**Aanvullende informatie voor gemeenten**

Passendeparkeernorm.nl laat het daadwerkelijke autobezit zien naar *woningtype* en *eigendomssituatie* voor alle buurten in Nederland. Inzicht in dit autobezit kan voor gemeenten op minimaal twee manieren van essentieel belang zijn:

* bij het actualiseren van parkeernormen voor woningen;
* bij het zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het kader van een goede ruimtelijke ordening] door het toepassen van passende parkeernormen.

***Actualiseren parkeernormen***

Door de getoonde blik op de werkelijkheid kan met passendeparkeernorm.nl geanalyseerd worden of het daadwerkelijke autobezit voor bepaalde typen woningen in buurten of wijken afwijkt van het aantal parkeerplaatsen dat volgens de vigerende gemeentelijke parkeernormen aangelegd zou moeten worden. Als dit structureel zo is, kan dit een belangrijke indicatie zijn dat parkeernormen aan actualisatie toe zijn.

De informatie op passendeparkeernorm.nl kan niet alleen gebruikt worden voor het per gemeente meest geschikte onderscheid naar type woningen, maar ook voor de best passende gebiedsindeling voor parkeernormen. Ook kunnen specifieke deelvragen worden beantwoord (bijvoorbeeld of de huidige parkeernorm voor sociale huurwoningen nog passend is). Door het koppelen van bij Goudappel beschikbare informatie, bijvoorbeeld over huishoudleeftijd en huishoudomvang of gemiddelde WOZ-waarde per buurt, kan tevens beschouwd worden of het verwerken van prijsklasse en maatvoering van woningen mogelijk is, zin heeft en zo ja, hoe dat dan doorvertaald moet worden naar toepasbare parkeernormen.

***Goede ruimtelijke ordening***

Als parkeernormen niet goed aansluiten bij de werkelijkheid kan dit er enerzijds voor zorgen dat er parkeerproblemen in buurten gaan ontstaan, maar anderzijds ook dat ruimte en financiële middelen onnodig worden ingezet. Als het daadwerkelijke autobezit voor een bepaald type woning structureel afwijkt van het aantal parkeerplaatsen dat je moet aanleggen op basis van gemeentelijke parkeernormen is er waarschijnlijk geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Als dit zo is, kan dit voor een gemeente een concrete aanleiding zijn om met de ontwikkelaar in gesprek te gaan over het toepassen van een passende parkeernorm.

Hierbij is het dan wel noodzakelijk om ook zicht te hebben op de daadwerkelijke [parkeerdruk] op en rondom de betreffende ontwikkelingslocatie, nut en noodzaak om een ‘standaard’ bezoekersdeel in de parkeernorm toe te passen en de ter plaatse zichtbare [trend in autobezit]. Dit laatste is bijvoorbeeld van belang als er sprake is van ‘verjonging’ van buurten of wijken, waardoor er meer tweeverdieners zijn gekomen die vaker twee auto’s hebben of gezinnen die opgroeiende thuiswonende kinderen hebben, die een eigen auto gaan rijden. Ook het bouwen voor specifieke doelgroepen en/of het nemen van specifieke aan mobiliteit gerelateerde maatregelen (aanbieden deelauto’s, verbeteren openbaar vervoer etc.) kunnen flink van invloed zijn op het te realiseren aantal parkeerplaatsen. Goudappel kan de benodigde gegevens in beeld brengen en goed onderbouwen of, waarom en in welke mate onderbouwd afgeweken zou kunnen worden van vigerende parkeernormen.

Hiernaast speelt het gewenste beleid van individuele gemeenten natuurlijk een belangrijke rol. Sommige gemeenten hebben een sterke visie op verkeer en mobiliteit en vertalen deze visie door naar beleid (en uiteindelijk ook naar parkeernormen). Hierbij kan het zowel om vraagvolgend dan wel sturend beleid gaan. Met dit laatste wordt gedoeld op een actieve sturing op een daling van het autobezit, onder meer door verlaging van parkeernormen.