

Migratie en vervoer

Opgave 1 – Emigratie uit Afrika

- De migratie vanuit Afrika naar andere continenten berust op een ander migratiemotief dan de migratie tussen Afrikaanse landen onderling.
- 1p 1 Welk motief voor migratie zal ook de komende jaren veel emigratie **uit** Afrika veroorzaken?
- 2p 2 Welk motief voor migratie zal ook de komende jaren veel migratie **binnen** Afrika veroorzaken en welke atlaskaart geeft daarover informatie?

Gebruik de bronnen 1 en 2 van het bronnenboekje.

- Bron 1 heeft betrekking op de wens van migranten om naar een bepaald migratieland te vertrekken. Het is niet zeker dat bijvoorbeeld Marokkanen ook werkelijk naar de 'populaire landen' zullen emigreren.
- 1p 3 Met welk begrip uit de interactietheorie van Ullman wordt het verschijnsel aangeduid dat er voor zorgt dat de gewenste emigratie vaak geen werkelijkheid wordt?
- De gewenste landen van bestemming van migranten uit Marokko zijn andere dan de gewenste landen van bestemming van migranten uit Egypte. Je kunt het begrip 'complementariteit' **niet** gebruiken om dit verschil in gewenste bestemming te verklaren.
- 2p 4 Leg uit dat dit in dit geval niet kan.
- Migratie is een selectief proces.
- 1p 5 Hoe blijkt dat uit bron 2 voor het land Egypte?

Migratie en vervoer

Opgave 1 – Emigratie uit Afrika

bron 1

Top 3 van populairste landen van gewenste bestemming

Landen van herkomst	Populairste landen van bestemming		
	1e	2e	3e
Marokko	Spanje	Italië	Frankrijk
Senegal	Verenigde Staten	Italië	Frankrijk
Egypte	Saudi-Arabië	Koeweit	Verenigde Arabische Emiraten
Ghana	Verenigde Staten	Duitsland	Verenigd Koninkrijk

vrij naar: *Maandschrift Economie*, jaargang 67, 2003

bron 2

Verdeling van geïnterviewde mogelijke migranten op basis van opleidingsniveau (1997-1998) in procenten

	Opleidingsniveau		
	aantal geïnterviewden	geen scholing / lagere school	voortgezet / hoger onderwijs
Ghanezen in Ghana			
Willen niet migreren	1901	39	62
Willen wel migreren	726	30	73
Egyptenaren in Egypte			
Willen niet migreren	5207	67	33
Willen wel migreren	598	39	61
Marokkanen in Marokko			
Willen niet migreren	2423	88	12
Willen wel migreren	488	89	11
Senegalezen in Senegal			
Willen niet migreren	4875	93	8
Willen wel migreren	1725	89	11

vrij naar: *Maandschrift Economie*, jaargang 67, 2003

Opgave 2 – Asielverzoeken in de Europese Unie

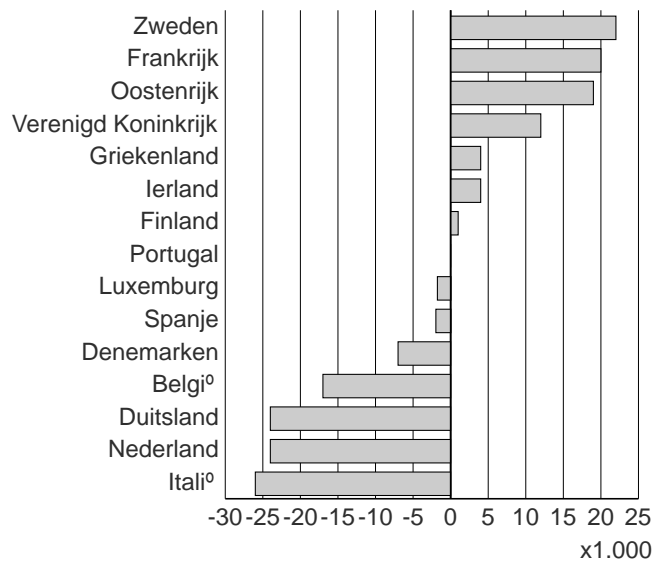
Gebruik bron 3 van het bronnenboekje.

