

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

**LET OP: Je kunt dit examen maken met de 51e druk of met de 52e druk van de atlas.  
Schrijf op de eerste regel van je antwoordblad welke druk je gebruikt, de 51e of de 52e.**

*Bij elke vraag is aangegeven welke bron(nen) en atlaskaart(en) nodig zijn voor de beantwoording.  
De kaartnummers verwijzen naar de 51e druk, of, als ze tussen haakjes staan, naar de 52e druk van de atlas.*

## Migratie en Vervoer

Vanaf omstreeks 1965 zijn er veel arbeidsmigranten vanuit de Noord-Afrikaanse landen en Turkije naar West-Europa getrokken. Deze migratie is selectief naar leeftijd.

3p 1  A: Tot welke leeftijdsgroep behoorden de meeste arbeidsmigranten die sinds 1965 naar West-Europa zijn getrokken?

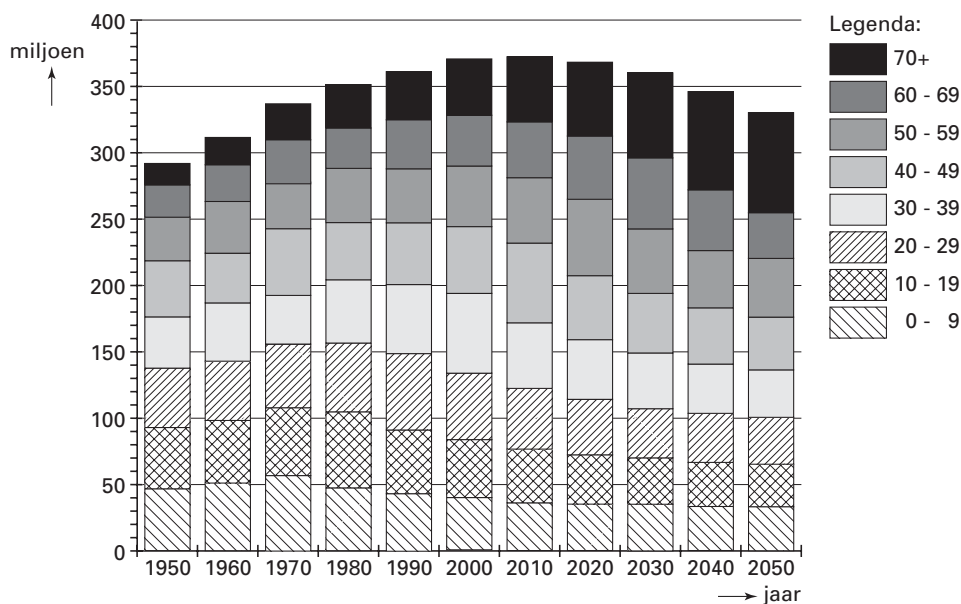
Kies uit:

- 5–20 jaar
- 20–35 jaar
- 35–50 jaar

B: Noem twee redenen waarom, juist in deze leeftijdsgroep, velen naar West-Europa zijn getrokken.

bron 1

### Bevolkingsontwikkeling naar leeftijdsklasse in West-Europa, 1950–2050 (2000–2050: prognose)



bron: Mammey, U., *Europa im Fokus internationaler Migration*, Geographische Rundschau, Februar 2001

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

Gebruik bron 1 bij vraag 2.

Bij de vragen 2 tot en met 4 vergelijk je verschijnselen en gebieden met elkaar, leg je relaties tussen die verschijnselen en gebieden en beoordeel je een conclusie.

Tot de beroepsbevolking van West-Europa behoort vooral de leeftijdscategorie 20–60 jaar. Je mag veronderstellen dat er een relatie is tussen migratie en de verandering in de leeftijdsopbouw van de bevolking van West-Europa.

