

**Woonwagenbeleid Gemeente Amstelveen**

# Inhoud

|  |    |
|--|----|
| 1. Inleiding   | 3  |
| 1.1 Aanleiding   | 3  |
| 1.2 Doel   | 3  |
| 1.3 Begripsbepaling  | 3  |
| 1.4 Uitgangspunten   | 4  |
| 2. Context   | 5  |
| 2.1 Historie   | 5  |
| 2.2 Doelgroep  | 5  |
| 2.3 Juridische kaders  | 5  |
| 3. Regionale ontwikkelingen                                  | 7  |
| 3.1 Verantwoordelijkheden                                    | 7  |
| 4. Locaties, standplaatsen en woonwagens                     | 8  |
| 4.1 Huidige situatie   | 8  |
| 4.3 Realiseren nieuwe standplaatsen                          | 8  |
| 4.4 Opstalrecht  | 8  |
| 5. Ruimtelijke kaders  | 9  |
| 5.1 Kosten realisatie woonwagenstandplaats                   | 9  |
| 5.2 Onderhoud en staat van de huidige locaties               | 9  |
| 6. Wachtlijst en toewijzing                                  | 10 |
| 6.1 Toewijzing bestaande standplaats met koopwoningen        | 10 |
| 6.2 Toewijzen nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoningen | 10 |

# 1. Inleiding

Amstelveen heeft vier woonwagenlocaties. Het aantal woonwagenstandplaatsen is al decennia lang vrij stabiel op 54 plaatsen. De vraag naar nieuwe standplaatsen is de afgelopen jaren gegroeid. Daarom is het van belang dat er nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast is er een nieuwe manier van toewijzen nodig. Op dit moment geldt alleen inschrijftijd. Hieraan gaat binding aan Amstelveen worden toegevoegd. Uiteraard worden de rechten van de personen op de bestaande wachtlijst gerespecteerd. Met deze beleidswijzigingen krijgen de lokale woonwageneigenaren weer perspectief en kunnen zij hun cultuur en tradities behouden.

De gemeente Amstelveen verhuurt en beheert zelf alle woonwagenlocaties, de standplaatsen en een aantal woonwagens (sociale huur). Hierdoor hebben wij veel controle en invloed op de uitvoering van het woonwagenbeleid. Dit maakt dat de kaders die in dit stuk worden beschreven soepel geïmplementeerd kunnen worden.

## 1.1 Aanleiding

Uit onze contacten met vertegenwoordiging van de woonwageneigenaren blijkt dat er een grote behoefte is aan de herziening van het woonwagenbeleid. Het huidige beleid wordt als beklemmend en oneerlijk ervaren. Verschillende instanties hebben aangegeven dat Nederlands woonwagenbeleid aan vernieuwing toe is. Deze nota gaat daar handen en voeten aan geven voor de gemeente Amstelveen.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in 2018 het Beleidskader Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (het 'Beleidskader') gepresenteerd. In dit Beleidskader staan aanknopingspunten voor het ontwikkelen van gemeentelijk beleid, dat voldoet aan het mensenrechtelijk kader dat kan worden afgeleid uit de (Europese) rechtspraak en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens. Dit Beleidskader is de basis voor het gemeentelijke woonwagenbeleid.

## 1.2 Doel

Het Amstelveense woonbeleid heeft tot doel om te voorzien in de woonbehoefte van woonwageneigenaren in overeenstemming met beleidskaders. Het geeft weer wat de belangrijkste opgaven zijn en op welke manier de gemeente die invult. Woonwagenbeleid blijft onderdeel van het woonbeleid.

## 1.3 Begripsbepaling

*Afstammingsbeginsel:* het afstammingsbeginsel bepaalt wie er binnen de groep woonwageneigenaren valt. Eerste graads- (ouders, kinderen) en tweedegraadsfamilieleden (broers, zussen, kleinkinderen, grootouders), derdegraads- (overgrootouders, achterkleinkinderen, neven en nichten, ooms en tantes) en vierdegraadsfamilieleden (betovergrootouders, achterneven en achternichten, oudooms en oudtantes) van woonwageneigenaren vallen binnen het afstammingsbeginsel.

