

Bestuurlijke afspraken 2025-2029

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Samen sturen op verkeersveiligheid

- versie 28 maart 2025 -

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben in december 2018 samen met maatschappelijke partijen een nieuwe strategie, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV)¹, opgesteld om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

In het SPV wordt ingezet op vijf kernelementen:

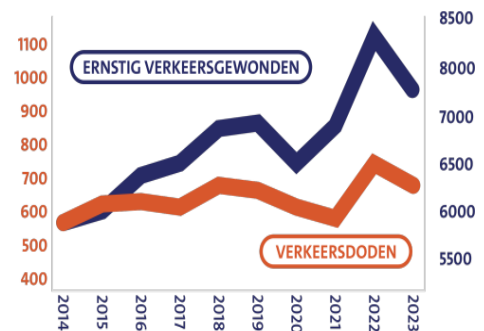
1. Structurele aandacht voor verkeersveiligheid.
2. Verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties.
3. Risicogestuurd beleid door (data)analyse van de grootste risico's.
4. Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid.
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering.

De periode waarin het SPV 2030 geldt, is opgedeeld in drie fasen. De eerste fase was de introductiefase (2018-2020) en in de tweede fase werd ingegaan op ervaren, leren en evalueren (2020-2025). In de derde fase wordt bijgesteld en geprofessionaliseerd (2025-2030). Ten behoeve van de intrede van de laatste fase is in 2024 een evaluatie van het SPV uitgevoerd. Hieruit zijn aanbevelingen gekomen over integrale benadering van de drie E's (engineering, education en enforcement), concrete doelstellingen richting de 0-ambitie, een doeltreffende inzet op verkeersveiligheid, de verdere implementatie van het SPV bij (kleine) gemeenten en de borging van ondersteuning en datamanagement.

Op basis van de vorige bestuurlijke afspraken² en lessen van de vorige twee fases³ hebben de SPV-partners nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze nieuwe afspraken zijn hard nodig. Want, de afgelopen vijf jaar is het aantal verkeersslachtoffers gestegen. Over de lange termijn stijgt vooral het aantal fietsslachtoffers, met name onder oudere leeftijdsgroepen. Deze stijging wordt deels veroorzaakt door externe factoren, zoals vergrijzing, bevolkingsgroei, meer mobiliteitsbewegingen en diversiteit in mobiliteit⁴. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) constateert een verslechtering van het gedrag over de tijd: met name rijden onder invloed van alcohol of drugs en afleiding door telefoongebruik nemen toe⁵. Door deze veranderingen is het belang van veilig ingerichte infrastructuur en veilig gedrag groter.

Gezien de negatieve trend van verkeersslachtoffers spannen we ons in om meer grip te krijgen op factoren die invloed hebben op verkeersveiligheid. Daarnaast hebben de SPV-partners extra aandacht voor veilige infrastructuur, verkeershandhaving, educatie en voorlichting, in het bijzonder voor fietsveiligheid.

De SPV-partners sturen samen op verkeersveiligheid.



¹ [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

² [Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) en de bestuurlijke afspraken 2023-2024

³ Onder andere lessen uit de tussentijdse evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 [[verwijzen](#)]

⁴ Planbureau voor de Leefomgeving (2020) [Ontwikkeling Mobiliteit](#)

⁵ [De Staat van de Verkeersveiligheid 2024](#)

Begrippenlijst

SPV-partners – De partners van de landelijke overlegtafel die de bestuurlijke afspraken voor de periode van 2025 tot en met 2029 hebben ondertekend: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), Vervoerregio Amsterdam (VRA) Unie van Waterschappen (UvW), Openbaar Ministerie (OM) en Politie⁶. Wanneer nodig sluiten nieuwe partners aan.

Regionale overheden / regio's – De provincies, waterschappen, en vervoerregio's.

Wegbeheerders - Overheden die wegen in beheer hebben. Dit betreffen de Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen.

