

Eindexamen aardrijkskunde vwo 2004-II

havovwo.nl

■ Vervoer en ruimtelijke inrichting

■ Opgave 3

bron 5

Rivieren- en spoorwegnetwerk, Democratische Republiek Kongo en Angola



vrij naar: Arnold, Guy, *World Strategic Highways, Londen/Chicago, 2000 en Guia del Mundo, www.eurosur.org*

bron 6

In 1960 werd de Republiek Kongo onafhankelijk. Na een staatsgreep kreeg het land in 1964 de naam Democratische Republiek Kongo.

Op 27 oktober 1971 veranderde de naam weer. Het land kreeg de naam Republiek Zaïre. Ook de rivier de Kongo kreeg toen deze naam.

Na alweer een staatsgreep, draagt het land sinds 16 mei 1997 weer de naam Democratische Republiek Kongo. Ook de rivier de Zaïre kreeg zijn oude naam, Kongo, terug.

bron: *Key Events in Congo's Post-Independence History, 1960-1997, op de site: Facts On File, www.facts.com*

Eindexamen aardrijkskunde vwo 2004-II

In het zuidoosten van de Democratische Republiek Kongo bevinden zich in gebied A enkele belangrijke spoorwegknooppunten.

- 2p **12** Met welke atlaskaart van Afrika (nummer en letter) kun je verklaren waarom juist daar die knooppunten zijn ontstaan?

Het valt op dat tussen Ubundu en Kisangani een stuk spoorlijn evenwijdig aan de rivier ligt. Ook bij het traject Kabalo-Kindu is dit het geval.

- 1p **13** Welk natuurlijk gegeven af te leiden uit kaart 146-147 (51e druk: 130-131) is hiervoor verantwoordelijk?

Angola beschikt evenals de Democratische Republiek Kongo over grote voorraden delfstoffen, waaronder ijzererts, diamant en een grote verscheidenheid aan non-ferrometalen. Een goed transportnetwerk voor het vervoer van deze grondstoffen is voor de economie van beide landen van groot belang.

De transportnetwerken in beide landen verschillen echter sterk van elkaar. Zie bron 5 en atlaskaart 148-149 (51e druk: 132-133).

- 2p **14** Geef een beschrijving van het transportnetwerk in Angola.
2p **15** Geef een beschrijving van het transportnetwerk in de Democratische Republiek Kongo.
4p **16** Geef de verklaring voor dit verschil tussen de transportnetwerken. Ga daarbij in op beide landen.

Eindexamen aardrijkskunde vwo 2004-II

havovwo.nl

Opgave 4

bron 7

De verschillende luchthaventypen

Type	Luchthaven	Aantal
Primaire hubs	Londen Heathrow, Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Amsterdam	4
Secundaire hubs	o.a. Brussel, Madrid, Rome, München	11
Middelgroot	o.a. Lissabon, Helsinki, Barcelona	12
Klein	o.a. Keulen, Napels, Porto	34
Zeer klein	o.a. Rotterdam, Antwerpen, Clermont-Ferrand, Florence	485

bron: OAG/ABC

bron 8

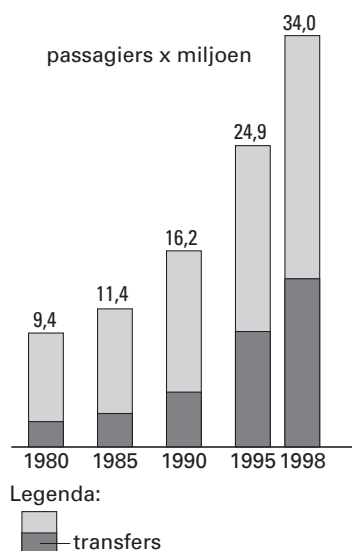
Aandeel luchthaventypen in totale intra-Europese capaciteit (exclusief binnenland) en intercontinentale capaciteit, 1990 en 1998

Luchthaventype	Intra-Europees		Intercontinentaal	
	1990	1998	1990	1998
Primair (4)	31%	25%	44%	50%
Secundair (11)	31%	29%	37%	34%
Middelgroot (12)	17%	17%	10%	9%
Klein (34)	12%	18%	8%	5%
Zeer klein (485)	8%	11%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%

bron: OAG/ABC

bron 9

Ontwikkeling verkeer en vervoer Schiphol, 1980-1998



vrij naar: Amsterdam Airport Schiphol, in: Mainportnotitie Schiphol, mei 2000

bron 10

Het is de wens van alle grote Europese luchthavens te blijven behoren of te gaan behoren tot de centrale overstapluchthavens of hubs in Europa. De Europese 'grote vier', waaronder Schiphol, strijden om het intercontinentale luchtverkeer.

