

## 7. Bijlage

In de bijlage leggen we uit hoe de regressietabellen geïnterpreteerd moeten worden. Daarnaast geven we ook een aantal niet-becommentarieerde tabellen en een lijst met de betekenis van de variabelennamen in regressies.

### 7.1. Interpretatie van de regressies

Bij een lineaire regressie drukken we een bepaalde variabele die veel getalwaarden kan aannemen, bijvoorbeeld aantal dagen carpoolen per jaar uit als een lineaire functie van ander variabelen, bv. 'vrouw zijn' en leeftijd tussen 25 en 35 jaar.

Dan is de regressie van de vorm:

$Y = aX_1 + bX_2 + c$ , met Y het aantal dagen dat men met iemand meerrijdt, X1 en X2 onafhankelijke variabelen, hier 'vrouw zijn' en leeftijd tussen 25 en 35 jaar, en a, b en c door SAS berekende constanten.

Indien we een regressie willen berekenen voor een variabele die enkel 'ja' of 'nee' kan zijn, zoals het bezit van een rijbewijs, dan kunnen we geen gewone lineaire regressie toepassen, maar wel een logistische regressie. De logistische regressie lijkt op een gewone regressie, maar op de afhankelijke variabele wordt eerst een logistische transformatie toegepast.

De regressie is van de vorm:

$\ln\left(\frac{P}{1-P}\right) = aX_1 + bX_2 + c$ , met P de kans dat iemand een rijbewijs heeft, en net zoals bij lineaire regressie, X1 en X2 onafhankelijke variabelen, hier 'vrouw zijn' en leeftijd tussen 25 en 35 jaar, en a, b en c door SAS berekende constanten.

We kunnen deze vergelijking ook schrijven als:

$$De\ kans\ op\ een\ rijbewijs = \frac{1}{1 + e^{-(aX_1 + bX_2 + c)}}$$

Dit maakt het (iets) eenvoudiger om de getallen te interpreteren.

**Tabel 28. Fictief voorbeeld van een logistische regressie om de begrippen uit te leggen. Afhankelijke variabele is rijbewijsbezit**

Variable	DF	Parameter Estimate	Standard Error	Wald Chi-Square	Pr > Chi-Square	Standardized Estimate	Odds Ratio
INTERCPT	1	4.5595	0.2098	472.1404	0.0001	.	.
VROUW	1	-1.2984	0.1815	51.2019	0.0001	-0.351515	0.273
LFT1624	1	-0.1966	0.3123	0.3962	0.5291	-0.022571	0.822

Voor wie niet echt geïnteresseerd is in de exacte getalwaarde, maar enkel in het feit of iemand meer of minder kans heeft op een rijbewijs volstaat volgende vuistregel. Als de 'Parameter Estimate' positief is dan stijgt de kans op een rijbewijs; indien de Parameter Estimate negatief is dan daalt de kans op een rijbewijs.

Voorbeeld uit Tabel 28: De 'parameter estimate' van vrouw is "-1.2984". Deze parameter estimate is negatief, dus daalt de kans op een rijbewijs indien de persoon in kwestie een vrouw is.

De volledige betekenis van deze logistische regressie is:

$$De\ kans\ op\ een\ rijbewijs = \frac{1}{1 + e^{-(4.5595 - 1.2984 \cdot 'indien\ vrouw' - 1.966 \cdot 'indien\ tussen\ 16\ en\ 24\ jaar')}}}$$

Als variabelen niet in de regressie voorkomen, wil dit zeggen dat ze geen toegevoegde waarde meer hebben *bij alle variabelen die reeds in het model zitten*. Zo blijkt dat een aanzienlijk aantal respondenten geen treinstation in de buurt van hun huis hebben, maar ook niet in de buurt van hun werk. Vaak is dit een reden om een ander vervoermiddel te nemen. Het is van belang dat er op één plaats geen station is. Maar het extra probleem dat er op de andere plaats ook geen station is, is erg beperkt. Daardoor verschijnt dit vaak niet meer in de regressies. Welke afstand (halte thuis of halte op het werk) er in het model opgenomen wordt, is zuiver bepaald door de statistische berekeningen. De meest significante variabelen blijven over.

We hebben dus meestal veel meer variabelen uitgeprobeerd, dan dat er uiteindelijk in de regressie overblijven.

Ook het aantal variabelen dat in de regressies is opgenomen is zuiver statistisch bepaald. De variabelen met een significantie kleiner dan 5% ( $P < 5\%$ ) zijn opgenomen in het model. Dit heeft tot gevolg dat er soms variabelen verschijnen die we niet verwacht hadden, en die we zelfs bij nader inzien niet kunnen verklaren<sup>4</sup>. Het is ook mogelijk om meer 'gericht' modellen te maken. We kunnen bijvoorbeeld enkel variabelen met  $P < 5\%$  weerhouden als we kunnen begrijpen waarom ze relevant zijn, en variabelen waarvan we niet begrijpen waarvan hun impact komt weerhouden we enkel bij  $P < 1\%$ , of  $P < 0.1\%$ . Dit is duidelijk minder wetenschappelijk, maar het levert een model op waarvan we alle aspecten (denken te ) begrijpen, en een model dat ook eenvoudiger uit te leggen is aan de buitenwereld, bv. voor het sturen van beleidsbeslissingen. Anderzijds kunnen we ook voor op voorhand bepaalde variabelen in het model dwingen, om hun P-waarde te kennen. Het kan voor een overheidsbeslissing van belang zijn of de afstand tot een bushalte met 7% kans irrelevant is voor het nemen van het openbaar vervoer, of met 60% kans geen impact heeft op een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer. In het geval van  $P = 7\%$  is het de moeite om andere analyses te doen, of zelfs ander onderzoek te verrichten om meer zekerheid te krijgen of er nu wel of niet een invloed is, in het geval dat  $P = 60\%$  is er gewoonweg geen verband.

