervoer neemt het aantal reizigers elk jaar toe. De Nederlandse Spoorwegen (NS) verwacht dat het aantal reizigers in de periode tot en met 2020 fors
10 groeit. Nu vervoert NS ongeveer een miljoen personen per dag. Dat zijn er over vijftien jaar meer dan 1,5 miljoen, hetgeen neer komt op een groei van enkele procenten per jaar. Een dergelijke groei vergt tevens een toename van het ingezette materieel dan wel een efficiëntere inrichting van het ingezette materieel, teneinde meer reizigers per
tijdseenheid, bij voorkeur om een zo comfortabel mogelijk wijze, te kunnen vervoeren.

15

De uitvinding heeft tot doel het verschaffen van een zitsteuninrichting voor reizigers om aan deze behoefte tegemoet te komen.

De uitvinding verschaft daartoe een zitsteuninrichting van het in aanhef genoemde type,
20 omvattende: ten minste één afsteunelement ingericht voor het ertegen laten afsteunen van een zitvlak van een persoon, in het bijzonder een reiziger, waarbij een bovenste deel van het afsteunelement in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd, en ten minste één in hoofdzaak onder het afsteunelement gepositioneerde, met het afsteunelement verbonden bagagehouder. De zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding verschaft personen,
25 in het bijzonder reizigers, de mogelijkheid om op een relatief comfortabele wijze te rusten, te wachten op openbaar vervoer of te wachten tijdens transport met openbaar vervoer, waarbij de reiziger de bagage kan laten dragen door de bagagedrager, en waarbij de reiziger zelf in een comfortabele staande toestand kan met het zitvlak hangen op het afsteunelement. De zitsteuninrichting kan relatief compact worden uitgevoerd en
30 neemt derhalve relatief weinig ruimte in beslag ten opzichte van de ruimte die een conventionele zitting in beslag neemt, waardoor per oppervlak meer reizigers op comfortabele wijze vervoerd kunnen worden. Doorgaans zal de zitsteuninrichting niet worden toegepast als vervanging van conventionele zittingen, doch zal de zitsteuninrichting worden toegepast als aanvullende faciliteit voor reizigers om het

wachten op bijvoorbeeld stations of op een zogenaamd balkon in een trein substantieel comfortabeler te maken dan ingeval de betreffende reizigers zelfstandig, aldus zonder aanvullende ondersteunende structuur, zouden moeten staan. Doordat de bagage onder het steunelement wordt gepositioneerd kan de bagage worden afgeschermd door de
5 tegen het afsteunelement leunende reiziger. Voordeel van een bagagehouder is dat de bagage nabij de reiziger kan worden gepositioneerd en kan worden vastgehouden, hetgeen vanuit oogpunt van veiligheid relatief gunstig is, en bovendien dat de bagage op afstand van een onderliggende ondergrond kan worden gepositioneerd, hetgeen vanuit
10 hygiënisch oogpunt eveneens voordelig is. Doorgaans zal de zitsteuninrichting worden bevestigd aan een wand van een gebouw of vervoermiddel. Doch het is tevens denkbaar dat de zitsteuninrichting een met het afsteunelement verbonden draagstructuur omvat voor het op de onderliggende ondergrond kunnen laten afsteunen van de zitsteuninrichting. Het is denkbaar dat de hoogte van het afsteunelement ten opzichte van de onderliggende ondergrond instelbaar is en aldus is aan te passen aan de lengte
15 van de wachtende en/of rustende reiziger.

In een voorkeursuitvoering is omvat de zitsteuninrichting ten minste één in hoofdzaak boven het afsteunelement gepositioneerde rugleuning. Toepassing van een rugleuning kan het comfort van de wachtende reiziger doorgaans verder vergroten. De rugleuning
20 kan daarbij aansluiten op het afsteunelement, doch kan tevens op afstand van het afsteunelement zijn gepositioneerd. Bij voorkeur is de rugleuning verbonden met het afsteunelement, zodat alle componenten van de zitsteuninrichting met elkaar zijn verbonden. In een bijzondere voorkeursuitvoering is de afstand tussen het afsteunelement en de rugleuning instelbaar, waardoor de zitsteuninrichting relatief
25 eenvoudig kan worden aangepast aan de lengte van de reiziger.

De bagagehouder kan een haak omvatten waaraan bagage kan worden bevestigd. Echter, ingeval de zitsteuninrichting wordt toegepast in een zich verplaatsend vervoermiddel kan de bagage relatief eenvoudig gaan bungelen. Derhalve is het veelal
30 voordelig ingeval de bagagehouder ten minste één opneemruimte voor bagage omsluit. De zich in de opneemruimte bevindende bagage wordt alsdan omsloten door de bagagehouder en daarmee in zeker zin geborgd door en in de bagagehouder, waardoor zowel verlies als beschadiging van de bagage kunnen worden tegengegaan. De bagagehouder kan daarbij ten minste één beugel omvatten voor het ondersteunen en

omsluiten van de bagage. De beugel zal daarbij doorgaans gehoekt en/of gekromd zijn uitgevoerd. Het is tevens denkbaar dat de bagagehouder ten minste één zak, in het bijzonder een net, omvat voor het ondersteunen van bagage. Een mondogening van de zak, in het bijzonder het net, kan daarbij zijn bevestigd aan het afsteunelement, waarbij
5 het denkbaar is dat het afsteunelement als deksel voor de zak fungeert. Door het in opwaartse richting zwenken van althans een deel van het afsteunelement kan alsdan toegang worden verkregen tot de zak.

