

Migratie en vervoer

Opgave 1 – Segregatie en integratie

Gebruik de bronnen 1 en 2 van het bronnenboekje.

De ruimtelijke spreiding van niet-westerse allochtonen in Nederland in de jaren zestig van de twintigste eeuw was onregelmatig. Deze spreiding is te bestuderen op drie schaalniveaus: nationaal, regionaal en lokaal. Op regionale schaal zien we in de jaren zestig een concentratie van niet-westerse allochtonen in de (grote) steden.

- 2p **1** Beschrijf de spreiding van de niet-westerse allochtonen op de twee andere schaalniveaus.

De leeftijdsopbouw van de niet-westerse allochtonen in de grote steden zal volgens het CBS veranderen.

- 2p **2** Bereken wat er gebeurt tussen 2005 en 2025 met het aandeel niet-westerse allochtonen binnen de totale groep 65-plussers in Amsterdam volgens de prognoses van het CBS. Onderbouw je antwoord met cijfers uit de grafieken en bereken ook het percentage niet-westerse allochtonen binnen de totale groep 65-plussers in Amsterdam.

Het CBS verwacht tussen 2005 en 2025 een verandering in leeftijdsopbouw van de niet-westerse allochtonen in de grote steden.

- 2p **3** Geef twee demografische oorzaken van die verandering in leeftijdsopbouw.

Stelling: "Het gegeven dat meer niet-westerse allochtonen naar de randgemeenten verhuizen, is een aanwijzing dat het integratieproces vordert."

- 1p **4** Geef een argument vóór deze stelling.

Migratie en vervoer

Opgave 1 – Segregatie en integratie

bron 1

Segregatie in de buitenwijk

Net als autochtonen verhuizen welvarende migranten tegenwoordig van stad naar randgemeente. Wat blijkt? De migranten van allochtone afkomst hebben andere voorkeuren.