- Als het gaat over asielverzoeken, is de Europese Unie te vergelijken met een waterbed. Als op één plaats de druk wordt opgevoerd, verplaatst het water zich naar andere delen. Maar de totale hoeveelheid water blijft gelijk.
- 2p **6** Leg de werking van de EU als waterbed uit.
Je uitleg moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.
- In de jaren negentig van de twintigste eeuw kwamen er soms zoveel asielzoekers naar Europa dat inwoners van de verschillende landen de ‘asiel druk’ te hoog vonden oplopen.
- 2p **7** Is bron 3 geschikt om conclusies te trekken over de toe- of afname van deze asiel druk in de verschillende landen? Motiveer je keuze.
- Er waren in 2001 veel verzoeken om asiel in Oostenrijk door inwoners van Rusland, Tsjechië, Slowakije en Polen.
- 1p **8** Noem de belangrijkste geografische oorzaak van de keuze voor Oostenrijk van de asielzoekers uit de genoemde landen.
- 2p **9** Waarom zijn er na 2004 minder asielverzoeken door Russen in Oostenrijk en meer in Tsjechië, Slowakije en Polen?
Je antwoord moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.
- In de periode 1999-2002 vroegen veel personen uit de Democratische Republiek Kongo asiel aan in België en Frankrijk.
- 2p **10** Geef met behulp van één atlaskaart een belangrijke reden voor de voorkeur van de asielzoekers voor deze beide landen. Noteer ook de gevonden kaart.

Opgave 2 – Asielverzoeken in de Europese Unie

bron 3

Veranderingen van het aantal asielverzoeken per land in de EU in de periode 1999-2002



vrij naar: CBS, UNHCR

Opgave 3 – De afgeslankte Betuweroute

Gebruik de bronnen 4, 5 en 6 van het bronnenboekje.

- 2p **11** Beredeneer dat de aanleg van de Noordtak de havens van Rotterdam en Bremen/Hamburg meer complementair had kunnen maken.
Je redenering moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.
- 2p **12** Beredeneer dat de aanleg van de Zuidtak had kunnen leiden tot een afname van het aandeel van Bremen/Hamburg in de totale goederenoverslag van West-Europa.
Je redenering moet een oorzaak-gevolg relatie bevatten.

Het afslanken van de Betuweroute heeft gevolgen voor de gebruikswaarde van deze spoorlijn. Er zal minder gebruik van worden gemaakt. Aan de criteria 'doelmatige aanleg' en 'doelmatig gebruik' van de Betuweroute kan waarschijnlijk niet meer worden voldaan.

- 3p **13** Leg in drie stappen uit dat door het schrappen van zijtakken er van doelmatige aanleg en doelmatig gebruik van de Betuweroute waarschijnlijk geen sprake meer kan zijn.
Maak hierbij gebruik van de begrippen uit de kolom 'af te meten aan' uit bron 6.
Je uitleg moet een keten van twee oorzaak-gevolg relaties bevatten.