In een voorkeursuitvoering omvat het afsteunelement een stationaire basisstructuur en
10 een zwenkbaar met de basisstructuur verbonden topstructuur, waarbij de topstructuur zwenkbaar is tussen een ingeklapte toestand en een uitgeklapte toestand. De zwenkbare topstructuur kan in meerdere opzichten voordelig zijn. De topstructuur kan bijvoorbeeld worden toegepast voor het verlengen van het afsteunelement als zodanig, en aldus voor het de facto vergroten van het effectieve afsteunoppervlak van het afsteunelement,
15 hetgeen voor bepaalde reizigers, waaronder kinderen, comfortabeler kan zijn. Daartoe is in de ingeklapte toestand van de topstructuur een naar de basisstructuur toegekeerde zijde van de topstructuur bij voorkeur in hoofdzaak flexibel uitgevoerd. Het is tevens denkbaar dat de topstructuur in de uitgeklapte toestand fungeert als tafel voor het ondersteunen van objecten, zoals bagage, bijvoorbeeld een laptop. Daarbij is in de
20 ingeklapte toestand van de topstructuur een naar de basisstructuur toegekeerde zijde van de topstructuur bij voorkeur in hoofdzaak vlak uitgevoerd. In de ingeklapte toestand van de topstructuur is een van de basisstructuur afgekeerde zijde van de topstructuur bij voorkeur in hoofdzaak flexibel uitgevoerd, waardoor het topelement in de ingeklapte toestand is ingericht voor het comfortabel kunnen laten afsteunen van een reiziger.
25 Doorgaans zal, afhankelijk van de oriëntatie van de basisstructuur, de hoek die wordt ingesloten tussen de basisstructuur en de topstructuur in de uitgeklapte toestand zijn gelegen tussen 90° en 180°. Optioneel kan de zitsteuninrichting zijn voorzien van voorspanningsmiddelen, bijvoorbeeld gevormd door een veer(mechanisme), voor het dringen van de topstructuur naar de uitgeklapte toestand, hetgeen het uitklappen van de
30 topstructuur faciliteert. Het is daarbij voordelig ingeval de zitsteuninrichting tevens is voorzien van handmatig ontgrendelbare vergrendelmiddelen voor het in ingeklapte toestand vergrendelen van de topstructuur.

In een alternatieve voorkeursuitvoering is de oriëntatie tussen de bagagehouder en het afsteunelement wijzigbaar, waardoor de bagage op relatief efficiënte wijze kan worden geborgd in de bagagehouder. Bij nadere voorkeur is de oriëntatie tussen de bagagehouder en het afsteunelement wijzigbaar tussen een uitgeklapte toestand waarin de bagagehouder is ingericht voor het houden van bagage, en een ingeklapte toestand waarin de bagagehouder niet is ingericht voor het houden van bagage.

De uitvinding heeft tevens betrekking op een vervoermiddel, zoals een boot, trein, bus, of vliegtuig, voorzien van ten minste één zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding.

De uitvinding zal worden verduidelijkt aan de hand van in navolgende figuren weergegeven niet-limitatieve uitvoeringsvoorbeelden. Hierin toont:

figuur 1a een perspectivisch aanzicht op een eerste uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding,

figuur 1b een zijaanzicht op de zitsteuninrichting volgens figuur 1a,

figuur 2a een perspectivisch aanzicht op een tweede uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding,

figuur 2b een zijaanzicht op de zitsteuninrichting volgens figuur 2a,

figuur 3 een perspectivisch aanzicht op een derde uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding,

figuur 4a een zijaanzicht op een vierde uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding in een ingeklapte toestand,

figuur 4b een zijaanzicht op de zitsteuninrichting volgens figuur 4a in een uitgeklapte toestand,

figuur 5a een zijaanzicht op een vijfde uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting overeenkomstig de uitvinding in een ingeklapte toestand, en

figuur 5b een zijaanzicht op de zitsteuninrichting volgens figuur 5a in een uitgeklapte toestand.

30

Figuur 1a toont een perspectivisch aanzicht op een eerste uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting 1 overeenkomstig de uitvinding. De zitsteuninrichting 1 is bevestigd aan een wand 2 en omvat een afsteunelement 3 waartegen het zitvlak van een reiziger P kan afsteunen (zie figuur 1b). De zitsteuninrichting 1 omvat tevens een met het

afsteunelement 3 verbonden bagagehouder 4. Het afsteunelement 3 is flexibel uitgevoerd teneinde het comfort voor de afsteunende reiziger P te kunnen vergroten. De bagagehouder 4 is thans getoond in de ingeklapte toestand, en omvat een rugstructuur 5 en een zwenkbaar met de rugstructuur 5 verbonden draagplateau 6. In de getoonde ingeklapte toestand is het draagplateau 6 in hoofdzaak evenwijdig aan de rugstructuur 5 georiënteerd. Optioneel kan een veermechanisme worden toegepast voor het in de ingeklapte toestand houden van het draagplateau 6. Zoals getoond in figuur 1b kan het draagplateau 6 in neerwaartse richting worden gezwenkt tot het draagplateau 6 en de rugstructuur 5 onderling een hoek insluiten van circa 90 graden. In deze uitgeklapte toestand is het draagplateau 6 ingericht voor het ondersteunen en dragen van een koffer S. Doordat een bovenzijde 6a van het draagplateau 6 geprofileerd is uitgevoerd, zal de koffer S relatief stabiel kunnen blijven staan op het draagplateau 6. Ingeval voornoemd veermechanisme wordt toegepast zal een bovenzijde van de koffer S tegen de rugstructuur 5 worden gedrukt, hetgeen de stabiliteit van de koffer S verdergaand ten goede komt.

Figuur 2a toont een perspectivisch aanzicht op een tweede uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting 7 overeenkomstig de uitvinding. De zitsteuninrichting 7 is bevestigd aan een wand 8 en omvat een afsteunelement 9 waartegen het zitvlak van een reiziger P kan afsteunen (zie figuur 2b). De zitsteuninrichting 7 omvat tevens een met het afsteunelement 9 verbonden bagagehouder 10. Het afsteunelement 9 is flexibel uitgevoerd teneinde het comfort voor de afsteunende reiziger P te kunnen vergroten. De bagagehouder 10 omvat een frame 11 voorzien van een haak 12 voor het kunnen ophangen van een koffer S (zie figuur 2b). Daarbij is het frame 11 enigszins schuin gepositioneerd, teneinde de koffer S enigszins te kunnen ondersteunen, teneinde de stabiliteit van de koffer S te kunnen vergroten. Optioneel kan een naar de koffer S toegekeerde zijde van het frame 11 zijn voorzien van een antisliplaag, teneinde de stabiliteit van de koffer S verdergaand te vergroten.