*Eigendomssituatie:* de standplaats en de woonwagen kan zowel in eigendom zijn van de bewoner of van een verhuurder.

*Huurovereenkomst:* de overeenkomst tussen de huurder en de verhuurder van de standplaats met toebehoren, waarin de huurbepalingen voor de standplaats zijn geregeld.

*Repatrianten:* woonwageneigenaren die in een 'reguliere' woning wonen en weer in een woonwagen willen wonen.

*Woonwagenstandplaats:* een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten (artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag).

*Woonwag*: een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst (artikel 1, onderdeel I, van de Wet de huurtoeslag).

#### **1.4 Uitgangspunten**

In deze paragraaf staan de uitgangspunten van het nieuwe woonwageneleid. Alle onderdelen worden in samenspraak met de woonwagengemeenschap aangepakt. Hiervoor wordt gekozen, omdat wonen in familieverband een belangrijk cultureel element is.

- Opstellen van een wachtlijst met toewijzingsafspraken, zodat nieuwe of vrijkomende standplaatsen met voorrang toegewezen worden aan woonwagenebwoners die een binding met de gemeente Amstelveen hebben.
- Uitbreiden van het aantal standplaatsen waardoor er circa 10 nieuwe standplaatsen worden gecreëerd. Hiervan worden 2 tot 4 standplaatsen met sociale huurwoonwagens gerealiseerd.
- Het creëren van de mogelijkheid om standplaatsen via een opstalrecht te kunnen kopen.
- Woonwageneleid onderdeel maken van de woonvisie 2023-2030 als er in 2025 een evaluatie plaatsvindt.

CONCEPT

## 2. Context

### 2.1 Historie

Woonwagenbewoners komen oorspronkelijk uit Nederland en de omliggende landen. De geschiedenis van de woonwagenbewoners gaat terug naar de Gouden Eeuw. Woonwagenbewoners reisden om te voorzien in hun bestaan. Zij werkten als seizoenarbeiders, handwerkslieden en kooplieden en fungeerden als nieuwsoverbreders. In de loop van de eeuwen verminderde de behoefte aan deze diensten en raakten de woonwagenbewoners steeds meer in een isolement. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw wonen de meesten in woonwagens. Vroeger konden deze woonwagens gemakkelijk verreden worden. Tegenwoordig staan woonwagens op een vaste plek. De term woonwagenbewoner komt dan ook van het wonen in een woonwagen.

In 2014 is de woonwagencultuur aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed. Ook zijn er gerechtelijke uitspraken, bijvoorbeeld door het Europees Hof van de Rechten van de Mens, die het belang van de cultuur van woonwagenbewoners bevestigen.

### 2.2 Doelgroep

Dit beleid is van toepassing op:

- huidige woonwagenbewoners in de gemeente Amstelveen;
- eerste- en tweede-, derde- en vierdegraads familieleden van huidige woonwagenbewoners in de gemeente Amstelveen voor zoverre deze zich identificeren als woonwagenbewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;
- Voormalige woonwagenbewoners uit de gemeente Amstelveen voor zoverre deze zich identificeren als woonwagenbewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;
- Woonwagenbewoners buiten de gemeente Amstelveen voor zoverre deze zich identificeren als woonwagenbewoners en voldoen aan het afstammingsbeginsel;

Een deel van de woonwagenbewoners is in het verleden, soms noodgedwongen, verhuisd naar een reguliere woning. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenbewoner (tijdelijk) in een reguliere woning woont of heeft gewoond.

Dit beleid richt op woonwagenbewoners met binding met de gemeente Amstelveen.

Landelijk gezien is er een tekort aan het standplaatsen en woonwagens. In Amstelveen is er ook een tekort. Op basis van de beschikbare ruimte en de huidige wachtlijst is het van belang dat er tussen de 10 en 20 plekken extra worden gerealiseerd. Het tekort en woningen en woonwagens is helaas niet volledig op te lossen. Er zal altijd sprake blijven van een zekere schaarste.