We hebben er heel bewust niet voor gekozen om op het eerste zicht vreemde variabelen weg te laten of andere variabelen in de regressie te dwingen.. Enerzijds omdat dit een eerste poging was om met regressie beter zicht te krijgen op het gebruik van de vervoermiddelen. En dan is het voorzichtig om gewoon het terrein af te tasten zonder zelf te veel in te grijpen. Anderzijds omdat dergelijke ingrepen enkel zin hebben indien men heel gericht antwoorden zoekt op bepaalde vragen. En ook daarvoor is het nu nog te vroeg.

De 'parameter estimate' bij het intercept geeft de waarde van de regressie in de referentiesituatie. Dit impliceert dan ook dat er een referentiesituatie bepaald wordt. Ook dit hebben we aan de statistiek overgelaten: we hebben de statistiek de significant afwijkende variabelen laten zoeken. Wat niet

<sup>4</sup> Strikt gezien kan dit een gevolg zijn van het gebruikte statistische criterium. De variabelen met een significantie kleiner dan 5% zijn behouden in het model. Dit wil zeggen dat, als er maar 5% kans is dat een variabele bij wijze van pech door de steekproef relevant lijkt, maar in werkelijkheid toch niet relevant is, dat we dan de variabele behouden. De redenering daarachter is: '5% kans is zo klein, dat kan geen toeval meer zijn'.

We kunnen dit ook minder positief formuleren: indien we 100 variabelen proberen om een model te maken, dan kunnen er door zuiver pech 5 geselecteerd worden die significant lijken, maar het eigenlijk niet zijn. Welnu, voor deze modellen hebben we ongeveer 60 variabelen uitgeprobeerd. Normaal gezien worden alle relevante variabelen geselecteerd, maar we moeten er rekening mee houden dat er ook variabelen geselecteerd zijn die toch niet relevant zijn. Het is verleidelijk om te stellen dat dit de variabelen zijn waarvan we de impact niet begrijpen.

Met behulp van meer geavanceerde statistische, maar helaas ook meer arbeidsintensieve technieken, is het mogelijk om overfitting met grotere zekerheid uit te sluiten.

afwijkt is dan de referentiesituatie. Hiervoor geldt dezelfde opmerking als hierboven. We hadden zelf kunnen ingrijpen, maar zolang we niet zeker weten hoe en waarom, is het voorzichtig om dit niet te doen.

## 7.2 Niet-becommentarieerde tabellen

### 7.2.1 Verdeling van gezinnen volgens geografische kenmerken

Tabel 29. Aantal leden in het gezin

LEDENA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	646.2561	23.5	646.2561	23.5
2	846.8828	30.7	1493.139	54.2
3	519.8297	18.9	2012.969	73.0
4	485.0298	17.6	2497.998	90.7
5	172.181	6.2	2670.179	96.9
6	52.09831	1.9	2722.278	98.8
7	19.85506	0.7	2742.133	99.5
8	1.842517	0.1	2743.975	99.6
12	3.514713	0.1	2747.49	99.7
13	2.038554	0.1	2749.529	99.8
23	1.474145	0.1	2751.003	99.8
25	1.454322	0.1	2752.457	99.9
30	1.580151	0.1	2754.037	99.9
45	1.580151	0.1	2755.617	100.0

Frequency Missing = 37.875354133

Tabel 30. Categorieën van het totaal netto-gezinsinkomen

TOTINK	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0 - 30.000 fr. per maand	249.9261	10.1	249.9261	10.1
30.001 - 75.000 fr. per maand	1189.441	47.9	1439.367	58.0
75.001 -125.000 fr. per maand	794.0077	32.0	2233.375	89.9
125.001 -200.000 fr. per maand	211.2663	8.5	2444.641	98.4
meer dan 200.000 fr. per maand	38.87772	1.6	2483.519	100.0

Frequency Missing = 309.97406094

## 7.2.2 Verdeling van gezinnen volgens bezit van vervoermiddelen

Tabel 31. Verdeling van gezinnen volgens bezit van bestelwagens

BESTELA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	2677.533	95.8	2677.533	95.8
1	103.8739	3.7	2781.407	99.6
2	9.200191	0.3	2790.607	99.9
3	0.468054	0.0	2791.075	99.9
4	0.694973	0.0	2791.77	99.9
6	0.814885	0.0	2792.585	100.0
10	0.907708	0.0	2793.493	100.0