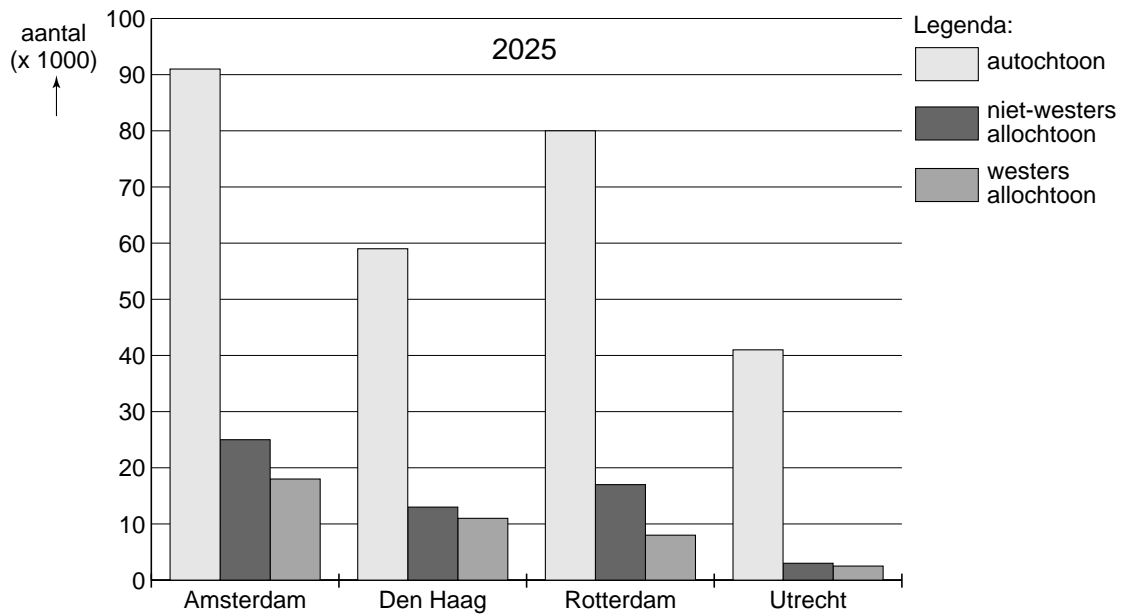
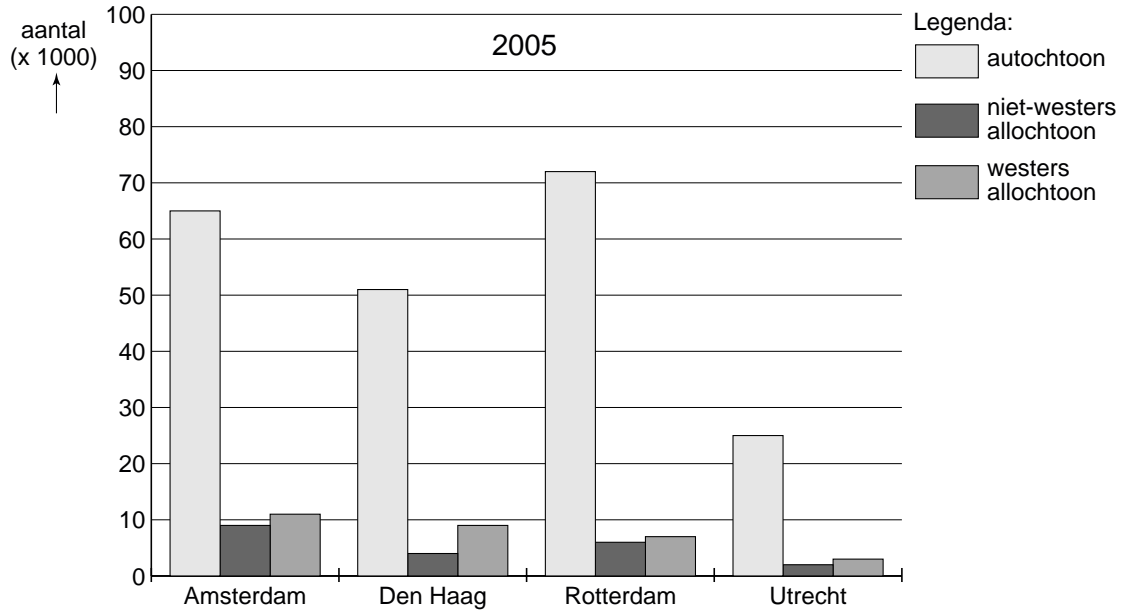
Na autochtonen vertrekken steeds meer allochtone migrantengroepen uit de grote steden naar randgemeenten. Maar deze migranten verhuizen niet in het spoor van de autochtonen; zij hebben hun eigen vestigingsplaatsen. Dat concluderen het Ruimtelijk Planbureau en het Centraal Bureau voor de Statistiek in een onderzoek waarbij ze het verhuisgedrag in 2004 bekeken.

De verschillen in vestigingskeuze zijn het duidelijkst bij migranten uit Amsterdam en Rotterdam. Terwijl autochtonen uit Amsterdam vooral verhuisden naar Haarlemmermeer en Amstelveen, vertrekken niet-westerse migranten vooral naar Almere. (...) Rotterdamse autochtonen verhuisden met name naar Barendrecht. Niet-westerse migranten uit Rotterdam trokken daarentegen vooral naar Capelle aan den IJssel en Schiedam. (...)

vrij naar: Robert Stiphout; Elsevier, 25 februari 2006

bron 2

Aantal allochtone en autochtone personen van 65 jaar of ouder in de vier grote steden, 2005 en 2025



vrij naar: CBS, Bevolkingstrends 2006, 3e kwartaal 2006

Opgave 2 – De status van Rotterdam als mainport

Gebruik de bronnen 3 en 4 van het bronnenboekje.