Het wonen in familieverband maakt deel uit van de cultuur van de woonwagenbewoners. We kiezen er daarom voor om nieuwe of vrijkomende standplaatsen in eerste instantie met voorrang toe te wijzen aan woonwagenbewoners met een binding met de gemeente Amstelveen. Het gaat dan om familieleden van de huidige bewoners.

### 2.3 Juridische kaders

Het leven in een woonwagen wordt beschermd. Dit is vastgelegd in verschillende (internationale) verdragen. Het betreft de volgende (mensen)rechten:

- *Het recht op huisvesting*: de overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij rekening wordt gehouden met de culturele identiteit.
- *Het recht op de eerbiediging van het privé-, familie- en gezinsleven*: ieder heeft het recht op respect voor zijn privé-, familie- en gezinsleven, woning en correspondentie. Een woonwagen wordt hierbij aangemerkt als woning en het leven in en rond een woonwagen als wezenskenmerk van de identiteit van woonwagenbewoners.
- *Het recht op gelijke behandeling*: Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Daarnaast houdt het gelijkheidsbeginsel óók in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld

moeten worden. Bij woonwagenbewoning gaat het om een ongelijk geval, omdat de woonvorm voor woonwagenbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit.

Hieruit volgen verschillende taken voor de gemeente:

- De gemeente Amstelveen ontwikkelt beleid dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt.
- Woonwagens moeten zicht hebben wanneer zij kans maken op een standplaats.
- Bij het bepalen of iemand een woonwagenbewoner is, wordt gebruik gemaakt van het afstemmingsbeginsel. Het maakt daarbij niet uit of een woonwagenbewoner (tijdelijk) in een reguliere woning heeft gewoond.

CONCEPT

## 3. Regionale ontwikkelingen

In het programma een thuis voor iedereen worden de nationale ambities voor de huisvesting van verschillende groepen beschreven, waaronder woonwagenbewoners. In de metropoolregio Amsterdam en in de gemeenten wordt dit nader uitgewerkt.

### 3.1 Verantwoordelijkheden

De verschillende overheden hebben ieder een eigen rol bij de huisvesting van woonwagenbewoners. In het landelijke beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid staan deze rollen beschreven. Daarnaast hebben de woonwagenbewoners uiteraard ook een rol bij de totstandkoming van dit beleid.

#### 3.1.1 Rijk

Het is aan het Rijk om de visie op het woonwagen- en standplaatsenbeleid vast te stellen. Deze visie is vastgesteld in het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid'. Daarnaast is het Rijk internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten. Dit geldt ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Het Rijk houdt toezicht op de provincies en op de gemeente op de naleving van de mensenrechten.

#### 3.1.2 Provincie

De provincies houden toezicht op gemeenten op het ruimtelijk-fysieke domein. Hierbij gaat het onder meer over bouwen, ruimtelijke ontwikkeling en huisvesting. Hier vallen woonwagenlocaties ook onder. De provincie Noord-Holland ziet woonwagenbeleid als gemeentelijke verantwoordelijkheid.

#### 3.1.3 Gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid. In de gemeente Amstelveen is dit beschreven in de woonvisie 2023-2030. Het gemeentelijk woonbeleid moet rekening houden met en ruimte geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners. Daarnaast kan de gemeente voorzieningen treffen in het belang van de volkshuisvesting. De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in woonwagenstandplaatsen. Tot slot is de gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkelingskant van de woonwagenstandplaatsen, onder andere door het vaststellen van omgevingsplannen. Met dit woonwagenbeleid geeft de gemeente Amstelveen hier nadere invulling aan.

#### 3.1.4 woonwagenbewoners

De gemeente zoekt actief verbinding met de woonwagengemeenschap. Dit beleid is ook tot stand gekomen in participatie met woonwagenbewoners.

