

## ■ Vervoer en ruimtelijke inrichting

### ■ Opgave 4

bron 6

#### De 'Landbridge' tussen Rotterdam en Rostock

In het voorjaar 2002 reed voor het eerst de 'Landbridge', de snelle spoorshuttle tussen Rotterdam en de Duitse Oostzeehaven Rostock. (...) Daarmee zorgde 'Deutsche Bahn' er indirect voor dat de Rotterdamse haven over het spoor toegang kreeg tot de achtertuin van de grote Noord-Duitse zeehavens.

*vrij naar: MainportNews, maart 2003*

- 2p **13**  De 'Landbridge' rijdt van Rotterdam via het inlandknooppunt Duisburg naar Rostock. Vind je het juist dat Duisburg als inlandknooppunt wordt aangedaan door de 'Landbridge'? Beargumenteer je mening.

bron 7

Een einde aan de groei van de containeroverslag is voorlopig niet in zicht. Bijna alle grote containerrederijen hebben nóg grotere schepen in bestelling, samen ruim meer dan honderd en alle met een laadcapaciteit van meer dan achtduizend containers. De eerste van deze schepen worden eind komend jaar in de vaart genomen. Reders 'vechten' inmiddels al om bouwcapaciteit bij de grote scheepswerven in vooral China, Zuid-Korea en Japan. De meeste werven zitten al tot ver in 2007 'vol'.

*bron: Rotterdams Dagblad, 31 december 2003*

- 2p **14**  Hamburg en Bremerhaven vormen voor veel grote reders het knooppunt voor het vervoer van containers van en naar de Oostzeehavens. Voor hen is het goedkoper om de containers, die met grote intercontinentale containerschepen zijn aangevoerd, met kleinere schepen, de zogenaamde feeders, van en naar de kleinere havens van de Oostzee te transporteren. Leg uit waarom Hamburg en Bremerhaven meer geschikt zijn als knooppunt voor deze grote intercontinentale containerschepen dan bijvoorbeeld de haven van Rostock.

- 2p **15**  Rotterdam heeft ook bij de containeroverslag nog altijd een voorsprong op deze beide grote Duitse Noordzeehavens, maar die voorsprong wordt kleiner. Toch maakt men zich in Rotterdam over deze ontwikkeling niet al te veel zorgen. Men verwacht zelfs dat in de nabije toekomst de voorsprong weer verder uitgebouwd kan worden. Geef twee redenen waarom je mag verwachten dat Rotterdam zijn voorsprong bij de containeroverslag in de nabije toekomst zal vergroten.

### ■ Opgave 5

bron 8

#### De zwaan, de haan en het nest

Op 30 september 2003 kondigden de KLM en Air France een fusie aan. De reacties zijn overwegend positief. De KLM 'moest wel'. Maar er heerst ook twijfel. Is de nieuwe holding levensvatbaar? En worden de lusten en lasten wel eerlijk verdeeld? Wat zijn de gevolgen voor Schiphol?