Landelijke alliantieoverleg / Bestuurlijk Overleg – Het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid, zoals bedoeld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030⁷). Aan de landelijke overlegtafel nemen de SPV-partners deel.

Stuurgroep SPV – Een directeurenoverleg, bestaande uit de SPV-partners. De Stuurgroep SPV neemt besluiten en geeft akkoord op de agenda en stukken voor het bestuurlijk overleg.

Kerngroep SPV – Een werkgroep bestaande uit de SPV-partners. De Kerngroep SPV bereidt de Stuurgroep SPV en het Landelijk Alliantieoverleg voor.

Regionale overlegtafels – De regionale overlegtafels, zoals bedoeld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030⁸. Dit zijn overleggen op regionaalniveau onder leiding van de provincies en vervoerregio's, waar partijen, waaronder lokale en regionale wegbeheerders en handhavingpartners, bij elkaar komen. De regionale overlegtafels bestaan uit bestuurlijke- en ambtelijke overleggen. In deze bestuurlijke afspraken wordt onder de regionale tafels ook de overlegtafels van IPO⁹ en VNG¹⁰ verstaan.

Risicogestuurd werken – Een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem. Hiervoor worden risicoanalyses, uitvoeringsagenda's, uitvoeringsprogramma's en eventueel tussenplannen van specifieke weggedelen van het wegennet gemaakt.¹¹

Uitvoeringsprogramma – Een actieplan van een wegbeheerder waarin maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid worden uitgewerkt en geprioriteerd; deze maatregelen worden vervolgens gekoppeld aan heldere doelstellingen en verantwoordelijkheden. Afhankelijk van het tijdsbestek vinden evaluaties aan het einde van de looptijd van de uitvoeringsprogramma plaats¹².

Risico-indicatoren / Safety Performance Indicators (SPI's) - Indicatoren die iets over de veiligheidskwaliteit van het verkeerssysteem zeggen zonder daarbij gebruik te maken van ongevalldata. De SPI's liggen op het terrein van veilige wegen, veilige voertuigen, veilige snelheden, veilige verkeersdeelnemers en hoogwaardige traumazorg.

Aanpak SPV - Aanpak SPV, bestaande uit CROW, richt zich op het bevorderen van 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Aanpak SPV is de opvolger van het Kennisnetwerk SPV, en bestond uit CROW en SWOV.

Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) – Een digitaal stelsel waarbij partijen binnen het mobiliteitsdomein, waaronder wegbeheerders, dataverstrekkingen en navigatiediensten, werken aan het beter benutten van de mobiliteitsdata.

⁶ OM en Politie committeren zich aan de inspanningsverplichtingen zoals opgenomen onder het kopje handhaving.

⁷ Zoals bedoeld in hoofdstuk 5 en figuur 8 van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

⁸ Zoals bedoeld in hoofdstuk 5 en figuur 8 van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

⁹ Het Vakbureau Verkeersveiligheid en de ambtelijke- en Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid en Infrastructuur

¹⁰ De Adviescommissie Ruimte, Wonen en Mobiliteit

¹¹ Zie [Factsheet Risicogestuurd beleid](#) van Aanpak SPV (voorheen Kennisnetwerk SPV)

¹² Zie [Stappenplan van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#) van Aanpak SPV (voorheen Kennisnetwerk SPV)

Werkgroep naar aanleiding van de propositie verkeershandhaving – Een werkgroep waarin CVOM, J&V, vertegenwoordig van de G4 samen uitvoering geven aan kansrijke oplossingsrichtingen om de verkeershandhaving te vergroten. De werkgroep is ontstaan naar aanleiding van de propositie “Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer”.¹³

Regionale handhavingsteams – De teams Infra die elke politie eenheid heeft. Deze teams kennen onderdelen die specifiek zijn belast met verkeerstoezicht en verkeershandhaving.