## 4. Locaties, standplaatsen en woonwagens

### 4.1 Huidige situatie

In de gemeente Amstelveen zijn 54 standplaatsen op 4 verschillende locaties. De standplaatsen zijn allemaal in eigendom van de gemeente Amstelveen. De gemeente bezit ook 13 woonwagens in de sociale huur. Op de andere standplaatsen zijn de woonwagens in eigendom van de bewoners waarbij de gemeente eigenaar is van de standplaatsen.

| Wijk             | Straat   | Aantal | Waarvan sociaal |
|------------------|----------|--------|-----------------|
| Keizer Karelpark | Doorweg  | 16     | 3               |
| Bovenkerk        | Binderij | 13     | 6               |
| Middenhoven      | Voerman  | 15     | 1               |
| Waardhuizen      | Galjoen  | 10     | 3               |

### 4.2 Behoeftenonderzoek

In Amstelveen wordt al lange tijd gewerkt met een wachtlijst voor woonwagendstandplaatsen. Op 30 mei 2024 staan er 27 personen op de wachtlijst. De gemiddelde wachttijd bedraagt tussen 10 en 12 jaar. Dit is lager dan de wachttijd voor een sociale huurwoning in Amstelveen (in 2023 19 jaar). De afgelopen jaren zijn er geen standplaatsen bijgekomen, terwijl de behoefte wel is gegroeid. Hierdoor is uitbreiding van de locaties noodzakelijk. Op basis van de bestaande wachtlijst wordt voorgesteld om tussen ongeveer 10 woonwagendstandplaatsen te realiseren. In het geval dat er 10 nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd, zakt de wachttijd terug naar ongeveer 7 jaar.

De mensenrechtelijke kaders geven aan dat woonwagendbewoners binnen afzienbare tijd kans moeten maken op een standplaats. Er is geen verdere kwantificering van deze regel. In het landelijke 'Beleidskader gemeentelijk woonwagend- en standplaatsenbeleid' staat dat de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde moet zijn aan de wachttijd voor een sociale huurwoning. Op dit moment is de wachttijd voor een woonwagend al lager dan een sociale huurwoning. Echter, de wachttijd voor een sociale huurwoning in de gemeente Amstelveen is bovengemiddeld hoog in vergelijking met andere gemeenten. Daarom wordt ervoor gekozen om dit niet te gebruiken voor het vaststellen van de behoefte aan woonwagendstandplaatsen.

### 4.3 Realiseren nieuwe standplaatsen

Om ongeveer 10 te realiseren wordt er een verkenning uitgevoerd naar mogelijk geschikte locaties.

### 4.4 Opstalrecht

Op dit moment is het alleen mogelijk om de grond (standplaats) onder een woonwagend te huren van de gemeente. Deze huurconstructie is voor de banken in Nederland een van de redenen die zij geven om geen hypotheek af te geven voor een woonwagend. Om deze beperking weg te nemen wordt er ingezet op een opstalrecht te realiseren voor woonwagendstandplaatsen. De exacte voorwaarden voor het verkrijgen van een opstalrecht worden nader uitgewerkt. Het is mogelijk dat de voorwaarden per woonwagendlocatie kunnen verschillen. Naast het opstalrecht zijn er ook nog andere redenen waardoor het verkrijgen van een hypotheek niet mogelijk is, echter de gemeente wil zich inspannen bij het wegnemen van deze beperkingen mits deze binnen het domein van de gemeente liggen.

Een ander belangrijk doel is dat de eigenaar van een opstalrecht de mogelijkheid krijgt om het opstalrecht door te geven of verkopen aan een direct familielid. Hierdoor krijgen woonwagendbewoners de mogelijkheid om bezit op te bouwen en een woonwagendstandplaats binnen de familie te houden.

## 5. Ruimtelijke kaders

Bij woonwagendstandplaatsen zijn dezelfde ruimtelijke criteria van belang als bij reguliere woningen. Dit betekent dat ook nieuwe woonwagendstandplaatsen moeten voldoen aan geldend beleid op het gebied van parkeren, verkeer, groen en milieu. Voor geluid geldt dat volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bal) woonwagendstandplaatsen gelden als geluidsgevoelige terreinen. Dat heeft tot gevolg dat de geluidhinder wordt gemeten op de grens van de bestemming (in plaats van de gevel op de woning). Ook gelden de binnenwaarden voor een woning voor de grens van de bestemming het idee hierachter is dat woonwagens minder goed te isoleren zijn tegen geluid.