Figuur 3 toont een perspectivisch aanzicht op een derde uitvoeringsvorm van een zitsteuninrichting 13 overeenkomstig de uitvinding. De in deze figuur getoonde zitsteuninrichting 13 is aangebracht op een zogenaamde balkon 14 van een treinwagon. Constructief lijkt de in deze figuur 3 getoonde zitsteuninrichting 13 op de in figuur 1 getoonde zitsteuninrichting 1, met het verschil dat de in figuur 3 getoonde

zitsteuninrichting 13 een rugsteun 15 omvat die op afstand van een van de
 zitsteuninrichting 13 deel uitmakend afsteunelement 16 is gepositioneerd. Bovendien is
 de in deze figuur getoonde zitsteuninrichting 13 ingericht voor het gelijktijdig laten
 afsteunen van meerdere reizigers (niet-weergegeven). Op deze wijze kan het transport
 5 van reizigers die niet beschikken over een conventionele zitplaats nochtans op relatief
 comfortabele wijze plaatsvinden.

Figuur 4a toont een perspectivisch aanzicht op een vierde uitvoeringsvorm van een
 zitsteuninrichting 17 overeenkomstig de uitvinding in een ingeklapte toestand. De
 10 zitsteuninrichting 17 is bevestigd aan een wand 18 en omvat een afsteunelement 19
 waartegen het zitvlak van een reiziger kan afsteunen. De zitsteuninrichting 17 omvat
 tevens een met het afsteunelement 19 verbonden bagagehouder 20. Het afsteunelement
 19 is flexibel uitgevoerd teneinde het comfort voor de afsteunende reiziger te kunnen
 vergroten. De bagagehouder 20 is thans getoond in de ingeklapte toestand en kan
 15 worden uitgeklaapt zoals getoond in figuur 1b. Het afsteunelement 19 omvat een
 basisstructuur 19a en een zwenkbaar met de basisstructuur 19a verbonden topstructuur
 19b. In de ingeklapte toestand, zoals getoond in figuur 4a, kan de volledige breedte van
 het afsteunelement 19 worden benut voor afsteuning door een reiziger. Door de
 topstructuur 19b vervolgens te zwenken over een hoek α van circa 165 graden ontstaat
 20 een tafel voor het ondersteunen van objecten, zoals bijvoorbeeld een laptop (zie figuur
 4b). Een (in uitgeklapte toestand beschouwde) bovenzijde 21a van de topstructuur 19b
 is relatief vlak en rigide uitgevoerd, onderwijl een (in uitgeklapte toestand beschouwde)
 onderzijde 21b van de topstructuur 19b in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd.

25 Figuur 5a toont een perspectivisch aanzicht op een vijfde uitvoeringsvorm van een
 zitsteuninrichting 22 overeenkomstig de uitvinding in een ingeklapte toestand. De
 zitsteuninrichting 22 is bevestigd aan een wand 23 en omvat een afsteunelement 24
 waartegen het zitvlak van een reiziger kan afsteunen. De zitsteuninrichting 22 omvat
 tevens een met het afsteunelement 24 verbonden bagagehouder 25. Het afsteunelement
 30 24 is flexibel uitgevoerd teneinde het comfort voor de afsteunende reiziger te kunnen
 vergroten. De bagagehouder 25 is thans getoond in de ingeklapte toestand en kan
 worden uitgeklaapt zoals getoond in figuur 1b. Het afsteunelement 24 omvat een
 basisstructuur 24a en een zwenkbaar met de basisstructuur 24a verbonden topstructuur
 24b. Door het uitklappen van de topstructuur 24b (zie figuur 5b) kan het effectieve

afsteunoppervlak in de ingeklapte toestand, zoals getoond in figuur 5a, worden vergroot, zoals getoond in figuur 5b. Bovendien kan het afsteunoppervlak door het uitklappen van de topstructuur 24b worden verlaagd, hetgeen het comfort voor kleinere reizigers veelal ten goede komt.

5

Het moge duidelijk zijn dat de uitvinding niet beperkt is tot de hier weergegeven en beschreven uitvoeringsvoorbeelden, maar dat binnen het kader van de bijgaande conclusies legio varianten mogelijk zijn, die voor de vakman op dit gebied voor de hand zullen liggen.

Conclusies

1. Zitsteuninrichting voor personen, in het bijzonder voor reizigers, omvattende:
 - ten minste één afsteunelement ingericht voor het ertegen laten afsteunen van een zitvlak van een persoon, in het bijzonder een reiziger, waarbij een bovenste deel van het afsteunelement in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd, en
 - ten minste één in hoofdzaak onder het afsteunelement gepositioneerde, met het afsteunelement verbonden bagagehouder.
2. Zitsteuninrichting volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat de zitsteuninrichting ten minste één in hoofdzaak boven het afsteunelement gepositioneerde rugleuning omvat.
3. Zitsteuninrichting volgens conclusie 2, met het kenmerk, dat de rugleuning is verbonden met het afsteunelement.
4. Zitsteuninrichting volgens conclusie 2 of 3, met het kenmerk, dat de afstand tussen het afsteunelement en de rugleuning instelbaar is.
5. Zitsteuninrichting volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de bagagehouder ten minste één opneemruimte voor bagage omsluit.
6. Zitsteuninrichting volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de bagagehouder ten minste één beugel omvat voor het ondersteunen van bagage.
7. Zitsteuninrichting volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de bagagehouder ten minste één zak, in het bijzonder een net, omvat voor het ondersteunen van bagage.
8. Zitsteuninrichting volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat het afsteunelement een stationaire basisstructuur en een zwenkbaar met de basisstructuur verbonden topstructuur omvat, waarbij de topstructuur zwenkbaar is tussen een ingeklapte toestand en een uitgeklapte toestand.

