

World Canal Conference 2011

The Netherlands

Inleiding

De World Canals Conference is uitgegroeid van een enigszins lokaal initiatief om kennis te mobiliseren over het behoud en de revitalisatie van historische kanalen tot een groot jaarlijks evenement waar honderden mensen op af komen. In 1988 vond de eerste conferentie plaats in de Verenigde Staten met het Illinois & Michigan Canal als brandpunt. Het eerste decennium blijft het vooral een Angelsaksische bezigheid met conferenties in de Verenigde Staten, Canada en Groot Brittannië. In 1999 vond het eerste congres plaats op het vasteland van Europa: bij Lille en La Louvière. Vervolgens werd de geografische spreiding langzaam maar zeker vergroot met onder meer conferenties in Zweden (2005) en Servië (2009). Recent is besloten om tot een jaarlijkse roulatie te komen tussen Europa, Noord Amerika en Azië.



De onderwerpen die aan bod komen worden ook steeds gevarieerder. Naast de historie is er ook ruimte voor beschouwingen over bijvoorbeeld toerisme, herontwikkeling, stedelijke vernieuwing, waterbouwkunde en scheepvaart. De aandacht verbreedt zich daarmee van het kanaal op zich naar het kanaal en zijn omgeving en het gebruik ervan. Nu zijn de congressen een jaarlijks hoogtepunt voor tal van kanaalenthousiasten, ingenieurs, schippers, historici, planners, landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen en studenten.

De World Canals Conference 2011 in Nederland

Ik kijk terug op de 24e Wereld Kanaal Conferentie, die (nu pas) voor het eerst in Nederland werd gehouden. Het land met het dichtste vaarwegennetwerk ter wereld. Het land dat al eeuwenlang kanalen aanlegt. Het land met de drukst bevaren kanalen ter wereld. Kanalen zijn in Nederland blijkbaar zo algemeen, dat we ons er nauwelijks van bewust zijn. We hebben echter reden om trots te zijn. Net zoveel als dat we ook reden hebben om ons bezorgd te maken over de instandhouding en/of bevaarbaarheid van onze kanalen. De conferentie biedt een uitgelezen kans om eindelijk de Nederlandse kanalen in de schijnwerpers te zetten. Niet alleen internationaal gezien, maar juist ook ter vergroting van het bewustzijn over onze kanalen binnen Nederland zelf. Een speciaal opgerichte stichting (de Stichting World Canals Conference 2011 (WCC2011)) zal de conferentie voorbereiden. Initiatieven, papers, ideeën, sponsorschappen, e.d. worden door hun verzameld en beoordeeld. De officiële doelen van de conferentie zijn:

- bekendheid geven aan Nederland-Kanalenland;
- bundeling & uitwisseling van kennis;
- beleidsontwikkeling;
- bestendige aandacht voor kanalen.

Het congres is gehouden van 19 tot en met 24 september 2011 in de Martiniplaza te Groningen. Tijdens het congres werden er tal van excursies naar kanalen gemaakt. Deze excursies hebben plaatsgevonden in de drie noordelijke provincies. Hieronder volgt een beknopt verslag van het congres.



Excursie door het Veenpark bij Barger-Compascuum.

Verslag van de conferentie

Intro

Met een website over kanalen, hoe pril ook, raak je toch al gauw betrokken bij een initiatief als deze. Dat eerste contact werd vroeg in 2010 gelegd toen ik in Leeuwarden met mensen uit het veld mocht meedenken over het hoe en wat van deze conferentie. Later volgde meer contacten en ben ik persoonlijk meer betrokken geraakt bij ideeën over een top 10 van kanalen in Nederland en een omvattende kaart van de Nederlandse kanalen. Uiteindelijk heb ik vooral de werkzaamheden aan de Kanalenkaart opgepakt. Tijdens het congres heb ik een lezing gegeven over deze kaart, maar daarover later meer. Uiteraard is deze Kanalenkaart van Nederland ook op deze website te vinden. Naast deze lezing wilde ik verder vooral alles meemaken. Het gebeurt vrijwel nooit dat kanalen in het centrum van de aandacht staan. Met deze conferentie was dat eindelijk zover in Nederland. Daar kon ik niet wegblijven en zo heb ik een week vrij genomen en de gehele conferentie bezocht.