We verkennen de mogelijkheden voor het realiseren van woonwagendstandplaatsen binnen de grens van de beperkingsgebieden van het Luchthavenindeliingsbesluit (LIB). Belangrijk uitgangspunt is dat het realiseren van nieuwe woonwagendstandplaatsen niet tot ongezonde situaties leidt. Daarnaast dienen woonwagendstandplaatsen zorgvuldig te worden ingepast in haar omgeving.

Woonwagens zijn ingericht op een vak van 200m<sup>2</sup> (10 bij 20 meter). Hiermee ontstaat er voldoende ruimte tussen de woonwagens, onder andere vanwege brandveiligheid. Ook op de tweedehandsmarkt voor woonwagens is deze maat het uitgangspunt. We gaan uit van maatwerk. In overleg met woonwagendbewoners kan er afgeweken worden van de grootte van een standplaats.

### 5.1 Kosten realisatie woonwagendstandplaats

Kanttekening bij het realiseren van nieuwe standplaatsen, zijn de hoge ontwikkelingskosten. In 2022 heeft Companen in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een onderzoek gedaan naar de kosten voor de realisatie en exploitatie van woonwagendstandplaatsen. Uit dit onderzoek blijkt dat de kosten voor zowel de ontwikkeling van standplaatsen als de aanschaf van woonwagens sterk gestegen zijn. De kosten zijn onderverdeeld in de aanschaf van de woonwagen, de kosten van de grondverwerving en de inrichting van de kavel. Uit de analyse blijkt dat op basis van de huidige kosten en uitgaven het lastig is om te komen tot een rendabele, kostendekkende exploitatie bij de realisatie van nieuwe standplaatsen mét woonwagen. Dat komt doordat de lage bebouwingsdichtheid zorgt voor relatief hoge inrichtingskosten, door de stijging van de bouwkosten, de BENG-norm, de bergingen en het gasloos bouwen. Dit is met name het geval wanneer een woonwagendstandplaats met sociale huurwoonwagen wordt gerealiseerd.

De realisatie van extra standplaatsen is maatwerk. Denk bijvoorbeeld aan de omvang van de locatie, de ligging ten opzichte van uitvalswegen en de nabijheid van riolering en andere nutsvoorzieningen. Grote kostenposten zijn het plaatsen van een berging, de BENG-norm en een woonwagen op de standplaats. Wanneer een kansrijke locatie in beeld is, brengen we de kosten in beeld. Daarbij kijken we met de bewoners welke woonvormen passend zijn bij de cultuur en kan de gemeente bij hoge uitzondering overwegen aansluiting van nieuwbouw op aardgas toestaan.

### 5.2 Onderhoud en staat van de huidige locaties

Op dit moment is de leefbaarheid op de woonwagenlocaties redelijk. De woonwagendbewoners geven aan de onderhoudssituatie onder de maat vinden. Een inzichtelijk en voorspelbaar jaarlijks onderhouds- en beheerplan komt hieraan tegemoet, evenals een eenmalige actie om tot een aanvaardbare nulsituatie te komen. Hieronder valt ook de handhaving op onrechtmatige bebouwing of bewoning. Daarnaast staan de woonwagens op de Voerman dicht tegen elkaar aan. Dit kan brandveiligheidsgevaar opleveren.

## 6. Wachtlijst en toewijzing

In de Huisvestingsverordening van de gemeente Amstelveen staan de regels uitgewerkt voor de verhuur van woonwagendstandplaatsen en woonwagens. Wanneer er een standplaats vrijkomt wordt deze aan de langstingeschrevene aangeboden. Mocht die geen interesse hebben dan is de eerstvolgende aan de beurt. Op deze manier wordt er gezocht totdat iemand op de wachtlijst de vrijgekomen standplaats accepteert. Deze manier van toewijzen houdt geen rekening met familiebanden of binding aan de gemeente Amstelveen. Er wordt alleen gekeken naar inschrijftijd.