9. Zitsteuninrichting volgens conclusie 8, met het kenmerk, dat in de ingeklapte toestand van de topstructuur een naar de basisstructuur toegekeerde zijde van de topstructuur in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd.
- 5 10. Zitsteuninrichting volgens conclusie 8 of 9, met het kenmerk, dat in de ingeklapte toestand van de topstructuur een naar de basisstructuur toegekeerde zijde van de topstructuur in hoofdzaak vlak is uitgevoerd.
- 10 11. Zitsteuninrichting volgens een der conclusies 8-10, met het kenmerk, dat in de ingeklapte toestand van de topstructuur een van de basisstructuur afgekeerde zijde van de topstructuur in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd.
- 15 12. Zitsteuninrichting volgens een der conclusies 8-11, met het kenmerk, dat de hoek die wordt ingesloten tussen de basisstructuur en de topstructuur in de uitgeklapte toestand is gelegen tussen 90° en 180° .
13. Zitsteuninrichting volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de oriëntatie tussen de bagagehouder en het afsteunelement wijzigbaar is.
- 20 14. Zitsteuninrichting volgens conclusie 13, met het kenmerk, dat de oriëntatie tussen de bagagehouder en het afsteunelement wijzigbaar is tussen een uitgeklapte toestand waarin de bagagehouder is ingericht voor het houden van bagage, en een ingeklapte toestand waarin de bagagehouder niet is ingericht voor het houden van bagage.
- 25 15. Vervoermiddel voorzien van ten minste één zitsteuninrichting volgens een der conclusies 1-14.