Maar er liggen ook nog goede mogelijkheden voor de kleinere luchthavens.

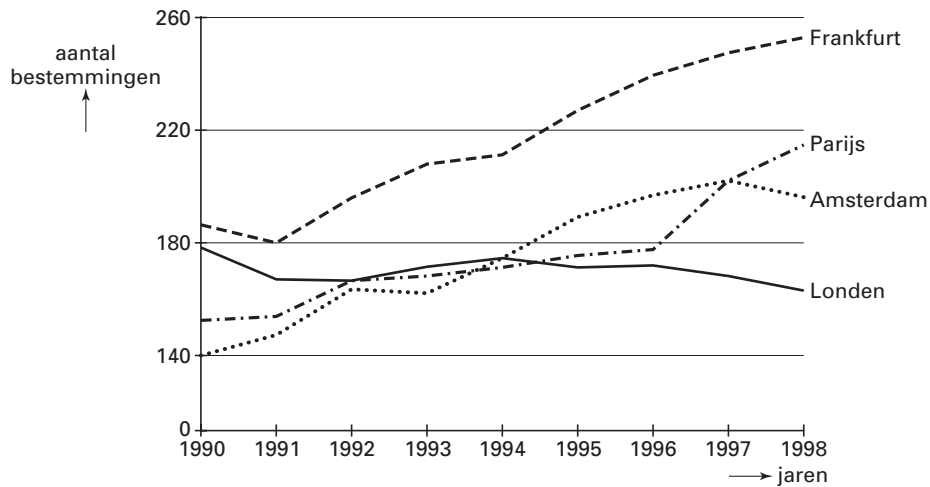
bron: Burghouwt, G. en J. Hakfoort, in: De strijd om het Europese luchtruim, in: Geografie, april 2001

Eindexamen aardrijkskunde vwo 2004-II

havovwo.nl

bron 11

Aantal bestemmingen per hub



vrij naar: CPB, nummer 126, Schiphol een normaal bedrijf, Den Haag, juni 2000

In de Europese luchtvaart hebben zich afhankelijk van de ruimtelijke schaal verschillende ontwikkelingen voorgedaan in de periode 1990-1998.

- 2p 17 Noteer de beide ruimtelijke schalen en zet achter elke schaal welke ontwikkeling zich heeft voorgedaan in de Europese luchtvaart in de periode 1990-1998.

De Verenigde Staten kenden in de periode 1990-1998 een groei van een beperkt aantal primaire hubs. In Europa daalde het aandeel van de primaire en secundaire hubs. Je kunt je afvragen waarom de ontwikkeling in Europa verschilde met die in de Verenigde Staten.

- 1p 18 **OVERSLAAN** Geef één politiek-geografisch argument voor dit verschil in ontwikkeling.
1p 19 **OVERSLAAN** Geef één ruimtelijk (geografisch) argument voor dit verschil in ontwikkeling.