- 2p **5** Rotterdam vervult zowel de functie van eindhaven als van transithaven. Welke van beide functies zal door de aanleg van de Tweede Maasvlakte het meest versterkt worden?
Beargumenteer je keuze vanuit het nationale overheidsbeleid.
- 2p **6** Voorstanders van de aanleg van de Tweede Maasvlakte geven aan dat de aanleg nodig is vanwege schaalvergroting in de transportsector. Geef twee argumenten die voorstanders kunnen gebruiken om hun standpunt te ondersteunen.
- 2p **7** De aanleg van de Tweede Maasvlakte kan de gebruikswaarde van het leefmilieu in delen van het Rijnmondgebied flink aantasten. Leg dit uit.
Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.
- President-directeur Hans Smits (van het Havenbedrijf Rotterdam nv): “Willen we onze internationale concurrentiepositie vasthouden, dan moeten in 2013 de eerste schepen in de Tweede Maasvlakte kunnen afmeren. Tot die tijd kan de bestaande haven de groei opvangen.”
- 2p **8** De haven van Rotterdam is op de lijst van wereldhavens gezakt van de eerste naar de derde plaats (gegevens 2006). Waarschijnlijk zal Rotterdam op deze lijst nog verder zakken. Ondanks bovenstaande uitspraak van president-directeur Hans Smits hoeft mainport Rotterdam, ook op continentale schaal, niet bang te zijn voor zijn positie. Geef twee redenen waarom mainport Rotterdam niet bang hoeft te zijn voor zijn positie op Europese schaal.

Opgave 2 – De status van Rotterdam als mainport

bron 3

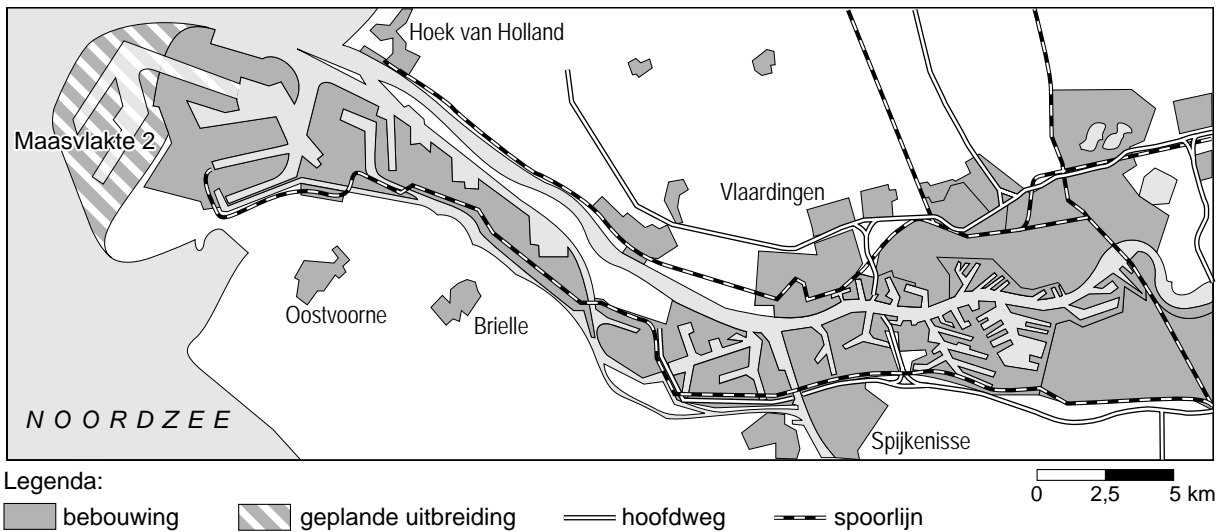
Havenbedrijf Rotterdam verheugd met instemming Nederlands parlement
Aanleg Maasvlakte 2 kan starten in 2008.

Op 10 oktober 2006 heeft het Nederlandse parlement in overgrote meerderheid ingestemd met aanleg van Maasvlakte 2, het nieuwe havengebied van Rotterdam. Daarmee is het licht op groen gezet voor de volgende fase: in 2007 moet een aantal ruimtelijke ordenings- en vergunningsprocedures doorlopen worden, voordat in 2008 gestart kan worden met de daadwerkelijke aanleg. (...)

vrij naar: Havenbedrijf Rotterdam nv, 10 oktober 2006

bron 4

Havenkaart Rijnmond



vrij naar: www.portofRotterdam.nl, 2006

Opgave 3 – Intermodaal transport in Nederland

Gebruik bron 5 van het bronnenboekje.