FIG. 1a

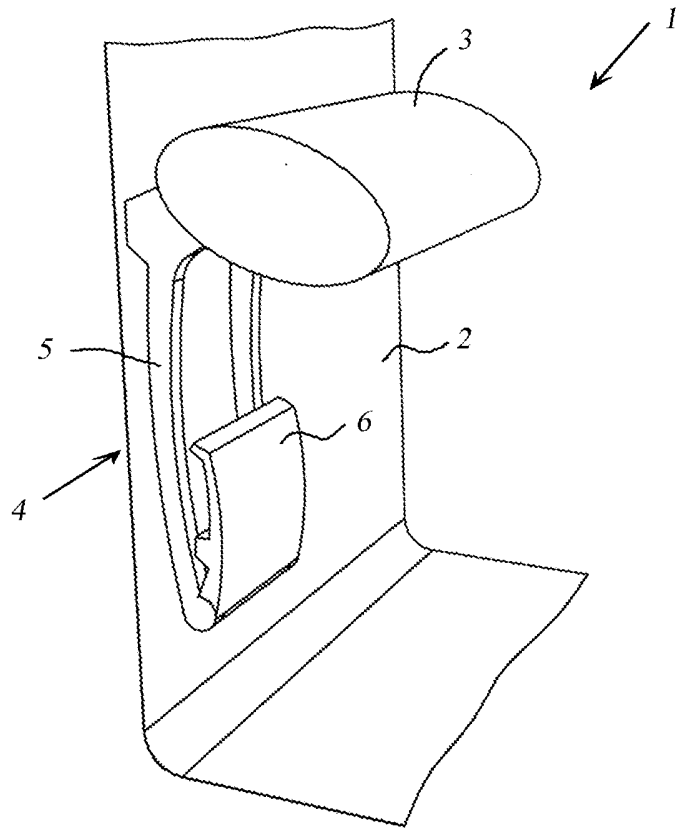


FIG. 1b

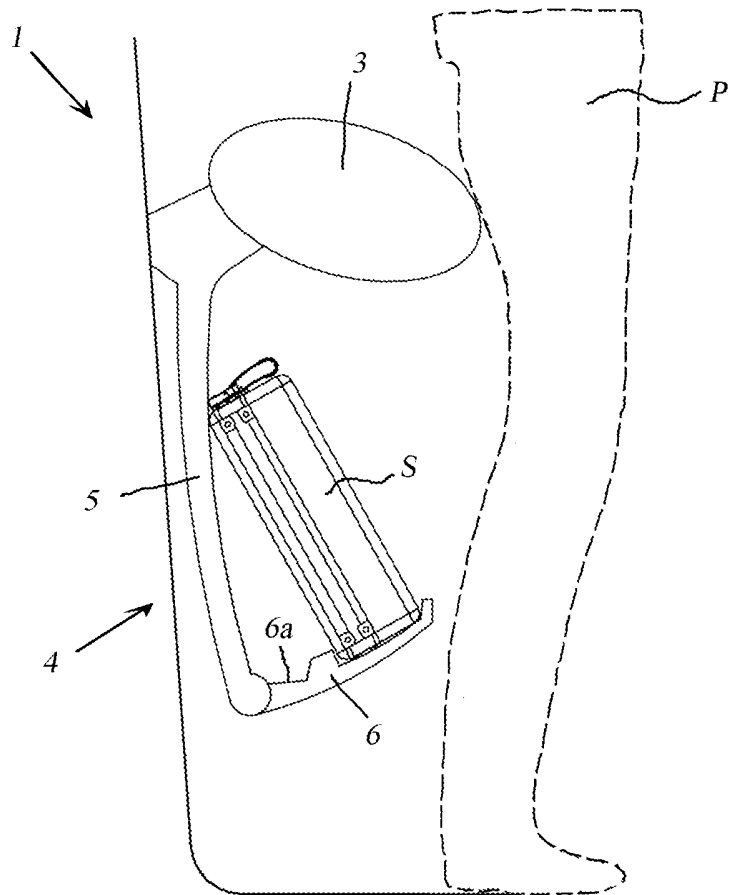


FIG. 2a

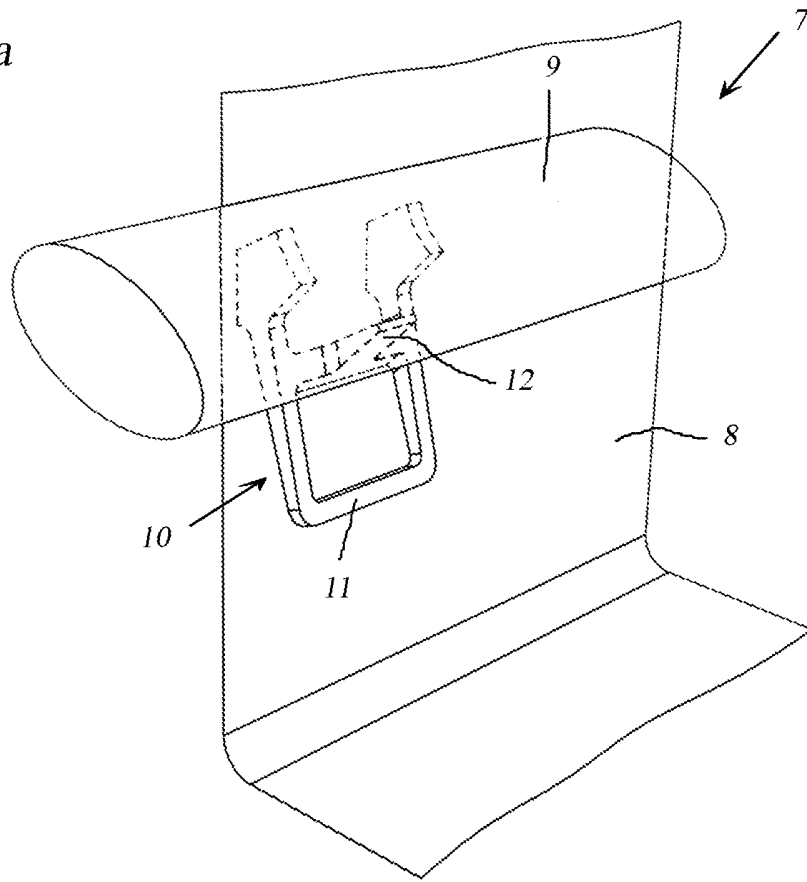


FIG. 2b

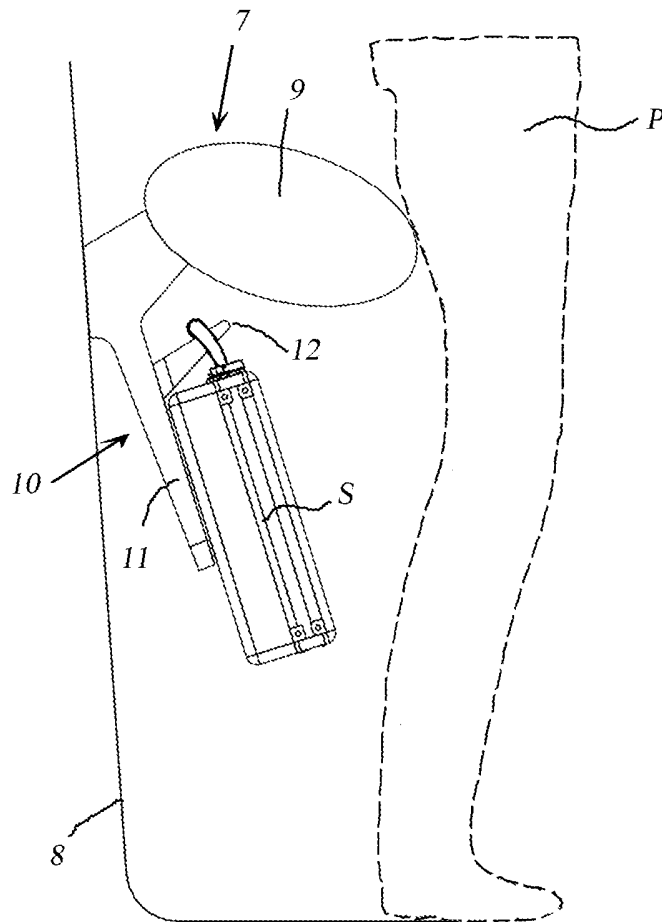


FIG. 3

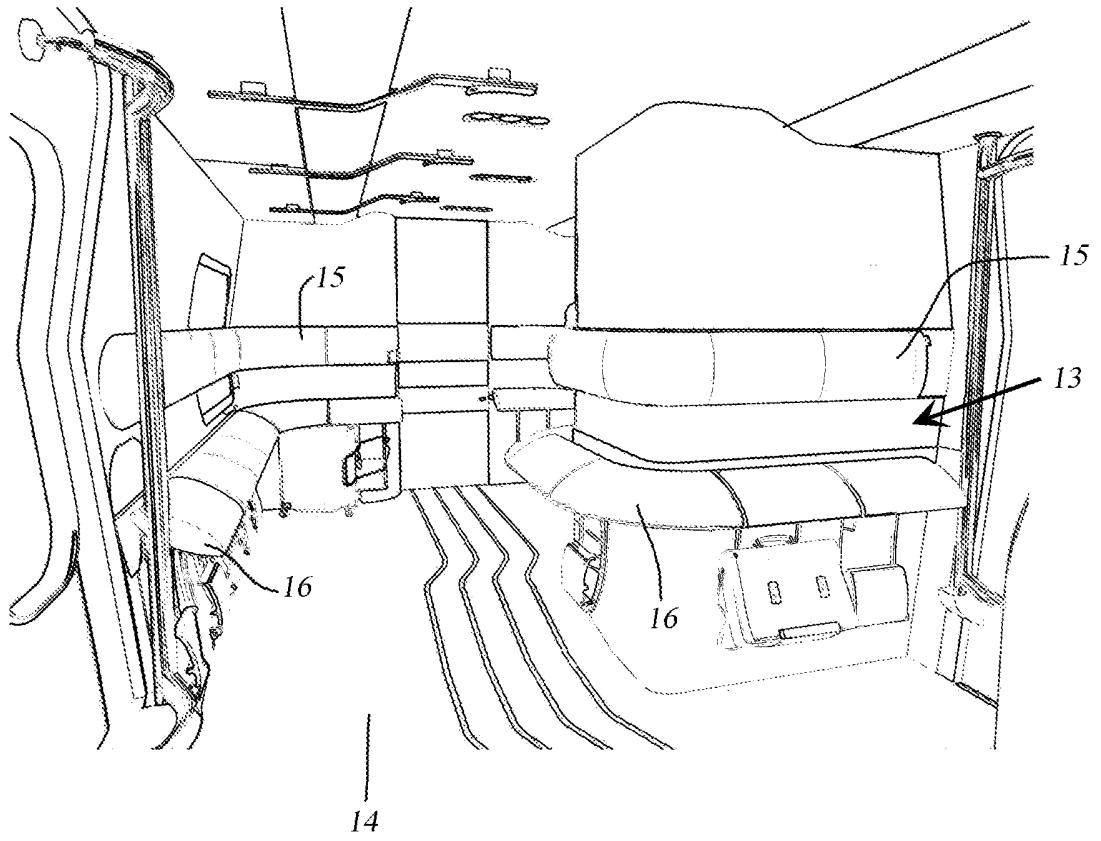


FIG. 4a

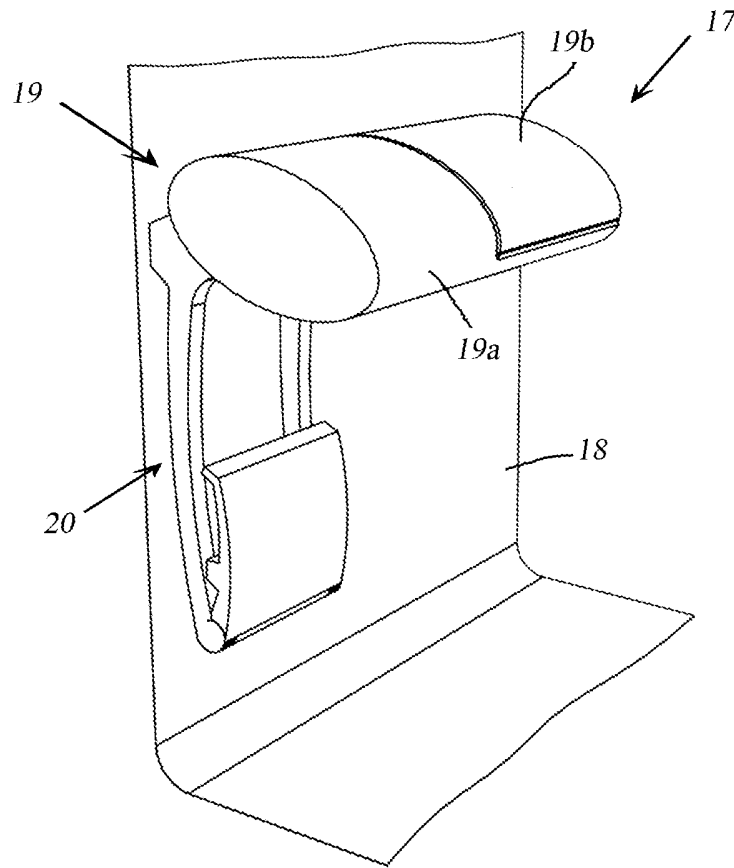


FIG. 4b

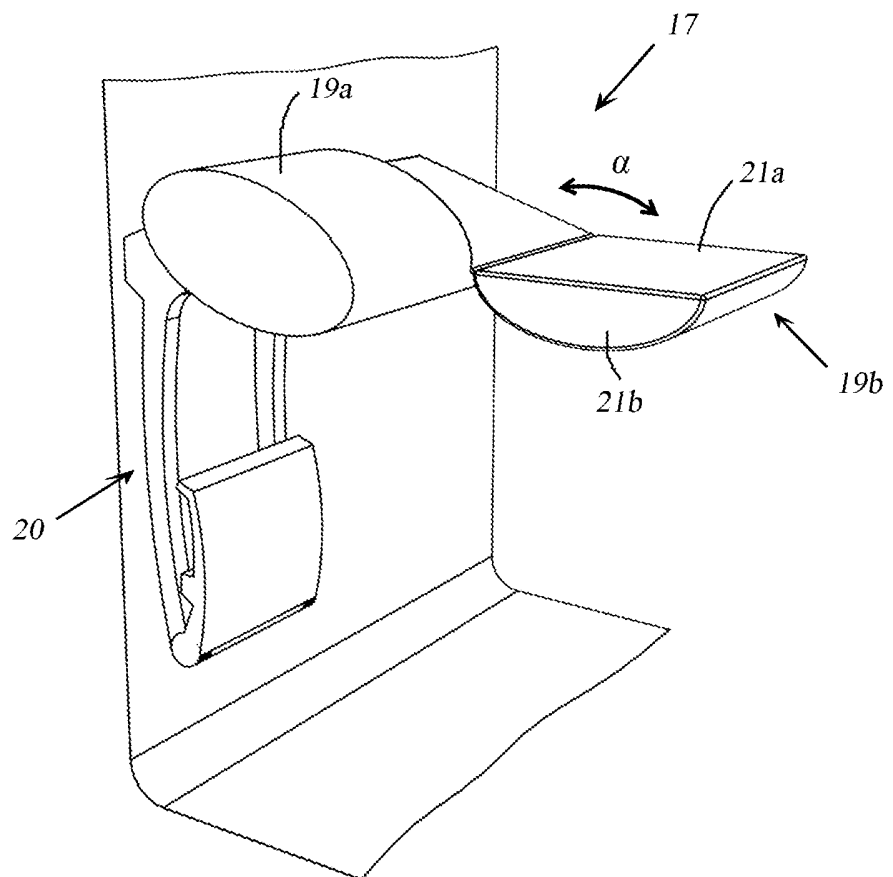


FIG. 5a

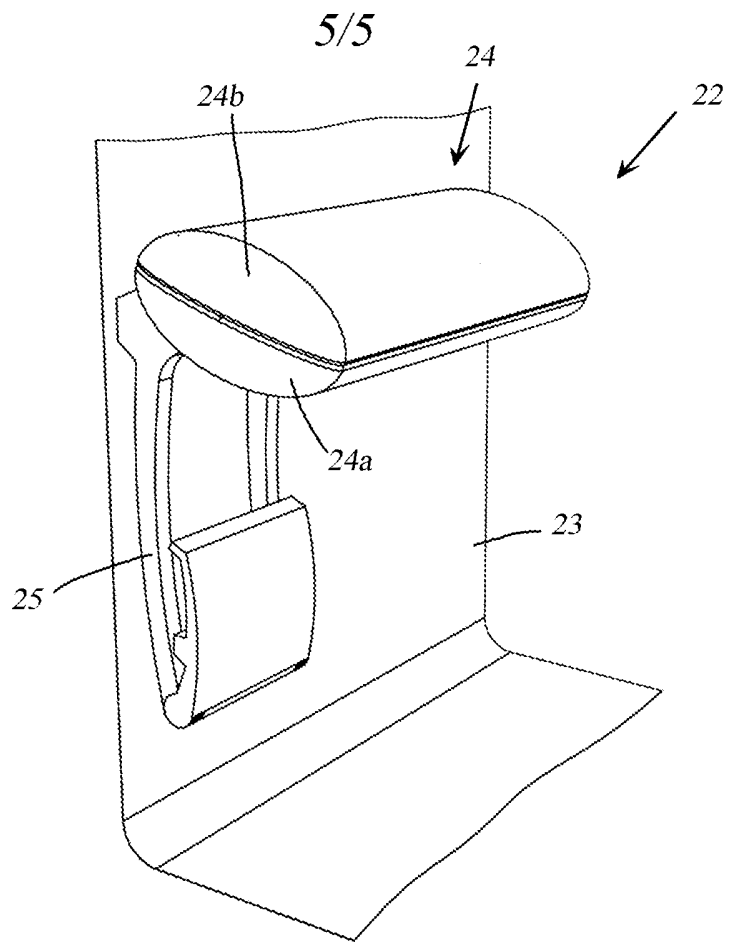
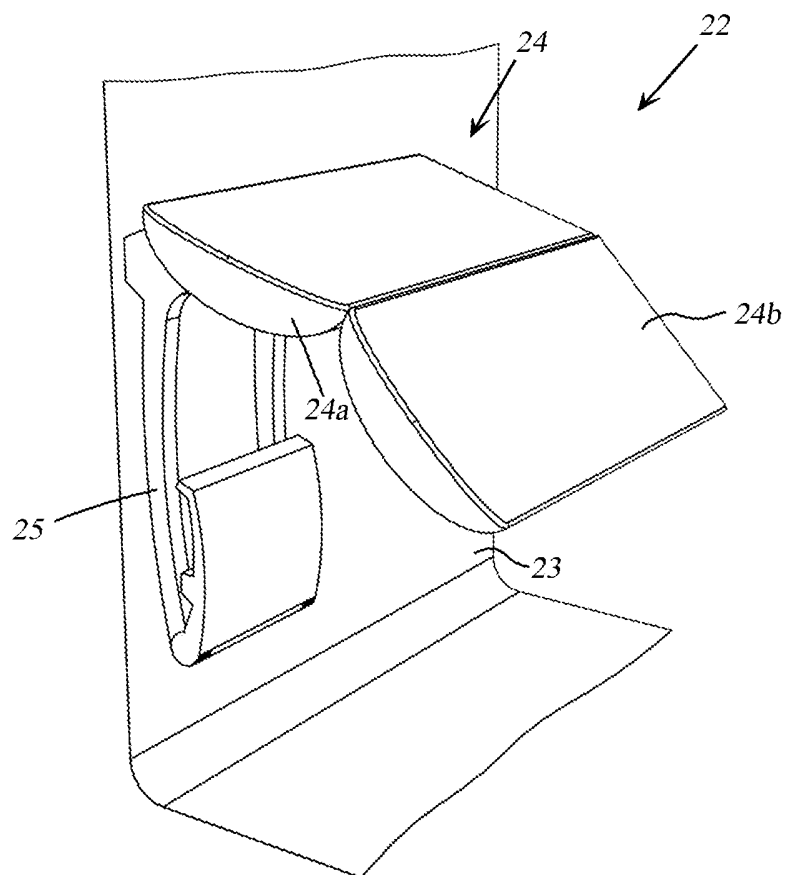


FIG. 5b



SAMENWERKINGSVERDRAG (PCT)

RAPPORT BETREFFENDE NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN INTERNATIONAAL TYPE

IDENTIFICATIE VAN DE NATIONALE AANVRAGE	KENMERK VAN DE AANVRAGER OF VAN DE GEMACHTIGDE
	1.716.001 NL
Nederlands aanvraag nr.	Indieningsdatum
2003146	07-07-2009
	Ingeroepen voorrangsdatum
Aanvrager (Naam)	
BOUWMEESTER VAN RENS B.V.	
Datum van het verzoek voor een onderzoek van internationaal type	Door de Instantie voor Internationaal Onderzoek aan het verzoek voor een onderzoek van internationaal type toegekend nr.