Zondag 18 september

De conferentie begon voor mij eigenlijk een dag eerder. Op zondag was er een voorafje in de vorm van de opening van de tentoonstelling 'In de vaart; nieuw gebruik van oude kanalen' in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen. Aan deze tentoonstelling heb ik samen met de ANWB meegewerkt in de vorm van de presentatie van een twaalfstal kanalen (in elke provincie één) en door het presenteren van de Kanalenkaart van Nederland. Het geheel zag er prachtig uit en paste goed in het monumentale gebouw van het museum. Uiteindelijk komt uit deze tentoonstelling ook het boek Nederland Kanalenland voort. Dit boek presenteerden mede auteur Hans Buiters en ik in oktober 2016 in Lelystad.



Tentoonstelling over 12 kanalen in het Noordelijk Scheepvaartmuseum.

Maandag 19 september

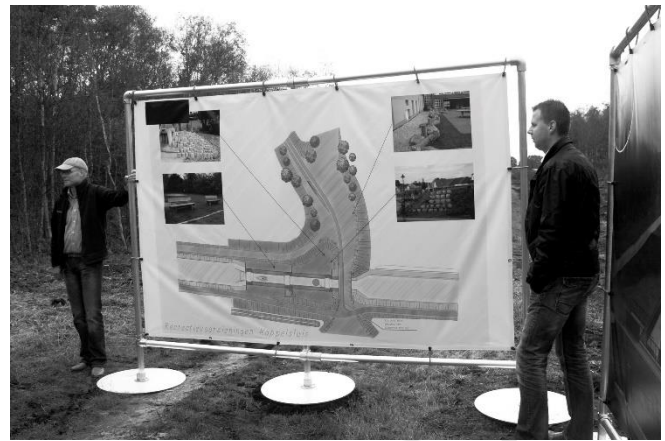
Op deze eerste dag stonden in de ochtend enkele wat meer algemene lezingen gepland door vertegenwoordigers van de sponsors. In de middag was er een excursie naar de in aanleg zijnde nieuwe vaarverbinding Erica-Ter Apel.

Ochtendlezingen

Wat mij uit de eerste lezing vooral is bijgebleven is het ontbreken van een vorm van standaardisatie bij de bediening van alle kunstwerken bij kanalen en de opgaven die dat met zich meebrengt om, met een gewenste groei van het vervoer over water, het systeem draaiende te houden en waar mogelijk te moderniseren. Hier sprak Joris Al onder andere over als HID van de Dienst Verkeer en Scheepvaart binnen Rijkswaterstaat. De Belgische professor Eric van Hooydonk hield een inspirerend verhaal over de oprichting van Watererfgoed Vlaanderen. Deze stichting is succesvol in het bij elkaar brengen van belangen en partijen ten behoeve van het behoud en de ontwikkeling van watergebonden erfgoed. Daarnaast fungeert deze stichting als vraagbaak en belangrijk informatiecentrum voor beleidsmakers en politici. In de zaal is veel enthousiasme over deze aanpak, die ook wel iets voor Nederland zou kunnen zijn.

Middagexcursie Vaarverbinding Erica-Ter Apel

In de middag is het tijd voor de eerste excursie. De bus brengt ons eerst naar Ter Apel waarbij de route ons grotendeels voert langs het Stadskanaal en het Ter Apelkanaal. Bij de jachthaven wordt gestopt voor koffie en een welkom waarin aandacht is voor deze kanaaldorpen. Vervolgens gaat de busreis verder naar Barger Compasuum. Hier wordt overgestapt op enkele 'platte schuiten' en varen we via het Oosterdiep en het Veenparkkanaal naar het Veenpark. Het kanaal door het park is recent gerestaureerd en verlengd en vormt een onderdeel van de nieuwe vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel. Deze vaarverbinding is een belangrijke schakel tussen het Overijsselse en Drentse vaarwegennet en het Groninger vaarwegennet, waarbij de aansluiting op het Duitse vaarwegennet bij Ter Apel van belang is. Net ten westen van het Veenpark is te zien dat men druk bezig is met deze werkzaamheden. Bij het Oosterbos, net ten oosten van Nieuw Dordrecht, wordt een koppelsluis gebouwd die een hoogteverschil van 5 meter zal overbruggen. Daarvoor was nu nog wat verbeelding nodig, maar op de plek zelf werden tekeningen getoond van hoe het zal gaan worden. Inmiddels zijn (februari 2013) de sluisdeuren geplaatst. Iets verder naar het westen werd stilgestaan bij de uitmonding van de nieuwe vaarverbinding in het Oranjekanaal bij Klazienaveen. Hier was al een bouwput aanwezig voor de te bouwen spaarsluis. Deze spaarsluis maakt gebruik van wateropslagbekkens, zodat tijdens het schutten niet meer dan de helft van het water verloren gaat.