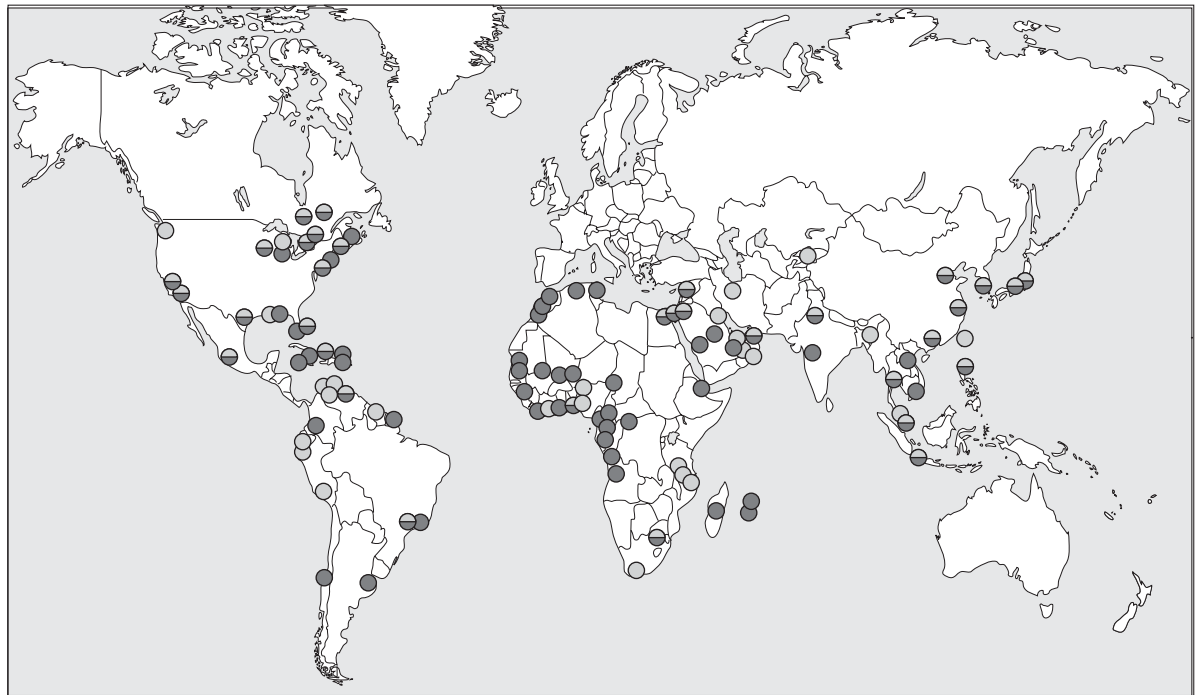
*bron: Guillaume Berghouwt, in: Geografie, december 2003*

# Eindexamen aardrijkskunde vwo 2005-II

havovwo.nl

bron 9

## Intercontinentale bestemmingen van KLM en Air France in 2003



Legenda:

○ KLM      ● Air France      ◐ Air France en KLM

bron: Guillaume Berghouwt, in: *Geografie*, december 2003

De fusie tussen Air France en KLM maakt de weg vrij voor optimalisering van het gezamenlijke netwerk. Dat netwerk omvat twee dicht bij elkaar gelegen hubs: Parijs Charles de Gaulle en Schiphol. De nieuwe maatschappij zou wel eens tot de conclusie kunnen komen dat het economisch gezien beter is een deel van haar vluchten over te hevelen van Schiphol naar het Parijse vliegveld Charles de Gaulle.

- 2p 16  Geef een bedrijfseconomisch en een vervoerskundig argument waarom overheveling gunstig zou zijn voor het nieuwe Air France/KLM.

Een van de redenen van de fusie is dat beide netwerken complementair zijn. Ze vullen elkaar aan wat betreft het aanbod van intercontinentale bestemmingen.

- 2p 17  In welk werelddeel is het KLM-netwerk het *meest* complementair met dat van Air France en in welk werelddeel het *minst*?

Bron 9 laat intercontinentale bestemmingen van beide luchtvaartmaatschappijen zien.

- 3p 18  Beschrijf en verklaar het meest opvallende verschil tussen Air France en de KLM wat betreft de spreiding van hun intercontinentale bestemmingen.

Volgens opgave van Schiphol heeft deze luchthaven een thuismarkt van  $\pm 21$  miljoen passagiers.

Om deze thuismarkt goed te kunnen bedienen is aansluiting van Schiphol op het landelijk treinnet en op de HSL (Hogesnelheidslijn)-Zuid niet voldoende.

- 1p 19  Welke railverbinding heeft Schiphol nog meer nodig om die  $\pm 21$  miljoen potentiële passagiers snel en comfortabel van en naar deze luchthaven te vervoeren?