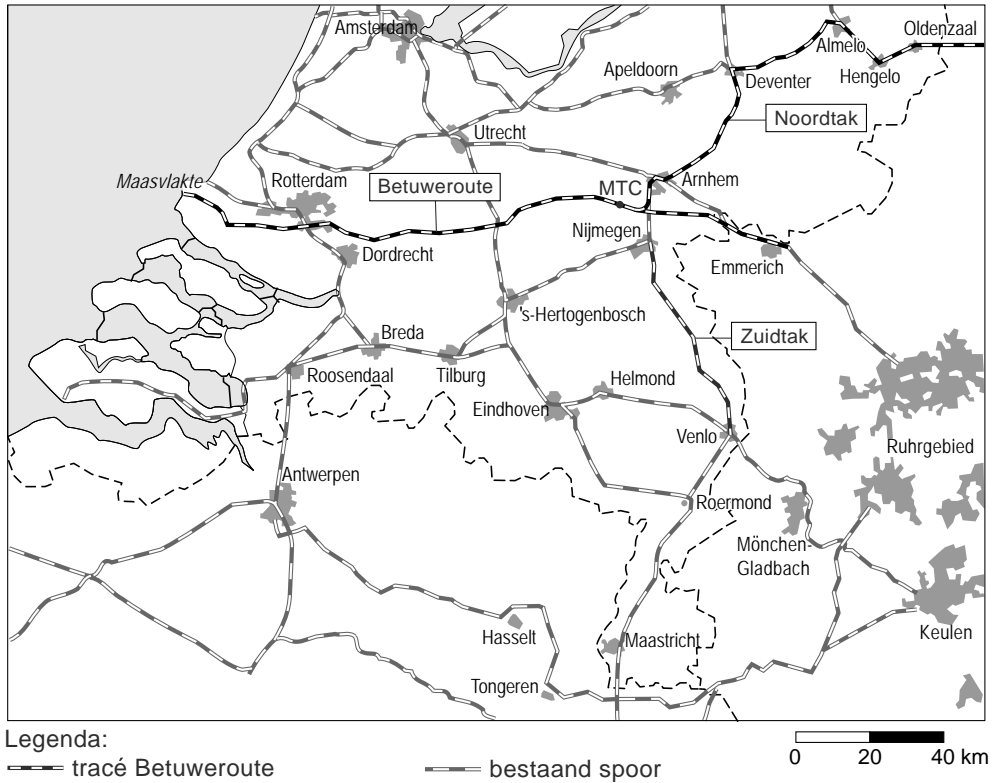
Bij het bepalen van het definitieve traject van de Betuweroute is ervoor gekozen de mate van overlast voor andere ruimtegebruikers zo veel mogelijk te beperken.

- 1p **14** Hoe blijkt dit uit de overzichtskaart van Midden-Nederland uit de atlas?

Opgave 3 – De afgeslankte Betuweroute

bron 4

Het oorspronkelijke plan voor de Betuweroute



vrij naar: De Grote Bosatlas

bron 5

De afgeslankte Betuweroute

In de oorspronkelijke plannen bestond de Betuweroute uit:

- 1 het traject Rotterdam – Emmerich
- 2 de Zuidtak
- 3 de Noordtak
- 4 het MTC (Multimodaal Transport Centrum) bij Valburg tussen Arnhem en Nijmegen

Deze onderdelen zijn in bovenstaande bron aangegeven.

Omdat de prognoses van de vervoersstromen via de Betuweroute in de loop van de jaren negentig steeds lager zijn geworden, zijn achtereenvolgens de Zuidtak, de Noordtak en het MTC Valburg uit de plannen geschrapt. Alleen het traject Rotterdam–Emmerich / grens is overgebleven: de afgeslankte Betuweroute.

bron: Cito

bron 6

Gebruikswaarde

Criteria voor gebruikswaarde:		af te meten aan:
A	doelmatige aanleg	<ul style="list-style-type: none">– investeringskosten– opbrengsten
B	doelmatig gebruik	<ul style="list-style-type: none">– gebruikersdichtheid
C	samenhang: functioneel en ruimtelijk	<ul style="list-style-type: none">– logische route (kortste route in kilometers)– milieuoverlast– versnippering van de ingerichte ruimte– veiligheid

vrij naar: RPD, De kwaliteitsagenda

Opgave 4 – Mainports van het luchtverkeer

Gebruik de bronnen 7 en 8 van het bronnenboekje.

- 2p **15** Op de kaart van bron 7 zijn de belangrijkste dertig mainports van het luchtverkeer aangegeven. De mainports vertonen een ongelijkmatige spreiding. Geef de verklaring voor deze ongelijkmatige spreiding. *Je verklaring moet een situatiebeschrijving en een algemene regel bevatten.*

Voor de ruimtelijke spreiding van de mainports van het luchtverkeer (bron 7) zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. Eén van de mogelijke oorzaken is te vinden in bron 8.