Als we aannemen dat de in bron 1 voor de periode na 2000 genoemde cijfers kloppen, dan zou je op basis van deze bron de volgende conclusie kunnen trekken:

'De veranderde leeftijdsopbouw van de bevolking van West-Europa maakt een forse toename van de arbeidsmigratie naar West-Europa in de periode 2010–2020 noodzakelijk.'

- 6p 2  A: Kun je, met behulp van de gegevens uit bron 1, deze conclusie wél of niet trekken? Geef een argument voor je keuze.

De meeste West-Europese regeringen maken zich zorgen over de in bron 1 geschetste ontwikkeling van de leeftijdsopbouw. Zij vinden echter immigratie van jonge arbeidskrachten geen oplossing voor de dreigende problemen op de arbeidsmarkt.

B: Noem twee andere manieren waarop deze dreigende problemen op de arbeidsmarkt ook opgelost zouden kunnen worden.

Zelfs als de West-Europese landen er in slagen de komende jaren hun eigen beroepsbevolking op peil te houden zodat er geen arbeidsmigranten nodig zijn, dan nóg is de verwachting dat er een groot buitenlands migratieoverschot zal zijn naar de landen in West-Europa.

C: Noem twee categorieën buitenlandse migranten die naar West-Europa zullen blijven komen.

---

bron 2

Volgens recente scenarioberekeningen van de Verenigde Naties zouden in de landen van de Europese Unie tussen 1995 en 2050 zo'n 47 miljoen migranten en hun afstammelingen nodig zijn om de afname van de bevolking te compenseren. Er zouden 80 miljoen mensen nodig zijn om de potentiële beroepsbevolking op het peil van 1995 te houden.

vrij naar: Nimwegen, N. van en G. Beets, *Nederland immigratieland*, in: *Demos 8, september 2000*

Gebruik bron 2 bij vraag 3.

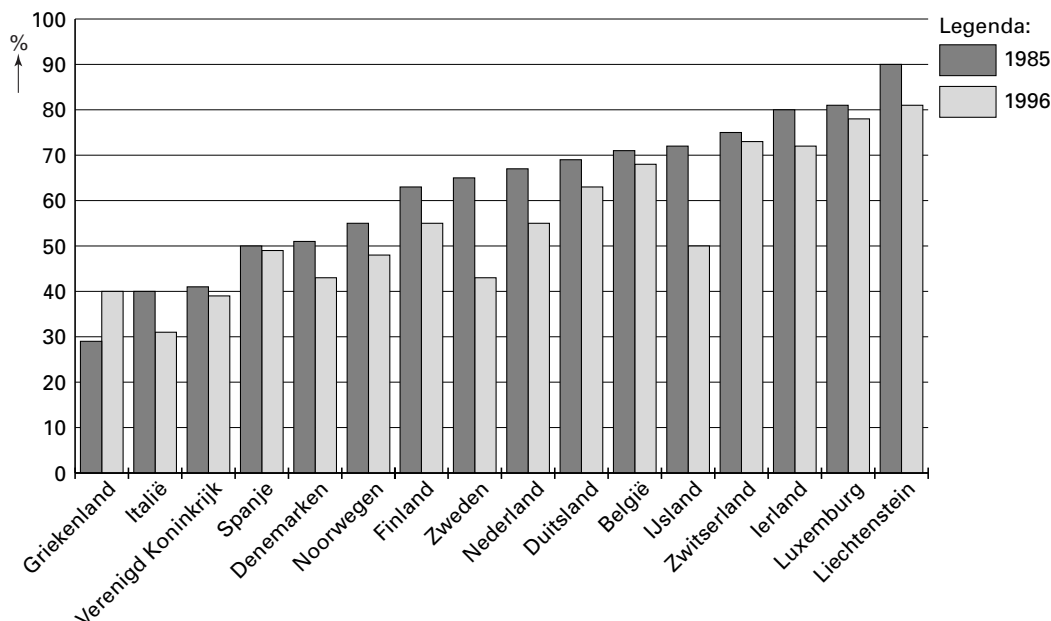
De landen van de Europese Unie zijn niet van plan om voor het op peil houden van de potentiële beroepsbevolking het scenario, zoals geschetst in bron 2, als basis voor het migratiebeleid te nemen.