Basisteams van de Politie – De basisteams houden zich bezig met de basispolitiezorg zoals toezicht, handhaving en opsporing; op straat, preventieadvies, horecatoezicht, (nood)hulpverlening, intake en service, licht researchwerk, teamrecherche, handhaven van wetten en regelgeving op het gebied van wapens en munitie, en sluitingstijden van horecagelegenheden en winkels, en in voorkomende gevallen dus ook met verkeershandhaving. In feite begint het politiewerk bij basispolitiewerk en kunnen bij meer complexe zaken gespecialiseerde gecentraliseerde expertises worden bijgeschakeld of ingezet. Er zijn 168 basisteams en 11 teams INFRA.

¹³ [Handhavingspropositie 'Van versnipperde verantwoordelijkheden naar veilig verkeer'](#)

Uitgangspunten

- a) Deze bestuurlijke afspraken vormen voor de periode 2025-2029 de agenda voor de SPV-partners. Deze afspraken worden indien nodig naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen, op het jaarlijkse bestuurlijk overleg verkeersveiligheid bijgesteld. De SPV-partners dragen zorg aan de uitvoering van de afspraken en monitoren deze via de bestaande overlegstructuren.
- b) Iedere SPV-partner stelt samenwerking en het uitdragen van risicogestuurd werken voorop in de uitvoering van het SPV.
- c) Iedere SPV-partner draagt zorg voor een balans tussen de drie pijlers: educatie en voorlichting (education), infrastructuur (engineering) en handhaving (enforcement).
- d) Iedere SPV-partner geeft prioriteit aan het creëren, actualiseren en delen van relevante data die informatie geeft over verkeersveiligheid, zodat risicogestuurd werken mogelijk is.
- e) Gezien de huidige ongevallencijfers en prognoses spant iedere SPV-partner zich in om mogelijkheden te zoeken voor aanvullende financiële middelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- f) Iedere SPV-partner houdt aandacht voor de regionale governance; en zet zich in om de afstand tussen de regionale tafels en de kern- en stuurgroep te verkleinen.
- g) De SPV-partners benaderen verkeersveiligheid integraal. Zij zetten zich in dat verkeersveiligheid wordt meegenomen in beleidskeuzes op andere beleidsterreinen, zoals gezondheid en sociale zekerheid. Dit vraagt om een brede inzet van vele partijen, instanties, organisaties en burgers. Daarom investeren de SPV-partners tevens in samenwerking met alle mogelijke betrokken maatschappelijke partners.

Governance

1. De in 2019 opgestelde governance wordt door de SPV-partners blijvend tegen het licht gehouden. Hierbij wordt rekening gehouden met het verminderen van de afstand tussen de regionale tafel en de kerngroep, stuurgroep en Bestuurlijk Overleg en het betrekken van maatschappelijke partijen. De SPV-partners hebben de intentie om deze governance ook voort te zetten na 2029.
2. De SPV-partners monitoren de voortgang van de bestuurlijke afspraken. Zij kunnen indien nodig op het bestuurlijk overleg een voorstel doen om afspraken bij te stellen of nader uit te werken naar aanleiding van nieuwe maatschappelijke- en technologische ontwikkelingen.
3. Op de regionale tafels wordt tevens de voortgang van de uitvoering van het SPV, waaronder de implementatie van het risicogestuurd werken, op regionaal en lokaal niveau gemonitord. Deze voortgang wordt via de VNG, IPO, UvW, en de vervoerregio's jaarlijks besproken op Kerngroep SPV, Stuurgroep SPV en Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid.
4. De SPV-partners streven naar een representatieve vertegenwoordiging vanuit haar achterban en/of inliggende overheden en andere organisaties, zoals maatschappelijke partijen, uitvoeringsorganisaties, zelfstandige bestuursorganen, wetenschappelijke instituten en betrokken departementen. Zij worden, indien nodig, voor de kerngroep of stuurgroep uitgenodigd.
5. De SPV-partners stimuleren wegbeheerders de impact op de verkeersveiligheid te betrekken bij het maken van beleidskeuzes op andere beleidsterreinen, en specifiek rijden onder invloed en fietsveiligheid. Denk hierbij aan het betrekken van verkeersveiligheid als onderdeel van planvorming, niet alleen voor verkeersveiligheidsplannen, maar ook voor lokale veiligheidsplannen, omgevingsplannen en plannen in de openbare ruimte.
6. De SPV-partners evalueren samen het SPV richting het einde van haar looptijd, het Rijk coördineert deze evaluatie. Na deze evaluatie wordt door de SPV-partners bekeken of en zo ja op welke wijze het SPV-gedachtegoed wordt geborgd, waaronder de structurele aandacht voor verkeersveiligheid, het risicogestuurd werken, het beheer en de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsdata en financiering.
7. CROW start in 2025 het project 'De 3 E's in balans' met als doel om wegbeheerders handvatten te bieden hoe om te gaan met het verbinden van de drie E's in beleid en uitvoering. De SPV-partners bespreken de resultaten en toepassing ervan in 2026.