Tekening van de ter plaatse te bouwen Koppelsluis van het nog aan te leggen Willem-Alexanderkanaal.

Dinsdag 20 september

Op dinsdag stonden enkel lezingen op het programma in Martiniplaza. Dit trok blijkbaar veel mensen van overheden, waterschappen en andere organisaties, want het zou de drukste dag worden van het congres. Elk half uur werden er gelijktijdig drie tot vier lezingen gegeven, zodat je van tevoren goed moest plannen wat je wilde zien. Bij de meeste lezingen waren de zalen goed gevuld met 30 tot 50 mensen. De eerste lezing die ik bezocht ging over het cultureel erfgoed van **de kanalen in Lombardije** van de sprekers Brichetti en Repossi. Het kanalenennetwerk in Lombardije dateert al uit de 12e eeuw. Er is in de loop van eeuwen aan gebouwd, onder andere door Leonardo Da Vinci en Napoleon. In de 20e eeuw verloor het zijn functie door het wegtransport. Nu is men bezig met restauratie. Dat gaat zeer geleidelijk. Het toerisme is de belangrijkste trekker. De foto's die werden vertoond laten een prachtig, maar soms erg vervallen stelsel zien.

De tweede lezing ging over **Waterwegen als toeristisch product** door Pot. In Nederland is water van groot belang, zowel voor scheepvaart als voor het woon- en leefklimaat. Voor kanalen ontstaat er een probleem als de economische functie verloren gaat. Een kanaal op zich is niet voldoende om toerisme aan te trekken. Je moet het als integraal onderdeel zien van de streek/stad/dorp waar het deel van uit maakt.

Zoek naar een pakkende naam (bijvoorbeeld Turfroute of Willemsroute) en combineer activiteiten rond dat thema. De strategie is om te komen van informeren, naar interactie en tenslotte naar connectie.

Vervolgens kom ik terecht bij een lezing over een **Russisch kanaalsysteem**, maar daar is me weinig van bij gebleven. Een gebied met kanalen en stuwmuren voor de elektriciteitsopwekking. Omdat veel sluizen niet meer functioneren is het systeem weer een soort natuurlijk riviersysteem geworden. Onduidelijk is wat ze daar nu echt mee willen.

De volgende lezing gaat over **Waterwegen als cultureel landschap** van Frits Niemeijer. Hij geeft aan dat kanalen niet veel aandacht krijgen in Nederland. Toch kun je ze zien als cultureel element dat past bij onze natte en lage ligging, als onderdeel van het landschap (maar ze worden veelal niet gezien als apart landschapselement en meestal nooit op de één of andere manier beschermd) of als waardevolle objecten (waarbij er nu wel steeds meer aandacht is voor de kanaalnetwerken, zoals in de veenkoloniën). Juist omdat ze zo typisch Nederlands zijn en een deel van ons (economische) bestaan en landschap uitmaken, moeten we in de toekomst kanalen beschermen.

De heer Harmsma spreekt over de **Historische waterwegen in Friesland** als onderdeel van de cultuurhistorische waardenkaart van Friesland. Juist omdat Friesland zo'n dicht waterwegennetwerk kent, zag men het historische belang ervan ook in. In de digitale inventarisatie is eerst gekeken naar de 64 belangrijkste routes. Vervolgens zijn hieraan de kanalen toegevoegd die de dorpen en steden aan deze routes koppelen. Door op deze wijze het stelsel in beeld te brengen heb je ze nog niet beschermd, maar je moet er nu wel rekening mee houden.



Bouw van de spaarsluis bij Klazienaveen in volle gang.

De volgende lezing betreft één van onze oudste kanalen: **de Corbulogracht**. Spreker J.W. de Kort leidt ons in in de geschiedenis. Het kanaal was met 1,5 meter vrij ondiep en kende een jaagpad. Ook wordt getoond hoe nu delen van dit kanaal zijn beschermd of zijn ingepast in nieuwe ontwikkelingen.