- 2p 3  Noem één *niet-demografische* reden waarom veel landen van de Europese Unie tegen het scenario van de Verenigde Naties zullen zijn.

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

bron 3

Aandeel van de vijf grootste immigrantengroepen, als percentage van de totale buitenlandse bevolking, in 1985 en 1996



bron: Salt, J., e.a., *Patterns and trends in international migration in Western-Europe*, Eurostat, Luxemburg, april 2000

Gebruik bron 3 bij vraag 4.

Tussen 1985 en 1996 laten de gegevens van de in bron 3 genoemde landen (met uitzondering van Griekenland) een bepaalde ontwikkeling zien.

- 3p 4  A: Beschrijf deze ontwikkeling.  
B: Noem een categorie immigranten die voor een belangrijk deel heeft bijgedragen aan de bedoelde ontwikkeling.

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

bron 4 **Bevolking in gemeenten met 100.000 of meer inwoners, 1 januari 2000**

	1900	1920	1940	1960	1980	2000	1900=100
	x 1000 abs.						index
Almere	–	–	–	–	–	143	–
Amersfoort	19	31	49	70	88	126	661
Amsterdam	511	647	801	870	717	731	143
Apeldoorn	26	46	73	103	138	153	595
Arnhem	57	71	90	124	128	138	243
Breda	26	30	52	107	117	161	615
Dordrecht	38	54	63	82	107	120	312
Ede	15	22	36	56	83	102	669
Eindhoven	5	46	113	166	194	202	4092
Emmen	19	40	49	66	90	106	546
Enschede	24	42	91	124	143	150	614
Groningen	67	89	122	144	161	173	260
Den Haag	206	360	504	606	457	441	214
Haarlem	64	76	140	169	158	148	232
Haarlemmermeer	17	23	33	43	78	111	671
's-Hertogenbosch	31	38	49	71	88	129	423
Leiden	54	61	78	96	103	117	218
Maastricht	34	41	68	90	109	122	357
Nijmegen	43	67	95	130	148	152	356
Rotterdam	319	506	620	730	579	593	186
Tilburg	41	62	97	137	152	193	475
Utrecht	102	138	165	254	237	234	229
Zaanstad	–	–	–	129	136	–	–
Zoetermeer	1	2	5	8	64	110	9064
Zwolle	31	35	43	56	82	106	346

bron: *Werkverband periodieke rapportage bevolkingsvraagstukken, Bevolkingsvraagstukken in Nederland anno 2000*

Gebruik bron 4 bij de vragen 5 tot en met 7.

*Bij deze vragen vergelijk je verschijnselen en gebieden met elkaar en leg je relaties tussen die verschijnselen en gebieden.*

Uit bron 4 blijkt dat Eindhoven en Zoetermeer zeer hoog scoren op de index. Dit is voor een belangrijk deel veroorzaakt door het hoge vestigingsoverschot. Het vestigingsmotief van de migranten die naar Eindhoven trokken, verschilde over het algemeen van de migranten die naar Zoetermeer trokken.

- 2p 5  A: Wat was het belangrijkste motief voor vestiging in Zoetermeer?  
B: Wat was het belangrijkste motief voor vestiging in Eindhoven?

- 2p 6  In welke gemeente van bron 4 zal in 2000 de gemiddelde leeftijd het laagst zijn geweest?