# Eindexamen aardrijkskunde vwo 2005-II

## Opgave 6

bron 10

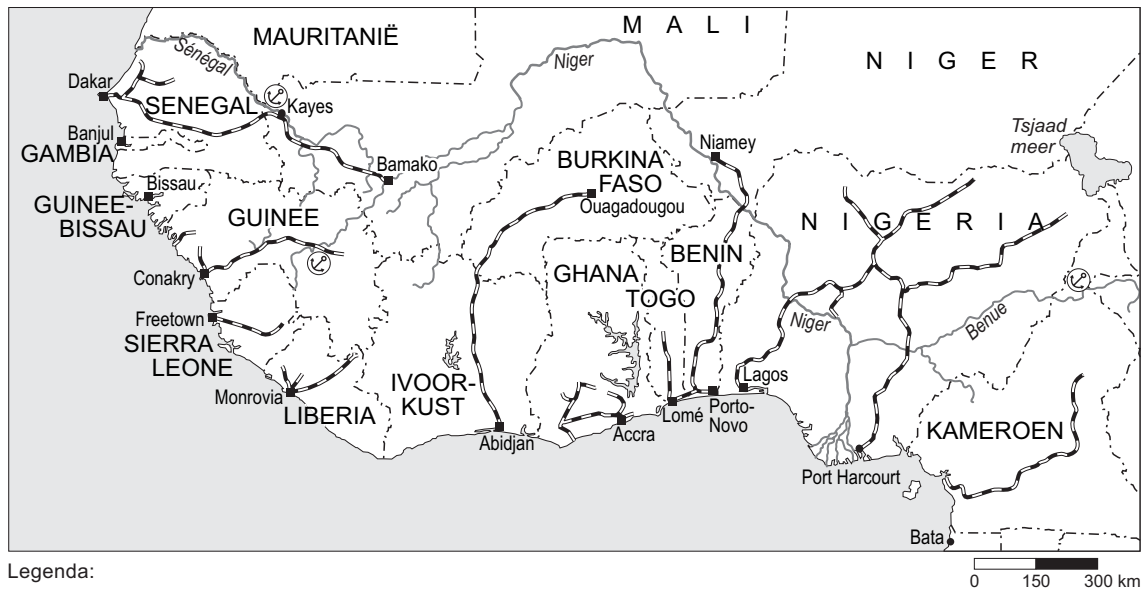
### De Niger

Met 4.180 km is de Niger, na de Nijl en de Kongo, wat betreft lengte de derde rivier van Afrika. Het is verreweg de belangrijkste rivier van West-Afrika met een stroomgebied dat ongeveer 2 miljoen km<sup>2</sup> beslaat. In dat stroomgebied wonen ruim honderd miljoen mensen die voor hun transport, voedsel en water erg afhankelijk zijn van deze rivier. De rivier is tot Bamako in Mali bruikbaar voor commerciële scheepvaart. In 1963 is door Nigeria, Niger, Mali, Tsjaad, Guinee, Kameroen, Ivoorkust, Benin en Burkina Faso, de Niger River Commission opgericht. Later werd deze organisatie omgedoopt tot de Niger Basin Authority die als belangrijkste taak kreeg de plannen van de diverse landen met betrekking tot deze rivier op elkaar af te stemmen.

bron: Cito

bron 11

### Infrastructuur in West-Afrika



Legenda:

⊙ begin bevaarbaarheid

— spoorlijn

vrij naar: Arnold, Guy, *World Strategic Highways, Londen/Chicago, 2000*

Het beheer van de Niger is in handen van de Niger Basin Authority.

Tot deze organisatie behoren ook Kameroen, Tsjaad en Burkina Faso, hoewel de Niger niet door deze landen stroomt.

- 3p 20  Welk land heeft er het meeste belang bij dat ook Kameroen lid is van de Niger Basin Authority?  
Beargumenteer je keuze.

De Niger River Commission, later omgedoopt in Niger Basin Authority, werd opgericht in 1963.

- 2p 21  Leg uit waarom juist in het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw de landen in het stroomgebied van de Niger behoefte kregen aan zo'n organisatie.

Kaart 148 (51e druk: 132) laat zien dat het totale vervoerssysteem van Niger minder goed ontwikkeld is dan dat van buurland Nigeria. Dat kan onder meer verklaard worden met behulp van gebiedskenmerken van beide landen.

- 2p 22  Geef twee gebiedskenmerken van Niger die dit verschil in ontwikkeling van het vervoerssysteem tussen beide landen mede verklaren.

# Eindexamen aardrijkskunde vwo 2005-II

havovwo.nl

---

- Als verbindingroute naar de kust is de rivier de Niger voor Mali minder belangrijk dan voor Niger. Dat is niet alleen een gevolg van de meer stroomopwaartse ligging van Mali.
- 2p **23** □ Geef met gebruikmaking van een begrip uit de interactietheorie van Ullman nog een reden dat de rivier de Niger voor Mali als transportroute van en naar de kust momenteel minder belangrijk is dan voor Niger.