Risicogestuurd werken

8. In lijn met het SPV geven de wegbeheerders in Nederland blijvend effectieve invulling aan de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Dit vindt plaats in uitvoeringsprogramma's. De SPV-partners stellen zich ten doel dat alle regionale en lokale wegbeheerders en vervoerregio's in 2025 een uitvoeringsprogramma gereed hebben, en deze uitvoeren. Zij blijven deze iedere 3 tot 5 jaar actualiseren, zoals voorgeschreven door Aanpak SPV. Zo mogelijk stellen ze jaarlijks bij aan de hand van gestelde tussendoelen.
9. De SPV-partners ondersteunen wegbeheerders bij het risicogestuurd werken.
 - Het Rijk stelt subsidie beschikbaar aan CROW voor de Aanpak SPV in de periode 2025-2029.
 - De regionale overheden spannen zich in dat de kennis en tools over het risicogestuurd werken worden toegepast binnen hun inliggende gemeenten onder andere door het aanbieden van werksessies. Zij organiseren dit op basis van de behoefte en de voortgang in het risicogestuurd werken vanuit de inliggende gemeentes.

10. Extra aandacht gaat uit naar gemeenten die nog niet risicogestuurd werken.
 - In het eerste kwartaal van 2026 rapporteren de regio's in de overlegstructuur van het SPV over de gemeenten die nog niet over een uitvoeringsprogramma beschikken. In de kern- en stuurgroep en op de regionale tafels wordt vervolgens vastgesteld hoe de regio's deze gemeenten actiever gaan betrekken en hoe vanuit de regio's en SPV-partners maatwerk in ondersteuning geboden kan worden aan deze gemeenten.
11. De SPV-partners stellen op basis van meetbare indicatoren en beïnvloedbare risico's voor de periode tot en met 2029 concrete tussendoelstellingen op om een realistisch beeld te vormen welke doelen haalbaar en effectief zijn. Hierbij vormen de risico-indicatoren (SPI's) en de beleidsthema's van het SPV de basis. Hieruit volgt per betrokken partij een concrete inzet en bijhorende middelen. De opgestelde tussendoelstellingen en de inzet hierop wordt door de SPV-partners blijvend gemonitord.

Financiering

12. In 2025 stelt het ministerie van IenW het loket voor de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030) meerdere malen open. Gemeenten, provincies, waterschappen en de BES-eilanden (Bonaire, Saba en Sint Eustatius) kunnen tijdens meerdere aanvraagtijdvakken een aanvraag doen voor het resterende bedrag van ca. € 236 miljoen van het totaal van € 450 miljoen dat beschikbaar was gesteld voor veilige infrastructuur¹⁴. Hierbij valt te denken aan seniorproof wegontwerp, waarbij de infrastructuur is afgestemd op ouderen en het aanpakken van drukke schoolroutes langs 80- en 50 kilometerwegen zonder vrijliggend fietspad.
13. De SPV-partners spannen zich in om alle door het Rijk beschikbaar gestelde middelen te benutten voor kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen en stellen cofinanciering beschikbaar.
14. Iedere regio ondersteunt de inliggende gemeenten via een eigen financieringsinstrument ten bate van het vergroten van de inzet op verkeersveiligheid, zoals het bieden van cofinanciering, en geeft in 2026 op de kern- en stuurgroep inzicht in de inrichting hiervan.
15. De SPV-partners verkennen samen welke effectieve maatregelen en bijhorende middelen nodig zijn om de trend van stijgende verkeersslachtoffers te breken.
16. De SPV-partners brengen in 2026 de beschikbare innovatieve en structurele aanvullende financieringsmogelijkheden op regionaal, nationaal en Europees niveau in kaart ten behoeve van de uitvoering van maatregelen ten bate van verkeersveiligheid. Ontwikkelingen worden jaarlijks teruggekoppeld op de kern- en stuurgroep en de regionale tafels.