Na de lunchpauze volgt een lezing van Reinders over **de Trekvaarten uit de 17e eeuw in Groningen**. Aangegeven wordt dat in Groningen de trekvaarten niet zozeer werden gebruikt als verbinding tussen steden, maar als verbinding tussen de stad Groningen en het ommeland. Zowel de stad als de provincie heeft ze aangelegd, waarbij de stad de inzet vooral richtte op het zuidoosten en oosten waar de (te ontginnen) veengebieden lagen. Er wordt een pleidooi gehouden om te komen tot een integraal plan voor bescherming en ontwikkeling van deze vaarroutes.

Abrahamse hield een lezing over **de Haarlemmertrekvaart**. Veel hiervan is neergelegd in het fraaie boek 'Tussen Amsterdam en Halfweg'. Het toont de functieverandering van het kanaal door de jaren heen en de relatie met het omliggende landschap. Door het weer in gebruik te nemen zou je tot de beste bescherming ervan kunnen komen.

Een lezing over Maritieme archeologie ging wat langs me heen, maar er is veel moois te zien in Lelystad.

Vervolgens was er een goede lezing over, opnieuw, Groningen. Jan Voerman nam ons mee in zijn verhaal over **De spin in het web**. Deze spin was uiteraard Groningen. Hij toont ons de economische ontwikkeling van de streek langs de kanalen en de functie van de kanalen daarin. Het netwerk wordt door de tijd verbeterd, maar het zwaartepunt ervan verschuift door het Eemskanaal ook van het zuidoosten naar het noordoosten. Na 1945 worden veel kanalen gedempt. Pas na 1980 is er weer meer interesse in de kanalen. In de stad blijkt het erg moeilijk om de kanalen nog terug te brengen, maar in de veenkoloniën zie je het omgekeerde en komen veel oude vaarwegen weer terug in de dorpsbeelden.

Hans Buiten spreekt over de **kanalen als multimodale netwerken**. Hij zoomt daarbij in op de situatie van het Merwedekanaal in Utrecht en de veranderde positie van de kanalen in de afgelopen eeuw. Waar ooit in de jaren zestig wilde plannen waren voor het dempen van de vaarwegen, kwam er ook veel opstand en dat leidde uiteindelijk tot een compromis met veel minder demping.

Richard van den Hout van de ANWB spreekt over **multimodale recreatieve knooppunten**. Hij ziet in combinatie met de recreatieve trends, kansen voor (in onbruik geraakte) kanalen als ruggengraat voor een multimodaal netwerk. Ze vormen zo de verbindinglijn tussen plekken en gebieden en kunnen verschillende netwerken met elkaar verbinden (voet, fiets, boot). Je moet wel zorgen voor aantrekkelijke knooppunten langs deze lijnen, zodat er ook echt iets kan gaan ontstaan. Daarvoor moet je wel de kanalen herstellen en bevaarbaar maken. Met dit netwerkmodel kun je uiteindelijke economische en ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren en geef

je ook een antwoord op nieuwe recreatieve ontwikkelingen en eisen, waarbij variatie en keuzemogelijkheden van groot belang zijn.



Presentatie van de Kanalenkaart in Noordelijk Scheepvaartmuseum.

Woensdag 21 september

Na de vermoeiende lezingendag op dinsdag was woensdag een speciale dag omdat ik dan zelf mijn lezing zou houden. Helaas waren er veel minder bezoekers dan op de dinsdag. Wellicht omdat nu alleen in de ochtend lezingen stonden ingepland en in de middag een excursie naar Friesland op het programma stond. Lijkt mij juist reden genoeg om nu te komen, maar goed.

Ochtendlezingen

Ik besloot de lezingen te volgen die in dezelfde ruimte waren als waar ik mijn lezing moest geven. Er waren er vier gepland en ik was de derde spreker. De eerste lezing betrof het **Vaarwegenbeleid in Drenthe**. De sprekers Runsink en Bozuwa formuleerden de doelen van de provincie Drenthe. Deze zet vooral in op het stimuleren van de blueport Meppel en de dryport Emmen/Coevorden (opvang voor drukte uit het westen). Ten behoeve hiervan zullen de komende jaren investeringen worden gepleegd in het vaarwegennet en de kunstwerken (sluizen) daarin.

De volgende lezing ging over **elektrische boten** door de heer Durieux. Laat een mooi beeld zien

van toekomst van de recreatieve vaart (maar ook kleinschalig transport) en het toenemende belang van de elektrische boot daarin. Steeds meer zal met apps van alles te bedienen en regelen zijn.