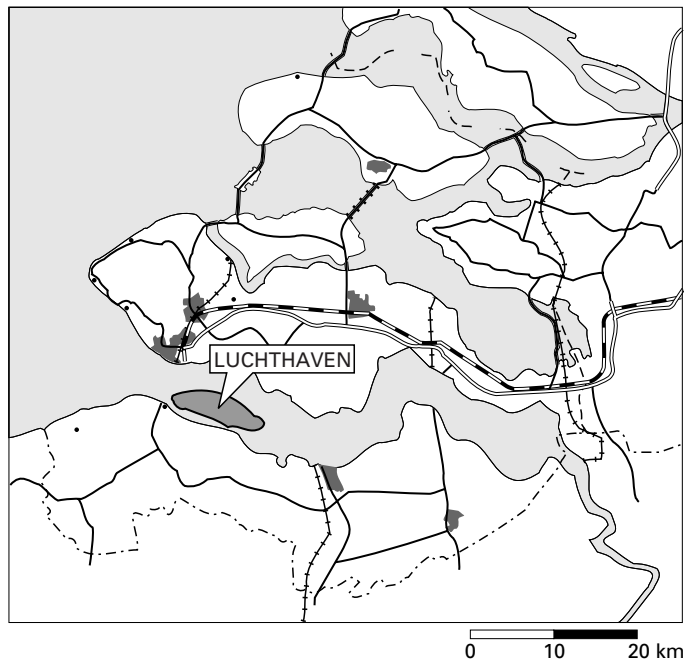
In de periode 1960–1980 trad er in Amsterdam en Rotterdam een versnelling van de vergrijzing op, terwijl er in de periode 1980–2000 juist een tegengestelde ontwikkeling plaatsvond.

- 4p 7  Leg voor beide perioden apart uit, op welke wijze de migratie hierin een rol heeft gespeeld.

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

bron 5

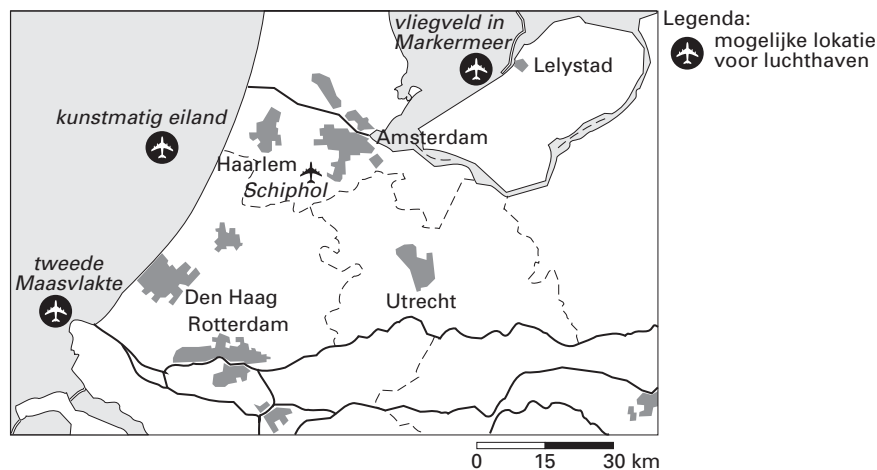
## Plan van een groep ondernemers voor een tweede nationale luchthaven in de Westerschelde



bron: Trouw, 19-12-1999

bron 6

## Drie mogelijke locaties voor een tweede nationale luchthaven



vrij naar: De Grote Bosatlas, 2001

Gebruik de bronnen 5 en 6 bij de vragen 8 tot en met 11.

Bij deze vragen vergelijk je verschijnselen en gebieden met elkaar, leg je relaties tussen die verschijnselen en gebieden, verander je van ruimtelijke schaal en confronteer je dimensies met elkaar.

In december 1999 heeft Schiphol van de regering toestemming gekregen om verder te groeien zolang de luchthaven binnen de grenzen van een nieuwe milieuvergunning blijft. Een drietal locaties waar mogelijk een tweede nationale luchthaven gebouwd kon worden om te dienen als overloop voor Schiphol, zijn (voorlopig?) van de baan. Naast de regering heeft ook een groep ondernemers een plan gemaakt voor een tweede nationale luchthaven, en wel op een locatie in de Westerschelde.