Handhaving (Enforcement)

17. De werkgroep propositie verkeershandhaving¹⁵ werkt verder aan de ontwikkeling van kansrijke en effectieve maatregelen die bijdragen aan het vergroten van de objectieve en/of subjectieve pakkans. Hier vloeien nieuwe bestuurlijke afspraken uit voort, die in het bestuurlijk overleg van 2026 worden gemaakt.
18. Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de samenwerking tussen de regio's, de regionale handhavingsteams en basisteams van de politie) om tot integrale acties te komen.
19. De SPV-partners nemen verkeershandhaving op als prioriteit. Dit gebeurt bijvoorbeeld door zich in te spannen om verkeersveiligheid op te laten nemen in de

¹⁴ [Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030](#)

¹⁵ [Handhavingspropositie 'Van versnipperde verantwoordelijkheden naar veilig verkeer'](#)

integrale veiligheidsplannen van de gemeenten en in de landelijke veiligheidsagenda. In de lokale driehoeken leidt dit tot een expliciete keuze voor de afweging van de inzet op verkeershandhaving ten opzichte van andere thema's.¹⁶

20. Het ministerie van Justitie en Veiligheid is het traject 'diepgaande beschouwing BOA-bestel' gestart. Hierbij wordt naar verschillende mogelijke toekomstscenario's met betrekking tot de ontwikkeling van het BOA-bestel gekeken. De diepgaande beschouwing moet antwoord geven op de vraag wat de rol en de taak van de buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) in de maatschappij is, welke bevoegdheden en uitrusting de BOA nodig heeft voor een adequate taakuitvoering en welke waarborgen daarbij noodzakelijk zijn. Deze inzichten worden meegenomen in de beoordeling of en hoe de bevoegdheden van BOA's verder uitgebreid kunnen worden, waaronder op het gebied van verkeershandhaving. Ook de resultaten en ervaringen ten aanzien van de eerdere uitbreiding van de bevoegdheden van BOA's op het gebied van verkeershandhaving, die sinds 1 januari 2024 gelden, worden hierin meegenomen.

Educatie en Voorlichting (Education)

21. De SPV-partners zetten zich blijvend in op verkeerseducatie en –voorlichting met behulp van de CROW Toolkit Verkeerseducatie¹⁷, en combineren deze aanpak waar mogelijk met de inzet op infrastructurele maatregelen en verkeershandhaving.
- Het Rijk continueert de financiering richting maatschappelijke partners (TeamAlert, Veilig Verkeer Nederland en SWOV) in het kader van onderzoek, voorlichting en educatie aan risicogroepen, waaronder kwetsbare ouderen, en jongeren.
 - Op decentraal niveau continueren de wegbeheerders, op basis van de actuele situatie, de inzet op verkeerseducatie en –voorlichting en intensiveren deze inzet waar mogelijk.
22. De SPV-partners voeren campagnes volgens de gezamenlijk jaarlijks vastgestelde campagnekalender. De SPV-partners maken gebruik van de voorlichtingsmateriaal die horen bij de campagnethema's die het Rijk samen met de partners ontwikkelt¹⁸. Naast deze afgestemde campagnes voeren regio's ook eigen verkeersveiligheidscampagnes en stellen materiaal beschikbaar voor andere partners.
23. De SPV-partners spannen zich in om uitingen van onveilig gedrag in communicatiemateriaal op andere beleidsterreinen te voorkomen. Daarnaast spannen de SPV-partners zich in om campagnemateriaal van andere beleidsterreinen te benutten om verkeersveilig gedrag te stimuleren.
24. De SPV-partners stimuleren het veilig gebruik van rijkhulpsystemen, zoals de intelligente snelheidsassistent (ISA). Hierbij wordt onder meer gebruik gemaakt van de door het Rijk beschikbaar gestelde producten¹⁹.