- Het concurrentievoordeel van het wegvervoer op nationale schaal wordt steeds kleiner ten opzichte van bijvoorbeeld de containerbinnenvaart.
- 1p **9** Geef hiervoor een verkeersgeografische oorzaak.

Ook mogelijke plannen van de overheid hebben de vervoerders ertoe gebracht om een alternatief voor het vervoer over de weg te zoeken. De nationale overheid in Nederland heeft een aantal plannen gemaakt waarbij gebruikers moeten betalen voor het gebruik van de wegen. Eén van deze plannen is het invoeren van het rekeningrijden.

Naast ongunstige gevolgen kan het invoeren van rekeningrijden ook gunstige gevolgen hebben voor het wegvervoer.

- 2p **10** Beredeneer waarom het invoeren van rekeningrijden gunstig kan zijn voor de concurrentiepositie van het wegvervoer op nationale schaal ten opzichte van de binnenvaart en het vervoer per spoor.
- Je redenering moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.*

In 2007 is de Betuweroute officieel geopend. Deze spoorlijn is ruim tien jaar onderwerp van felle discussies geweest.

Argumenten vóór aanleg van de Betuweroute zijn onder andere:

- a Het milieu wordt gespaard, want vervoer per spoor is minder belastend voor het milieu dan vervoer over de weg.
 - b Er zijn minder fileproblemen, want de Betuweroute zorgt voor meer intermodaal vervoer, waardoor het aandeel van het wegvervoer zal afnemen.
 - c De Betuweroute stelt Rotterdam in staat zijn rol als mainport van West-Europa optimaal te vervullen.
- 3p **11** Met welke gegevens uit bron 5 kun je de argumenten a, b en c ondersteunen?

Het in gebruik nemen van de Betuweroute kan invloed hebben op de kwaliteit van woonomstandigheden van inwoners van Breda, Tilburg en andere grote steden in Noord-Brabant.

- 2p **12** Leg uit waarom bovenstaande zin juist kan zijn.
- Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.*

Het in gebruik nemen van de Betuweroute zorgt volgens voorstanders van de aanleg voor minder fileproblemen.

- 2p **13** Leg uit waardoor met name in de provincie Noord-Brabant het fileprobleem kan verminderen door het in gebruik nemen van de Betuweroute.
- Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.*

Een milieuactivist beweert het volgende:

“Tussen 1987 en 2010 zal de ruimtelijke kwaliteit van Nederland niet verbeterd zijn door de veranderingen in transport naar modaliteit.”

- 2p **14** Leg uit hoe deze milieuactivist op basis van de gegevens van bron 5 tot deze uitspraak kan komen.

Het wegvervoer heeft, ondanks de ontwikkeling die is af te lezen van bron 5, toch een bijdrage geleverd aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Nederland.

- 1p **15** Geef een oorzaak voor deze bijdrage van het wegvervoer.

Opgave 3 – Intermodaal transport in Nederland

bron 5

Transport over weg, spoor en water in 1987, in 2010 zonder Betuweroute en in 2010 met Betuweroute (in miljoenen tonnen en in procenten van het totaal)

	1987		2010 zonder Betuweroute		2010 met Betuweroute	
weg	455	64,4%	721	66,9%	715	64,5%
spoor	18	2,5%	5	0,5%	65	6,0%
water	234	33,1%	351	32,6%	326	29,5%
totaal	707	100,0%	1.077	100,0%	1.106	100,0%
groei van totaal transport ten opzichte van 1987 in procenten				+52,0%	+56,0%	

vrij naar: PKB Betuweroute Deel 3: kabinetsstandpunt, Den Haag, 1993

Opgave 4 – Illegale immigranten op de Canarische Eilanden

Gebruik de bronnen 6 en 7 van het bronnenboekje.