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

havovwo.nl

- Op nationale schaal is, volgens de rijksoverheid, de locatie in de Westerschelde geen geschikte plaats voor een tweede nationale luchthaven.
- 2p 8  Leg uit waarom, uitgaande van de nationale schaal, deze locatie volgens de rijksoverheid, ruimtelijk gezien ongunstig is.

- Veranderen we echter van ruimtelijke schaal dan blijken er ook argumenten te zijn vóór de aanleg van een tweede nationale luchthaven in de Westerschelde.
- 2p 9  Noem een argument vóór de aanleg van een tweede nationale luchthaven in de Westerschelde.

bron 7

## Functies van de alternatieve locaties voor een tweede nationale luchthaven

- Afhandeling van de passagiers en vracht via Schiphol
- Overname van een deel van de vracht- en chartervluchten van Schiphol
- Overname van een deel van de transferfunctie van Schiphol

*bron: Luchthaven Schiphol 1997 in: Oosterhaven, J., Flevoland Airport beste keus, in: Geografie, jaargang 6, nummer 5, oktober 1997*

*Gebruik ook bron 7 bij vraag 10.*

- 2p 10  A: Welke van de functies, genoemd in bron 7, zou het beste gerealiseerd kunnen worden op de locatie in de Westerschelde?  
B: Geef één argument voor je keuze.

bron 8

## Kosten/batenanalyse van de doorgroei van Schiphol op alternatieve locaties

	Noordzee	Tweede Maasvlakte	Markermeer
<b>Kostenposten:</b>			
Aanleg vliegveld	zeer hoog	zeer hoog	zeer hoog
Inpoldering	zeer hoog	hoog	hoog
Ontsluiting	zeer hoog	zeer hoog	zeer hoog
<b>Baten:</b>			
Reistijdwinst	hoog	hoog	zeer hoog
vanwege transfers (overstappen)	zeer hoog	gering	zeer hoog

*bron: Luchthaven Schiphol 1997 in: Oosterhaven, J., Flevoland Airport beste keus, in: Geografie, jaargang 6, nummer 5, oktober 1997*

*Gebruik ook bron 8 bij vraag 11.*

- Om te kunnen bepalen welke locatie het meest geschikt is voor de aanleg van een tweede nationale luchthaven moeten de kosten en baten voor de drie genoemde alternatieve locaties met elkaar vergeleken worden.
- Bron 8 geeft een onvolledig beeld van de kosten van de aanleg van een tweede nationale luchthaven op alternatieve locaties. Deze kostenposten hebben namelijk alle betrekking op de economische dimensie.
- Er zijn echter ook nog kosten die betrekking hebben op andere dimensies.
- 2p 11  Noem nog twee kostenposten die betrekking hebben op andere dimensies die je in deze kosten/batenanalyse moet betrekken om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden tot de aanleg van een tweede nationale luchthaven.

Gebruik het statistisch overzicht uit de atlas bij de vragen 12 en 13.

Bij deze vragen kies je uit een overmaat aan gegevens, beoordeel je de geschiktheid van gegevens voor een bepaald doel en noem je argumenten voor een bepaalde mening.

In het statistisch overzicht worden bij Europa, in de rubriek verkeer, gegevens over de omvang van het vliegverkeer per Europees land weergegeven.

- 4p 12  Zijn deze gegevens wél of niet geschikt om de noodzaak tot uitbreiding van de Nederlandse luchthavens, bij Schiphol of op één van de drie alternatieve locaties, aan te geven? Noem twee argumenten voor je antwoord.

Toen deskundigen in 1990 werd gevraagd wat de groeikansen voor Schiphol zouden zijn tussen 1990 en 1998, waren de meningen verdeeld. Een groep onderzoekers verwachtte dat Schiphol, gelet op internationale ontwikkelingen, haar positie ten opzichte van andere grote luchthavens zeker zou kunnen handhaven. Anderen verwachtten echter dat, uitgaande van de ongunstige binnenlandse situatie, Schiphol grote problemen zou krijgen om de vierde positie binnen de Europese luchthavens te handhaven.