Infrastructuur (Engineering)

25. De SPV-partners streven naar een veilig en uniform wegontwerp. Bovendien zetten de SPV-partners zich ervoor in dat wegbeheerders de grootste verkeersveiligheidsrisico's die samenhangen met de inrichting en vormgeving van de weg, wegnemen of verminderen. Bij infrastructurele maatregelen worden de CROW richtlijnen en handreikingen gehanteerd als primair uitgangspunt voor de inrichting

¹⁶ De factsheet [Effectieve verkeershandhaving](#) is een passend hulpmiddel

¹⁷ [Toolkit verkeerseducatie](#)

¹⁸ <http://www.verkeersveiligheidscampagnes.nl/>

¹⁹ Zoals de jaarlijkse [Monitor Smart Mobility \(2024\)](#), het door de ADAS Alliantie gepubliceerde [ADAS Woordenboek \(2025\)](#) (Advanced Driver Assistance Systems) en eventuele toekomstige campagnes over het veilig gebruik van rijkhulpsystemen.

van de weg. Wegbeheerders maken hiervoor zo veel mogelijk gebruik van financiële middelen die regionale overheden en het Rijk beschikbaar stellen.

Fietsveiligheid

26. In het licht van de huidige ongevals- en risicocijfers en de prognoses op het gebied van fietsveiligheid, zet iedere SPV-partner zich extra in op het verbeteren van de fietsveiligheid.
27. SPV-partners hebben gezamenlijk besloten de € 50 miljoen voor vernieuwende maatregelen van de totale Rijksinvesteringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar te stellen voor extra inzet op fietsveiligheid. Hiervoor wordt het Meerjarenplan Fietsveiligheid [verwijzing PM] door het Rijk opgesteld. Alle SPV-partners dragen bij aan het opstellen en de uitvoering van dit plan. De uitvoeringstermijn van het Meerjarenplan Fietsveiligheid loopt tot 2033.
28. Het Rijk stelt een statement op over het stimuleren van de fietshelm in afstemming met de SPV-partners. De SPV-partners streven er naar dit statement gezamenlijk te ondertekenen en actief uit te dragen onder wegbeheerders en weggebruikers.
29. Gemeenten, provincies en waterschappen leggen zo veel mogelijk conform de CROW-richtlijnen vergevingsgezinde fietsinfrastructuur aan met behulp van cofinanciering vanuit regio en Rijk. De SPV-partners stimuleren dit. Het Rijk helpt decentrale overheden met het aanbieden van handreikingen voor verkeersveiligere fietsinfrastructuur.

Datahuishouding

30. De datahuishouding verkeersveiligheid wordt vanaf 2025 beheerd, onderhouden en verder ontwikkeld in samenwerking met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). De SPV-partners participeren in de governancestructuur Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM).
31. De SPV-partners werken via de governance van het DSM toe naar één dataportaal bij het NDW om verkeersveiligheid-data beschikbaar te stellen voor wegbeheerders. Wegbeheerders gebruiken deze verkeersveiligheidsdata om risico-gestuurd te werken.
32. Om beschikbaarheid van verkeersveiligheidsdata vanaf 2026 te garanderen, bespreken de SPV-partners in 2025 de borging van de verkeersveiligheidsdata; waaronder het stimuleren van het gebruik- en financiering van de datahuishouding.

Ondertekend door:

...

...

...

...