

# Eindexamen aardrijkskunde vwo 2006-I

havovwo.nl

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

*Elke opgave bestaat uit enkele vragen. Bij elke vraag kun je, indien gewenst, de atlas gebruiken.  
De kaartnummers in de vragen verwijzen naar de 52e druk, of, als ze tussen haakjes staan, naar de 51e druk van de atlas.*

## Migratie en mobiliteit

### Opgave 1 4 Migratie: Turkije en de Europese Unie

bron 1

“De verwachtingen over wat de toetreding van Turkije tot de Europese Unie in termen van migratie naar Europa zou betekenen, verschillen nogal. Het Centraal Plan Bureau gaat uit van een maximum van ongeveer 2,5 miljoen Turkse migranten. Bovendien verwacht men een zekere mate van remigratie, zoals die ook is opgetreden na de toetreding van Spanje. Ik denk dat de migratie naar Europa aanzienlijk zal toenemen, omdat in Turkije zelf, door de massale trek van platteland naar stad, migratie inmiddels deel van de dagelijkse werkelijkheid is geworden.” (...) “Voor potentiële Turkse migranten is de trek naar Europa daardoor geen grote stap.”

*vrij naar: artikel Erik-Jan Zürcher, Rondetafelconferentie 19 maart 2004 in Berlijn*

- 2p 1  Geef twee redenen waarom het voor potentiële Turkse migranten makkelijk is naar Europa te emigreren.

In hetzelfde artikel schrijft Zürcher dat “Europa de immigratie van Turken over twintig jaar zal verwelkomen”.

- 2p 2  Geef de verklaring waarom Turkse migranten dan welkom zijn.

Turkije wordt vaak vergeleken met de andere mediterrane landen van de Europese Unie. Voor wat betreft het urbanisatietempo is er een duidelijk verschil tussen Turkije en bijvoorbeeld Spanje.

- 1p 3  Hoe groot is dit verschil? Gebruik voor je antwoord het statistisch overzicht in de atlas.

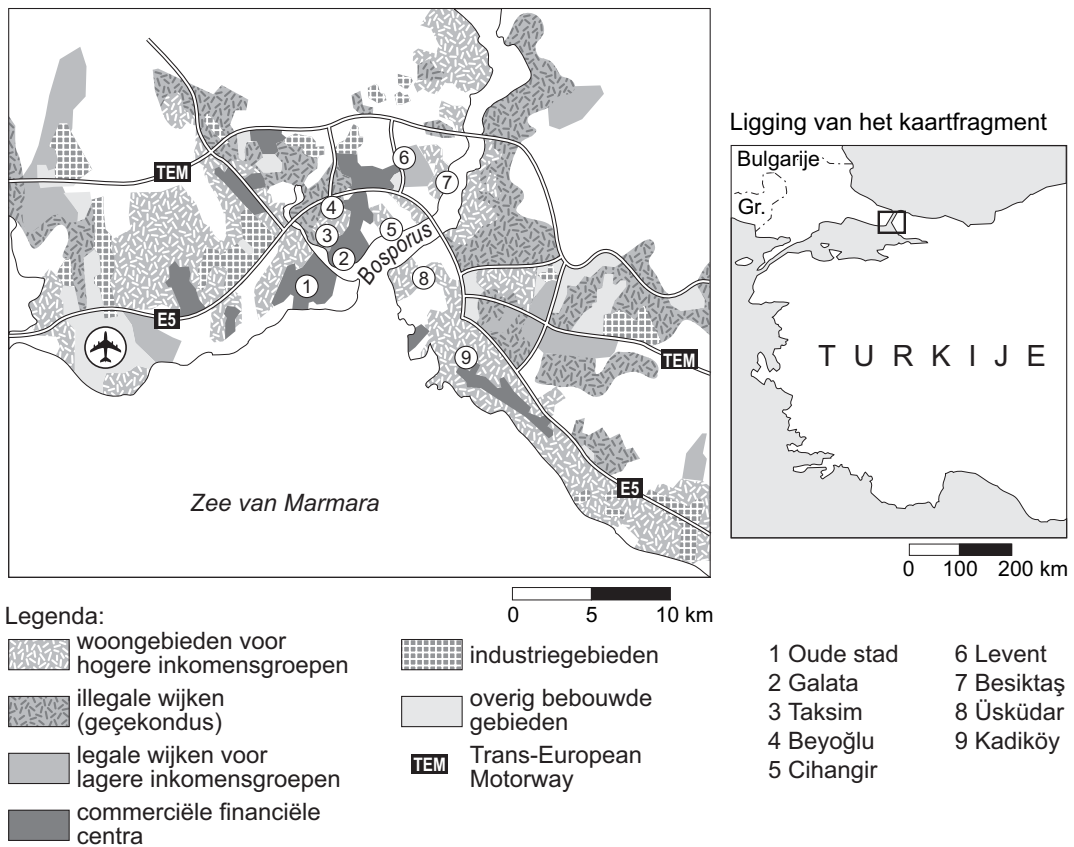
- 2p 4  Geef de verklaring voor het verschil in urbanisatietempo tussen Turkije en Spanje.