Vervolgens was het mijn beurt. Mijn verhaal vertelt eerst over het hoe, wat en waarom van **De Kanalenkaart** om vervolgens op basis van deze Kanalenkaart de ontwikkeling en geografische verspreiding van de kanalen door het land te tonen. Dankzij mijn Engelstalige manager en mijn collega's als welwillend oefenpubliek, ging de presentatie in het Engels vrij soepel. Het enige jammere was dat er maar weinig mensen aanwezig waren. Voor wie de presentatie zou willen zien, klik hier.

De laatste presentatie werd gehouden door Sally Hall uit Zuid-Afrika. Zij had het over **het Hyson project**. Een verhaal over de aanleg van een kanaal van Botswana naar Zuid-Afrika dat als een soort kunstmatige bak boven het land ligt. Dit vervoert water naar Zuid-Afrika, maar ook aangelegene gebieden kunnen water tappen. Verder zouden er geautomatiseerde 'vlotten/boten' op varen die voor het vrachtvervoer zorgen. Ook worden er in bijzondere boten toeristische reizen op gemaakt. Grote aan te leggen stuwmeren zouden voor de voeding van het kanaal moeten zorgen. Sally is op zoek naar investeerders en heeft allerlei modelberekeningen waaruit blijkt dat transport per kanaal uiteindelijk goedkoper zal zijn dan per vrachtschip of trein. Het verhaal klonk prachtig, maar een ieder had het idee dat het te mooi was om waar te zijn en dat de daadwerkelijke uitvoering ervan bijna een onmogelijke taak zou zijn. Nu in 2013 lees ik ook niets meer over het project. Ik vrees dat de investeerders zijn uitgebleven.

Middagexcursie

Polderhoofdkanaal

In de middag stond de provincie Friesland op het programma. Er was keus uit drie excursies en ik koos voor een bezoek aan het Polderhoofdkanaal. Dit kanaal loopt van De Veenhoop bij de Wijde Ee naar de Nieuwe Vaart ten zuiden van Nije Beets. In Nije Beets werden we ontvangen en werd een beeld gegeven van de plannen. Het Polderhoofdkanaal is nu niet meer bevaarbaar, maar het plan is het kanaal te heropenen. Uiteindelijk is hier in 2005 toe besloten. Als voordelen worden genoemd: impuls regionale economie, nieuwe vitaliteit in de dorpen, het toevoegen van een ontbrekende schakel in het vaarwegennetwerk en het behouden van de cultuurhistorische objecten. De grootste werkzaamheden bestaan uit het opgraven en herstellen van de twee oude sluizen en het vervangen van een vijftal vaste bruggen. Bij de uitvoer van de werkzaamheden is een probleem ontstaan in de zin dat het kanaal bijzondere natuurwaarden heeft en dat die gecompenseerd dienen te worden. Dit heeft veel tijd in beslag genomen. In 2012 verwacht men weer aan de gang te kunnen en in 2015 moet het kanaal geopend worden (bij een bezoek aan het kanaal in januari 2013 blijkt er nog geen schot in te zitten. Er zijn enkele hardnekkige bezwaarmakers en dat maakt dat de proceduretijd sterk toeneemt).

Vervolgens is ter plekke het kanaal bezocht in Nije Beets. Hier ligt ook een aardig klein openluchtmuseum (It Damshûs) met de gerestaureerde Doeke Rollemasluis. Vervolgens is een bootocht over het kanaal gemaakt naar de opgraving van de oude sluis bij de monding in de Nieuwe Vaart. Een machtig gezicht om van onder het zand weer een fraaie stenen sluis te zien opduiken. Maar goed dat men deze sluizen heeft laten staan en enkel met zand hebben toegedekt. Ook het naastgelegen gemaal is zeker de moeite van een bezoek waard. Na het Polderhoofdkanaal

ging de reis naar Grou. Hier was tijd om wat rond te lopen. Vervolgens gingen we aan boord van een (wat te uitbundig) partyschip waarop het diner werd geserveerd. De vaartocht eindigde in Eernewoude waar de bus naar Groningen klaarstond.



Uitgraven van de oude sluizen in het Polderhoofdkanaal.

Donderdag 22 september

Donderdag was de laatste dag van de conferentie. Alhoewel, de buitenlandse gasten gingen in het weekend nog varen door de Randstad, maar dat liet ik aan mij voorbijgaan.