29-09-2009	SN 52980
I. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP (bij toepassing van verschillende classificaties, alle classificatiesymbolen opgeven)	
Volgens de internationale classificatie (IPC)	
B60N2/24	B60R7/04
II. ONDERZOCHETE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK	
Onderzochte minimumdocumentatie	
Classificatiesysteem	Classificatiesymbolen
IPC 8	B60N B60R
Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen	
III. <input type="checkbox"/>	GEEN ONDERZOEK MOGELIJK VOOR BEPAALDE CONCLUSIES (opmerkingen op aanvullingsblad)
IV. <input type="checkbox"/>	GEBREK AAN EENHEID VAN UITVINDING (opmerkingen op aanvullingsblad)

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek
NL 2003146

A. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP
INV. B60N2/24 B60R7/04

Volgens de Internationale Classificatie van octrooien (IPC) of zowel volgens de nationale classificatie als volgens de IPC.

B. ONDERZOCHE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK

Onderzochte minimum documentatie (classificatie gevolgd door classificatiesymbolen)
B60N B60R

Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor dergelijke documenten, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen

Tijdens het onderzoek geraadpleegde elektronische gegevensbestanden (naam van de gegevensbestanden en, waar uitvoerbaar, gebruikte trefwoorden)
EPO-Internal, WPI Data

C. VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
X	FR 2 842 769 A1 (GAUTHIER GUY MAURICE LOUIS ROL [FR]) 30 januari 2004 (2004-01-30)	1-3,5, 7-9, 13-15
Y	* bladzijde 5, regels 1-7 * * conclusies 1,8 * * samenvatting * * figuur 2 *	4,6, 10-12
Y	----- EP 0 222 675 A2 (GHORAYEB JOSEPH [CA]) 20 mei 1987 (1987-05-20)	4,10-12
A	* bladzijden 3,4 * * conclusies 1-5 * * figuur 1 *	1
	----- -/--	

Verdere documenten worden vermeld in het vervolg van vak C.