# Eindexamen aardrijkskunde vwo 2006-I

havovwo.nl

bron 2

## Het grondgebruik in Istanbul



vrij naar: *Geografie*, december 2004

Op de kaart van bron 2 kun je zien hoe Istanbul is opgebouwd. Er zijn verschillende stadswijken, waaronder illegaal gebouwde krottenwijken, de zogenaamde geçekondus. Op atlaskaart 153G (51e druk: 135G) is de ruimtelijke opbouw van de stad Marrakech in Marokko weergegeven.

- 1p **5**  Welke overeenkomst is er in het spreidingspatroon van de krottenwijken in Istanbul (bron 2) en die in Marrakech?

Veel Turkse migranten vestigen zich in geçekondus.

- 2p **6**  Geef twee niet-economische redenen van Turkse migranten om zich juist daar te vestigen.

Ondanks het illegale karakter van deze wijken, gedooft de Turkse overheid de vestiging van migranten in de geçekondus.

- 2p **7**  Geef twee redenen van de Turkse overheid om deze geçekondus te gedogen.

In de tijd dat er veel Turkse arbeidsmigranten naar onder andere Nederland en Duitsland vertrokken, is Griekenland nauwelijks een *tussenliggende mogelijkheid* (intervening opportunity) geweest.

- 2p **8**  Leg uit dat 'gezien vanuit de economische dimensie' Griekenland nauwelijks een tussenliggende mogelijkheid voor Turkse arbeidsmigranten was.

**Opgave 2 4 Nieuwe wegen in de Randstad als mogelijke oplossing voor de mobiliteitsproblemen? Een vergelijking tussen de nieuwe A5 en de nog aan te leggen A4 door Midden-Delfland**

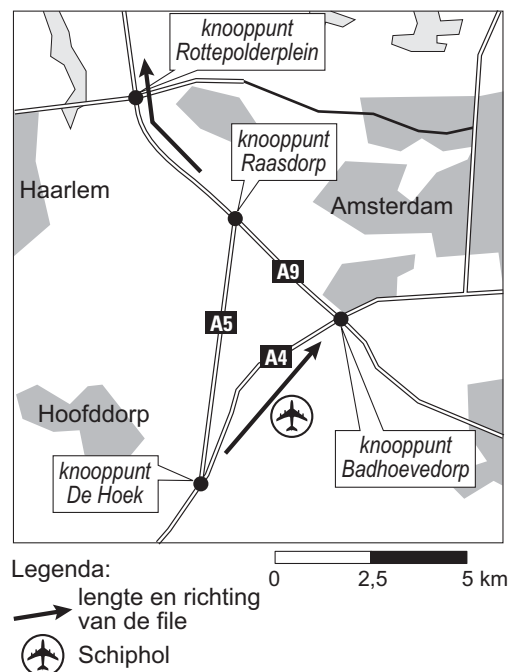
bron 3

## Opening van de A5

CRUQUIUS - Minister Peijs (Verkeer en Waterstaat) heeft zaterdag 8 november 2003 de snelweg A5 geopend. Deze kortste snelweg van Nederland (8 kilometer) verbindt de A9 en de A4 met elkaar van knooppunt Raasdorp tot knooppunt De Hoek. Na de openstelling van de A5 rijdt het verkeer vanuit Alkmaar en Haarlem richting Den Haag van de A9 over de A5 naar de A4 en vice versa.