Onderzoeksvraag:

Welke relatie bestaat er tussen de positie die een stad inneemt als economisch machtscentrum en de positie die een stad inneemt als mainport van het luchtverkeer?

Je gaat met behulp van de bronnen 7 en 8 onderzoeken wat het antwoord is op deze onderzoeksvraag.

- 3p **16** Vul de figuur op de uitwerkbijlage in door:
- er een titel boven te zetten
 - de (tel)eenheid naast de verticale as in te vullen
 - de economische machtscentra 1 tot en met 9 uit bron 8 op de juiste plaats in de figuur te zetten. Plaats 10, Amsterdam, is al ingevuld.
- 2p **17** Beantwoord nu de onderzoeksvraag op basis van de ingevulde figuur.
- Na het invullen blijkt dat Amsterdam een uitzonderingspositie in de figuur inneemt.
- 2p **18** Geef de verklaring voor het naar verhouding zo grote aantal vervoerseenheden van Amsterdam. *Je verklaring moet een situatiebeschrijving en een algemene regel bevatten.*
- Op Europese schaal is in bron 7 het 'hub and spoke'-patroon zichtbaar. Londen is dan veruit de grootste hub.
- 3p **19** Noem drie gegevens uit bron 7 waaruit kan worden afgeleid dat Londen veruit de grootste hub van Europa is.

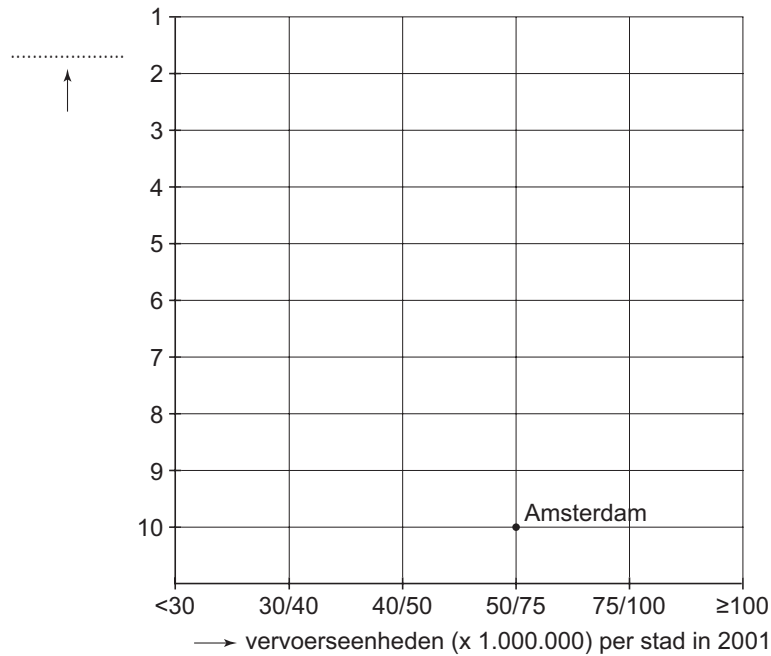
uitwerkbijlage

Naam kandidaat _____ Kandidaatnummer _____

16 Vul onderstaande figuur in door:

- er een titel boven te zetten
- de (tel)eenheid naast de verticale as in te vullen
- de economische machtscentra 1 tot en met 9 uit bron 8 op de juiste plaats in onderstaande figuur te zetten. Plaats 10, Amsterdam, is al ingevuld.