Om te komen tot een nieuwe wachtlijst worden alle woonwagendbewoners vanaf 18 jaar bekend bij de gemeente aangeschreven en krijgen een aanmeldingsformulier. Bij de uitvraag voor de wachtlijst wordt het volgende onderscheid gemaakt: een huurstandplaats met sociale huurwoning of een huurstandplaats waarop een eigen woonwagend kan worden geplaatst. Daarnaast wordt de behoefte aan het uitgeven van een standplaats in opstal gepeild.

### 6.1 Toewijzing bestaande standplaats met koopwoningen

Huurstandplaatsen met koopwoningen worden verhuurd volgens een voordrachtstelsel. Komt er een standplaats vrij dan dragen de vertrekkende bewoners of de nabestaanden in het geval van overlijden een nieuwe kandidaat voor.

De toewijzing van de standplaats vindt plaats in onderling overleg binnen de kaders van dit woonwagendbeleid, zoals het voldoen aan het afstammingsbeginsel. Hiervoor worden de volgende stappen doorlopen:

1. De gemeente treedt in overleg met bewoners en nabestaanden. De gemeenschap wordt geïnformeerd dat er een wijziging gaat plaatsvinden.
2. Belangstellenden reageren met vermelding van eventuele familierelaties (1e, 2e, 3e en 4e graads) op de locatie waar de standplaats vrij komt.
3. Familierelaties worden gecontroleerd, waarbij het de verantwoordelijkheid van de belanghebbende is om de familierelatie aan te tonen.
4. De kandidaat-huurder levert de vereiste gegevens aan bij de gemeente. De gemeente controleert de gegevens. Na akkoord volgt een definitieve toewijzing.
5. Diegene die een definitieve toewijzing krijgt, wordt uitgeschreven uit de wachtlijst.

### 6.2 Toewijzen nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoningen

Nieuwe standplaatsen en (sociale) huurwoningen worden toegewezen op basis van een wachtlijst die is opgebouwd volgens onderstaand puntensysteem. De rangorde van de inschrijvers op de wachtlijst wordt bepaald op basis van het aantal toegerekende punten. Alle inschrijvers ontvangen bij aanvang punten. Vervolgens ontvangt de inschrijver na de maand van de inschrijving 1 punt per maand.

|   |     |
|---|-----|
| a. <b>Starters</b> vanaf 18 jaar onafgebroken inwonend bij familie die woont op een woonwagendlocatie in de gemeente Amstelveen.  | 100 |
| b. <b>Starters</b> vanaf 18 jaar inwonen in een regulier woning in de gemeente Amstelveen, maar geboren en getogen op een woonwagendlocatie en binnen een periode van 10 jaar geleden op een woonwagendlocatie in de gemeente Amstelveen heeft gewoond. | 85  |
| c. <b>Repatriant</b><br>Woningzoekende die in de gemeente Amstelveen in een woonwagend heeft gewoond en graag weer op een standplaats in de gemeente Amstelveen wil wonen.  | 70  |
| d. <b>Woonwagendbewoner wonend buiten de gemeente Amstelveen</b>  | 20  |
| e. <b>Overige woningzoekenden</b>   | 1   |

#### 6.2.1 Overgangsrecht oude wachtlijst voor standplaatsen en (sociale) huurwoningen

De rechten van degenen die op de bestaande wachtlijst staan moeten worden gerespecteerd. Vanaf het moment dat iemand van oude wachtlijst inschreven staat krijgt hij 1 punt per volledige maand. Dit wordt opgeteld bij het puntenaantal van de puntensysteem van de nieuwe wachtlijst.

Degenen die op de oude wachtlijst staan moeten wel zelf aangeven dat ze op de nieuwe wachtlijst willen. Tot 24 maanden na de invoering van de nieuwe wachtlijst kunnen ze gebruik maken van hun overgangsrecht. Bij aanmeldingen na 24 maanden wordt de verrekening van het aantal punten niet meer toegepast. Degenen die in het verleden zijn uitgeschreven en wel op de wachtlijst wensen te staan, kunnen zich opnieuw inschrijven.

CONCEPT