*vrij naar: Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

bron 4



*bron: Filemonitor 2003, Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

bron 5

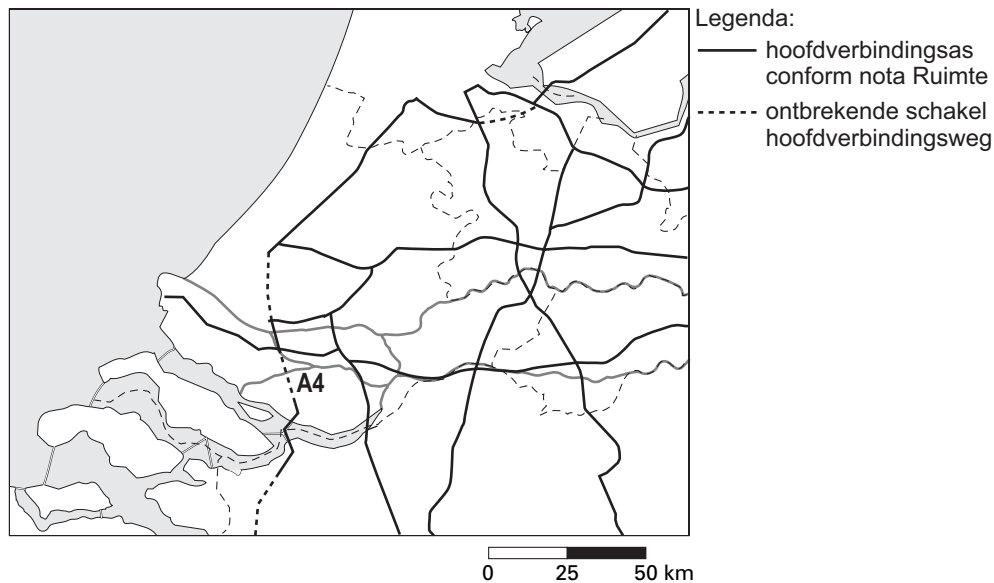
## Net genoeg steun voor aanleg A4

Een zeer kleine meerderheid in de Tweede Kamer steunt de keuze van minister Peijs van Verkeer en Waterstaat voor een snelle aanleg van de A4 door Midden-Delfland. Cruciaal wordt de uitkomst van milieuonderzoek naar luchtvervuiling door de nieuwe weg.

*vrij naar: Delftse Courant, 10 december 2003*

bron 6

## Hoofdverbindingswegen in een deel van West-Nederland



bron: Nota Mobiliteit, 2004

De A5 is met 8 kilometer lengte de kortste snelweg van Nederland en qua lengte goed vergelijkbaar met de geplande aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam. Toch hebben, zoals blijkt uit bron 6, beide wegen niet dezelfde functie. In de regel krijgt de aanleg van een hoofdverbindingsweg voorrang op de aanleg van andere wegen.

- 2p 9  Leg uit waarom bij de (versnelde) aanleg van de A5 van die regel is afgeweken.

Stelling: 'De aanleg van het nieuwe stuk van de A4 door Midden-Delfland is in strijd met nationale plannen voor de ruimtelijke inrichting.'

- 2p 10  Geef twee argumenten ontleend aan twee atlaskaarten (nummers en letters noemen) die deze stelling ondersteunen.

Actiegroepen vrezen dat het unieke landschap van Midden-Delfland ernstig wordt aangetast door de aanleg van het nieuwe stuk snelweg van de A4. Stel er komt een nieuw onderzoek voor dit aan te leggen stuk A4 met als hoofdvraag: Houdt de overheid met het aanleggen van de nieuwe A4 voldoende rekening met het landschap en het milieu van Midden-Delfland?

- 3p 11  Formuleer drie verschillende deelvragen, achtereenvolgens een beschrijvende, een waarderende en een probleemoplossende deelvraag, die bijdragen aan de beantwoording van de hierboven geformuleerde hoofdvraag.

In tegenstelling tot de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam is er maar weinig verzet geweest tegen de aanleg van de A5 en lijkt het erop dat deze weg vooral positieve effecten heeft (gehad) op de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied.

- 2p 12  Leg deze positieve effecten uit met behulp van het begrip 'toekomstwaarde'.

De aanleg van een compleet nieuwe weg zoals de A5 is één van de mogelijkheden van de overheid om iets aan het fileprobleem te doen. Toch geeft de overheid er tegenwoordig vaak de voorkeur aan om op bestaande wegen infrastructurele verbeteringen aan te brengen.

- 2p 13  Geef vanuit twee verschillende dimensies een argument voor deze voorkeur van de overheid.