Ochtendlezingen

Op donderdag bezocht ik als eerste een lezing van mijn collega Frans Beune die vertelde **over de revitalisering in Stadskanaal**. Het meer zichtbaar en beleefbaar maken van het kanaal was daarbinnen een belangrijke opgave. Tevens liet hij het ontwerp van een nieuwe brug zien die met relatief weinig middelen is gerealiseerd (de Eurobrug).

Vervolgens was de afsluitende sessie waarin de Groningen Declaration werd bekrachtigd.

Middagexcursie

Groningen

In de middag was er de keuze tussen drie excursies in Groningen. Ik koos voor het bezoek aan de sluizen bij Gaarkeuken met tevens een

bezoek aan **Aduard** en het gebied rondom het Van Starckenborgkanaal. Een prima excursie die op een uitgereikte routekaart goed te volgen was. Het verhaal van het gebied en de aangedane bezienswaardigheden werden uitvoerig belicht. Het bezoek aan Aduard vond ik een openbaring. Wat een indrukwekkend klooster heeft hier ooit gestaan en wat een interessante sporen zijn daarvan nog terug te vinden.

Verder ging de rit ook vooral langs **het Van Starckenborghkanaal**. Hier is men druk bezig met een opwaardering naar een hogere vaarklasse. Het zichtbare effect hiervan is de bouw van een aantal nieuwe bruggen. Het bezoek aan de sluizen bij Gaarkeuken paste daar goed bij. Een sluis trekt met zijn dynamiek altijd wel veel bezoekers, maar ditmaal was het ook mogelijk in het sluisgebouw zelf te kijken. Indrukwekkend was het om te zien hoe van elk passerend schip tot in detail bekend is wat het vervoert, waar het vandaan komt, waar het heen gaat en met welke afmetingen rekening moet worden gehouden om de sluis zo goed mogelijk te vullen. Best wel leuk werk hebben deze moderne sluiswachters.

Aan het eind van de dag werd afgesloten met een diner in Groningen zelf en daarmee kwam het congres voor mij tot een einde.



De sluis bij Gaarkeuken.

Evaluatie

Van tevoren weet je niet goed wat je moet verwachten. Achteraf is het beeld helder. Deze kanalenconferentie wordt vooral bezocht door, voor het merendeel gepensioneerde, Amerikanen en Engelsen. Het zijn 'bootjesmensen' en minder mensen van de ruimtelijke en economische relevantie van een kanaal. De meeste aanwezige Nederlanders waren juist in deze thema's en de cultuurhistorie geïnteresseerd. Wat mij in de afgelopen dagen is bijgebleven van het congres laat zich verder in de volgende punten samenvatten:

- Je Engels gaat met sprongen vooruit door een conferentie te bezoeken met Engels als voertaal.
- Mij het schaamrood geregeld op de kaken stond bij het horen van de Engelstalige lezingen van veel van de Nederlandse sprekers. Dat ging niet iedereen zo goed af.
- Hoewel er achter de schermen toch wel enige paniek was over het (vullen van het) programma en het vervolgens doorlopen daarvan, was daar voor de schermen eigenlijk niets tot weinig van te merken. Dat heeft de organisatie dus gewoon goed gedaan.
- Jammer was het wel dat er weinig tijd zat tussen de lezingen. Dit maakte het vaak wat hectisch om van de ene zaal naar de andere te komen en dat gaf steeds wat onrust bij het begin van de volgende lezingen.
- Ik zelf achteraf gezien erg teleurgesteld ben dat ik niet op dinsdag mijn lezing kon houden. Er waren toen veel meer bezoekers aanwezig. Als ik dat van tevoren had geweten.
- Deze conferentie heeft vooral aandacht besteed aan de drie noordelijke provincies. Eerlijk gezegd was er voor meer ook geen tijd, maar ik vond het wel jammer dat de aandacht zo slechts op een deel van het Nederlandse kanalennetwerk kwam te liggen.
- Nu maar hopen dat deze conferentie de kanalen ook in de toekomst wat meer voor het voetlicht weet te plaatsen. Daar zijn we

natuurlijk zelf ook verantwoordelijk voor. In die zin kan ik in ieder geval vermelden dat ik meewerk aan het schrijven van een boek over de kanalen in Nederland. Dit boek moet in 2014 uitkomen. Uiteindelijk is dit 2016 geworden.



Informatie

- [de internationale website van het World Canals Conference](#)
- [De Groningen Declaration](#)



© 2011, Kanalen in Nederland

Geplaatst: 11 september 2011 – Update: 2 december 2017