- 4p 13  A: Zoek met behulp van het statistisch materiaal Europa, in de rubrieken 'algemeen', 'bevolking' en 'economie', twee gegevens die volgens de tweede groep deskundigen de ongunstige binnenlandse situatie voor Schiphol ten opzichte van andere grote West-Europese luchthavens veroorzaken.  
B: Leg uit waarom je juist deze twee gegevens hebt gekozen.

bron 9

## VEEL VRAAGTEKENS BIJ BUNDELING VERVOERSSTROMEN

Door onze verslaggever ARNHEM – De bundeling van de (inter)nationale vervoersstromen over de A15, zoals deze week voorgesteld door de provincies Gelderland en Overijssel, roept zowel bij de betrokken regio- en gemeentebesturen als bij het bedrijfsleven veel vraagtekens op. De bundeling van het doorgaande

vrachtvervoer tussen de Randstad en Duitsland over de 'trimodale' A15-route (weg, water en spoor) zou andere wegen moeten ontlasten. Vanuit het Knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt de bundeling over de 'A15-as' van harte begroet. Andere steden in Gelderland zijn, hoe algemeen en 'ver weg' de plannen nog zijn, veel minder enthousiast.

vrij naar: *Veel vraagtekens bij bundeling vervoersstromen, De Gelderlander, 21-5-1999*

Gebruik bron 9 en de atlaskaarten 32-33 (52e druk: 36-37), 52B (52e druk: 58B) en 55B (52e druk: 61B) bij de vragen 14 en 15.

Bij deze vragen geef je argumenten voor een bepaalde mening.

Uit kaart 55B (52e druk: 61B) blijkt dat er dwars door Midden-Nederland een hoofdverbinding van het goederenvervoer komt te liggen tussen Rotterdam en Arnhem-Nijmegen. De provinciebesturen van Overijssel en Gelderland stellen voor om de (inter)nationale vervoersstromen langs deze hoofdverbinding te laten lopen en in het knooppunt Arnhem-Nijmegen een groot multimodaal transportcentrum te realiseren.

- 2p 14  Geef twee verkeersgeografische argumenten waarom juist deze locatie aan deze as zeer geschikt is voor zo'n multimodaal transportcentrum.

Vanuit het knooppunt Arnhem-Nijmegen is de bundeling langs deze as van harte begroet. Twee andere grote gemeenten in de provincie Gelderland, Apeldoorn en Ede, zijn minder positief over met name de economische gevolgen op de langere termijn. Het zou, volgens de besturen van beide gemeenten, wel eens kunnen leiden tot een bijstelling van het gemeentelijk ruimtelijk beleid.

- 2p 15  Met welke argumentatie kun je tot bovenstaand standpunt komen?

# Eindexamen aardrijkskunde havo 2002-II

*Gebruik atlaskaart 53 (52e druk: 59) bij vraag 16.*

De provincies Gelderland (en Overijssel) hebben ook een ecologisch argument om de vervoersstromen te bundelen langs de A15-as.

- 1p **16**  Welk waardevol landschap zal in de toekomst meer ontzien worden door de bundeling langs de A15-as?

*Gebruik de kaarten van pagina 55 (52e druk: 61) van de atlas bij vraag 17.*

*Bij deze vraag selecteer je een kaart en geef je een argument voor een bepaalde mening.*

De snelweg A15 moet volgens de plannen van de provincies Gelderland en Overijssel in de toekomst nog doorgetrokken worden en in de buurt van Zevenaar aansluiten op de A12. Volgens de Gelderse Milieufederatie levert bundeling van de vervoersstromen over de A15-as vanuit milieuoogpunt ook nadelen op voor de natuur.

- 2p **17**  Kies één van de kaarten op pagina 55 (52e druk: 61) en geef bij dat kaartnummer aan welk nadeel de bundeling van vervoersstromen op de A15-as zal hebben voor de natuur.