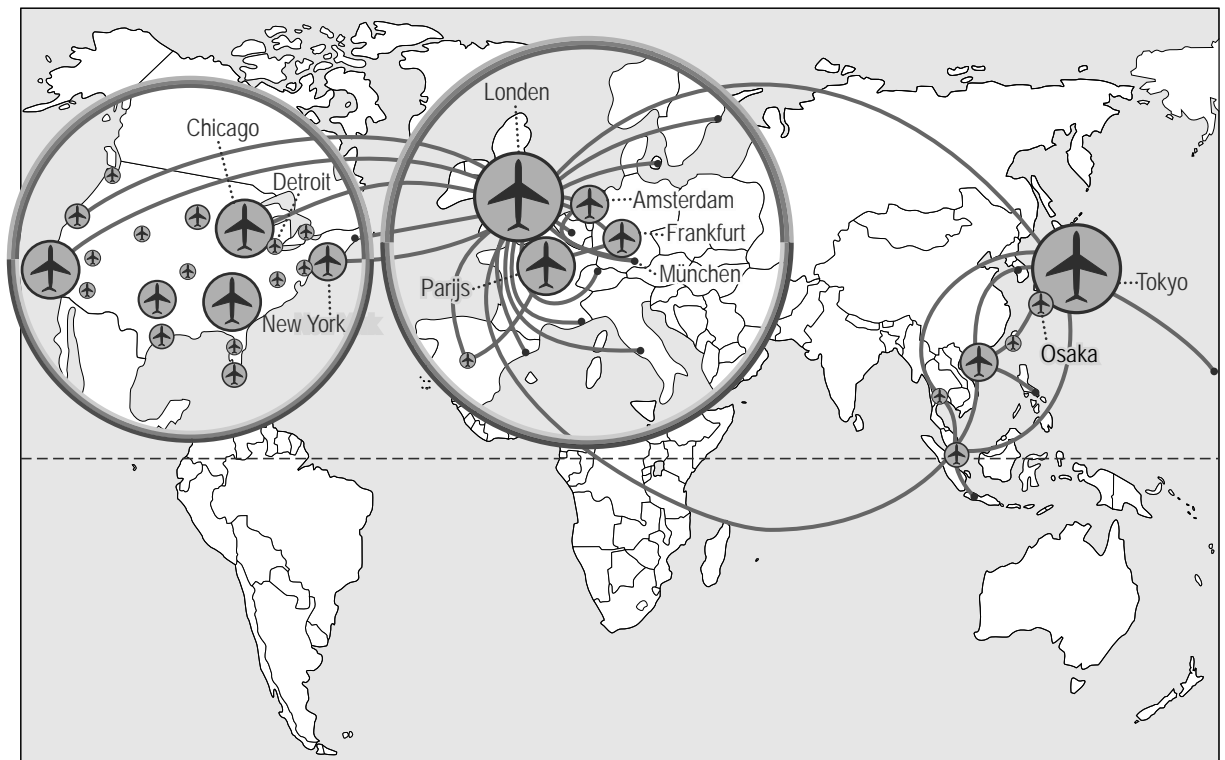
Titel:



Opgave 4 – Mainports van het luchtverkeer

bron 7

Mainports luchtverkeer



Legenda:

vervoerseenheden (x miljoen) per stad



100 of meer



75-100



50-75



40-50



30-40



stad met luchthaven(s) die behoort tot de 30 grootste luchthavens ter wereld in 2001

• overige grote luchthavens

— internationale luchtlijn met meer dan 1 miljoen passagiers in beide richtingen

vrij naar: *De Basis Bosatlas, Groningen, 2004*

bron 8

Economische machtscentra



Legenda:

- | | | | | |
|-------------|------------------|---------------|----------------|----------------|
| 1 Tokyo | 7 Chicago | 13 Rome | 19 Los Angeles | 25 Charlotte |
| 2 New York | 8 Detroit | 14 Düsseldorf | 20 Beijing | 26 Den Haag |
| 3 Londen | 9 München | 15 Stuttgart | 21 Brussel | 27 Melbourne |
| 4 Parijs | 10 Amsterdam | 16 Seoul | 22 Toronto | 28 Minneapolis |
| 5 Frankfurt | 11 Zürich | 17 Milaan | 23 Boston | 29 São Paulo |
| 6 Osaka | 12 San Francisco | 18 Madrid | 24 Montréal | 30 Sydney |

NB De cijfers geven de rangorde aan van een plaats als economisch machtscentrum.

vrij naar: De Basis Bosatlas, Groningen, 2004