Hoewel de Canarische Eilanden meer dan 1.000 kilometer verwijderd zijn van het Europese vasteland, kiezen steeds meer illegale migranten uit Afrika toch voor deze eilandengroep als eerste bestemming.

- 1p **16** Wat is voor deze migranten de politiekgeografische pullfactor van de Canarische Eilanden?

De Canarische Eilanden krijgen steeds meer illegale immigranten. Deskundigen wijten dat aan de samenwerking tussen de Spaanse en Marokkaanse politie en douane. Hierdoor worden de kansen op een succesvolle oversteek via de Straat van Gibraltar naar Spanje steeds kleiner.

- 3p **17** Leg met behulp van de drie begrippen uit de interactietheorie van Ullman uit waardoor de migrantenstroom zich (deels) verlegd heeft naar de Canarische Eilanden.

In je uitleg moet je de drie begrippen uit de theorie gebruiken.

- 3p **18** Beschrijf het spreidingspatroon van opvangcentra in Zuid-Italië en Sicilië met behulp van bron 7 en leg uit waardoor dit patroon is ontstaan.
Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.

Het leveren van 'boten, vliegtuigen en mankracht' waar de Spaanse vice-premier om vraagt in bron 6, levert geen echte oplossing voor het probleem waar Spanje mee worstelt. De Europese Unie zou op lange termijn wellicht meer kunnen oplossen door het geven van ontwikkelingshulp in de herkomstlanden of door het afschaffen van handelsbelemmeringen.

- 2p **19** Leg uit op welke manier het opheffen van handelsbelemmeringen tussen de EU en de landen in Afrika kan leiden tot een afnemende stroom illegale immigranten.

Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.

Opgave 4 – Illegale immigranten op de Canarische Eilanden

bron 6

Recordaantal illegalen op Canarische Eilanden

maandag 4 september 2006

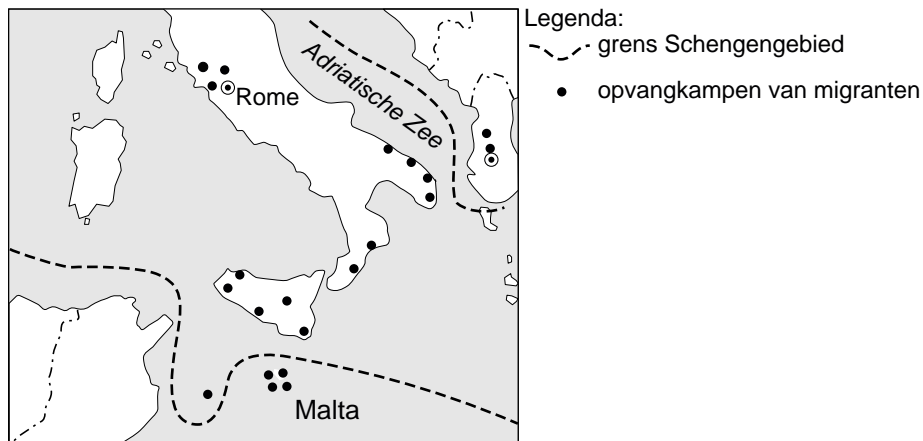
Zeker 1.400 illegale Afrikaanse immigranten hebben zaterdag 2 en zondag 3 september de Canarische Eilanden bereikt. Volgens de Spaanse media is er sprake van een record. Niet eerder dit jaar kwamen er in twee dagen tijd zoveel immigranten op de eilandengroep aan.

Spanje klaagt over het gebrek aan hulp van de Europese Unie. De Europese inspanningen om Spanje te helpen, schieten te kort vindt Spanje. In de woorden van de Spaanse vice-premier Maria Teresa Fernandez de la Vega, die woensdag in Brussel was om over de problemen te praten: Spanje heeft meer boten, meer vliegtuigen en meer mankracht nodig.

vrij naar: www.elsevier.nl

bron 7

Opvangcentra van migranten (2005)



vrij naar: Atlas der Globalisering, Le monde diplomatique, 2007