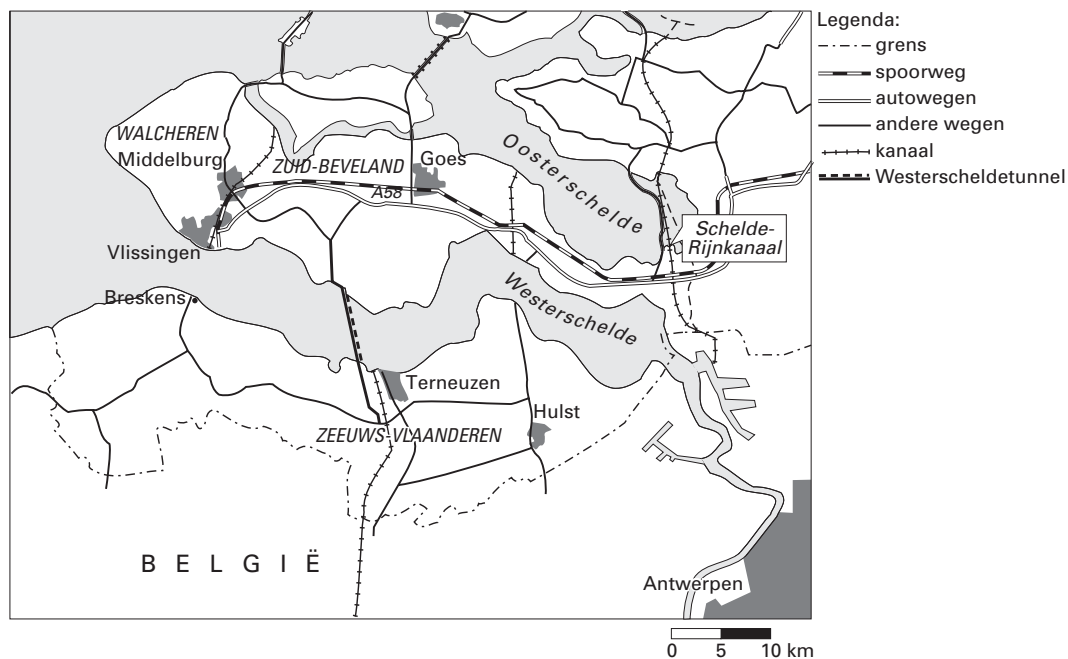
Een groot gedeelte van de passagiers van Schiphol zijn transferpassagiers. Deze transferpassagiers leveren weliswaar maar weinig inkomsten op voor Schiphol, maar zij zijn wel erg belangrijk voor de kwaliteit van Schiphol als knooppunt.

- 2p 20 Geef twee argumenten waarom een groot aantal transferpassagiers zo belangrijk is voor de knooppuntfunctie van Schiphol.

Opgave 5

bron 12

De ligging van de Westerscheldetunnel



vrij naar: *Geografie*, maart 2003

Op 14 maart 2003 werd de Westerscheldetunnel geopend en kort daarna werden beide veerdiensten over de Westerschelde opgeheven. “De tunnel zal Zeeland veranderen”, is de mening van veel Zeeuwen. Welke veranderingen het precies zullen zijn, is nog niet duidelijk.

Uit een enquête in de Provinciaal Zeeuwse Courant over de gevolgen van de Westerscheldetunnel voor de verschillende delen van Zeeland, zijn de meningen sterk verdeeld.

- 2p **21** Welk argument zullen de geënquêteerden aanvoeren om aan te geven dat de aanleg van de Westerscheldetunnel gunstig is voor de relatieve ligging van de haven van Vlissingen?

De ligging van de haven van Vlissingen is gunstiger dan die van de haven van Antwerpen.

- 2p **22** Geef daarvoor twee argumenten af te lezen van kaartblad 38-39 (51e druk: 34-35).

Met name in het Sloegebied (bij Vlissingen) verwacht men nog een flinke uitbreiding van havenactiviteiten. Het gebied ligt strategisch tussen Rotterdam en Antwerpen en heeft er een belangrijke verbinding met het achterland bij gekregen door de Westerscheldetunnel. In de provincie Noord-Brabant kijkt men met gemengde gevoelens naar de ontwikkelingen in Zeeland.

- 4p **23** Noem twee dimensies en geef per dimensie aan welke negatieve gevolgen Noord-Brabant mogelijk zal ondervinden van de ontwikkelingen in Zeeland.

Voor de aanleg van een vaste oeververbinding naar Zeeuws-Vlaanderen waren er verschillende mogelijkheden.

- 2p **24** Leg uit waarom de keuze voor een tunnel vanuit verkeersgeografisch oogpunt *wel* en vanuit fysisch-geografisch oogpunt *niet* voor de hand ligt.