Leden van dezelfde octrooifamilie zijn vermeld in een bijlage

° Speciale categorieën van aangehaalde documenten

A niet tot de categorie X of Y behorende literatuur die de stand van de techniek beschrijft

D in de octrooiaanvraag vermeld

E eerdere octrooi(aanvraag), gepubliceerd op of na de indieningsdatum, waarin dezelfde uitvinding wordt beschreven

L om andere redenen vermelde literatuur

O niet-schriftelijke stand van de techniek

P tussen de voorrangdatum en de indieningsdatum gepubliceerde literatuur

T na de indieningsdatum of de voorrangdatum gepubliceerde literatuur die niet bezwarend is voor de octrooiaanvraag, maar wordt vermeld ter verheldering van de theorie of het principe dat ten grondslag ligt aan de uitvinding

X de conclusie wordt als niet nieuw of niet inventief beschouwd ten opzichte van deze literatuur

Y de conclusie wordt als niet inventief beschouwd ten opzichte van de combinatie van deze literatuur met andere geciteerde literatuur van dezelfde categorie, waarbij de combinatie voor de vakman voor de hand liggend wordt geacht

Z lid van dezelfde octrooifamilie of overeenkomstige octrooipublicatie

Datum waarop het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type werd voltooid

8 maart 2010

Verzenddatum van het rapport van het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type

Naam en adres van de instantie

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

De bevoegde ambtenaar

Blazquez Lainez, R

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
 RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
 VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
 de stand van de techniek
NL 2003146

C.(Vervolg). VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN		
Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
Y	WO 2007/082523 A2 (HS GENION GMBH [DE]; KLAFSKY JOSEF [DE]; ROESCH CHRISTOPH [DE]) 26 juli 2007 (2007-07-26)	6
A	* bladzijde 5, regels 20-33 * * conclusie 1 * * conclusies 1-4 * -----	1
A	JP 08 131295 A (TENRYU INDUSTRIES) 28 mei 1996 (1996-05-28) * alinea's [0009], [0031], [0071] * * figuren 1-13 * -----	1,4

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Informatie over leden van dezelfde octrooifamilie

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek

NL 2003146

In het rapport genoemd octrooigeschrift	Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
FR 2842769	A1	30-01-2004	GEEN
EP 0222675	A2	20-05-1987	AU 6311186 A 14-05-1987 DK 429786 A 09-05-1987 ES 2003483 A6 01-11-1988 FI 863856 A 09-05-1987 GR 862332 A1 11-03-1987 JP 62120293 A 01-06-1987 NO 864437 A 11-05-1987
WO 2007082523	A2	26-07-2007	DE 102006002890 A1 02-08-2007 EP 1986885 A2 05-11-2008
JP 8131295	A	28-05-1996	JP 3586300 B2 10-11-2004



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

WRITTEN OPINION

File No. SN52980	Filing date (day/month/year) 07.07.2009	Priority date (day/month/year)	Application No. NL2003146
International Patent Classification (IPC) INV. B60N2/24 B60R7/04			
Applicant Bouwmeester van Rens B.V. te Huizen			

This opinion contains indications relating to the following items:

- Box No. I Basis of the opinion
- Box No. II Priority
- Box No. III Non-establishment of opinion with regard to novelty, inventive step and industrial applicability
- Box No. IV Lack of unity of invention
- Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement
- Box No. VI Certain documents cited
- Box No. VII Certain defects in the application
- Box No. VIII Certain observations on the application

	Examiner Blazquez Lainez, R
--	--------------------------------

WRITTEN OPINION

Application number
NL2003146

Box No. I Basis of this opinion

1. This opinion has been established on the basis of the latest set of claims filed before the start of the search.
2. With regard to any **nucleotide and/or amino acid sequence** disclosed in the application and necessary to the claimed invention, this opinion has been established on the basis of:
 - a. type of material:
 - a sequence listing
 - table(s) related to the sequence listing
 - b. format of material:
 - on paper
 - in electronic form
 - c. time of filing/furnishing:
 - contained in the application as filed.
 - filed together with the application in electronic form.
 - furnished subsequently for the purposes of search.
3. In addition, in the case that more than one version or copy of a sequence listing and/or table relating thereto has been filed or furnished, the required statements that the information in the subsequent or additional copies is identical to that in the application as filed or does not go beyond the application as filed, as appropriate, were furnished.
4. Additional comments:

Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

1. Statement

Novelty	Yes: Claims	4, 6, 9-14
	No: Claims	1-3, 5, 7-8, 15
Inventive step	Yes: Claims	
	No: Claims	1-15
Industrial applicability	Yes: Claims	1-15
	No: Claims	

- #### 2. Citations and explanations
- see separate sheet**

Re Item V

Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

1 Reference is made to the following document(s):

- D1 FR 2 842 769 A1 (GAUTHIER GUY MAURICE LOUIS ROL [FR]) 30 januari 2004 (2004-01-30)
- D2 EP 0 222 675 A2 (GHORAYEB JOSEPH [CA]) 20 mei 1987 (1987-05-20)
- D3 WO 2007/082523 A2 (HS GENION GMBH [DE]; KLAFSKY JOSEF [DE]; ROESCH CHRISTOPH [DE]) 26 juli 2007 (2007-07-26)
- D4 JP 08 131295 A (TENRYU INDUSTRIES) 28 mei 1996 (1996-05-28)

2 The present application does not meet the criteria of patentability, because the **subject-matter of claim 1** is not new.

3 Document D1, page 5 and figure 2, discloses (the references in parentheses applying to this document):

"Zitsteuninrichting (3) voor personen, in het bijzonder voor reizigers, omvattende: ten minste één afsteunelement (4) ingericht voor het ertegen laten afsteunen van een zitvlak van een persoon, in het bijzonder een reiziger, waarbij een bovenste deel van het afsteunelement in hoofdzaak flexibel is uitgevoerd, enten minste één in hoofdzaak onder het afsteunelement gepositioneerde, met het afsteunelement verbonden bagagehouder (8,9)."

4 **Dependent claims 2-15** do not contain any features which, in combination with the features of any claim to which they refer, meet the requirements of novelty or inventive step, see documents D1, D2 and D3 and the corresponding passages cited in the search report.