Tabel 32. Gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin volgens geslacht van het gezinshoofd

GESLACHT	N Obs	Variable	Label	Mean
man	2312	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.3528205
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0616808
		FIETSA	Aantal fietsen	2.8034311
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1120647
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0535359
		MOTORA	Aantal motoren	0.0574763
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.2940265
vrouw	470	PERSWAGA	Aantal personenwagens	0.7619237
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0091993
		FIETSA	Aantal fietsen	1.4197966
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0453457
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0218527
		MOTORA	Aantal motoren	0.0294462
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.0420255

Tabel 33. Gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin volgens leeftijd van het gezinshoofd

LEEFTKL	N Obs	Variable	Label	Mean
05	4	PERSWAGA	Aantal personenwagens	0.7579605
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0
		FIETSA	Aantal fietsen	0.7367353
		SNORA	Aantal snorfietsen	0
		BROMA	Aantal bromfietsen	0
		MOTORA	Aantal motoren	0
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0

25	298	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.3279758
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0504624
		FIETSA	Aantal fietsen	2.2074158
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0590854
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0353853
		MOTORA	Aantal motoren	0.0770253
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.0602480
35	713	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.3175212
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0755206
		FIETSA	Aantal fietsen	3.3075398
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1628588
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0690076
		MOTORA	Aantal motoren	0.0772849
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.1772017
45	1192	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.3578973
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0611223
		FIETSA	Aantal fietsen	2.6866367
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1077173
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0555591
		MOTORA	Aantal motoren	0.0528639
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.4712504
65	575	PERSWAGA	Aantal personenwagens	0.8869236
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0114015
		FIETSA	Aantal fietsen	1.7395964
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0488054
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0212195
		MOTORA	Aantal motoren	0.0091465
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.1603765

**Tabel 34. Gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin volgens netto-gezinsinkomen**

TOTINK	N Obs	Variable	Label	Mean
-----				
0 - 30.000 fr. per maand	182	PERSWAGA	Aantal personenwagens	0.5294695
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0135198
		FIETSA	Aantal fietsen	1.0637434
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0896358
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0296570
		MOTORA	Aantal motoren	0.0046814
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.0404100
30.001 - 75.000 fr. per maand	1160	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.0266526
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0300480
		FIETSA	Aantal fietsen	2.1867849
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0899825
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0460287
		MOTORA	Aantal motoren	0.0421340
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.1659159

75.001 -125.000 fr. per maand	840	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.5278890
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0669994
		FIETSA	Aantal fietsen	3.0798948
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0978193
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0488885
		MOTORA	Aantal motoren	0.0813575
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.5320743
125.001 -200.000 fr. per maand	252	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.9815517
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.1131899
		FIETSA	Aantal fietsen	3.7894603
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1525365
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0515938
		MOTORA	Aantal motoren	0.0844196
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.1559875
meer dan 200.000 fr. per maand	35	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.9810515
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0406496
		FIETSA	Aantal fietsen	3.8952590
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1149790
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.1501566
		MOTORA	Aantal motoren	0.0178759
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0

**Tabel 35. Gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin volgens gezinsgrootte**

LACAT	N Obs	Variable	Label	Mean
één	483	PERSWAGA	Aantal personenwagens	0.6715916
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0109063
		FIETSA	Aantal fietsen	1.0538523
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0319976
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0259094
		MOTORA	Aantal motoren	0.0189340
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.0292829
twee	944	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.1393442
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0300596
		FIETSA	Aantal fietsen	1.9795479
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0658783
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0308405
		MOTORA	Aantal motoren	0.0433119
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.3930089
drie	473	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.4991448
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0794871
		FIETSA	Aantal fietsen	2.7119853
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.0859685
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0564104
		MOTORA	Aantal motoren	0.0728984
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.1686136
vier	610	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.6460174
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0908508
		FIETSA	Aantal fietsen	3.7260643
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.1495007
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.0703522
		MOTORA	Aantal motoren	0.0869465
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.2566321

vijf	188	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.6521947
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.1007725
		FIETSA	Aantal fietsen	4.7313823
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.3146853
		BROMA	Aantal bromfietsen	0.1393699
		MOTORA	Aantal motoren	0.0687479
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.3260719
6 of meer	46	PERSWAGA	Aantal personenwagens	1.4063762
		BESTELA	Aantal bestelwagens	0.0498295
		FIETSA	Aantal fietsen	4.4393554
		SNORA	Aantal snorfietsen	0.2573149
		BROMA	Aantal bromfietsen	0
		MOTORA	Aantal motoren	0.0174313
		ANDERA	Aantal andere vervoermiddelen	0.8218990

### 7.2.3 Verdeling van gezinnen volgens VMB-index

Tabel 36. Verdeling van gezinnen volgens VMB-index en het geslacht van het gezinshoofd

TABLE OF GESLACHT BY VMB

GESLACHT      VMB(OVG VervoermiddelenIndex)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	VMB(OVG VervoermiddelenIndex)						Total
	> 2 wagens	2 wagens	1 wagen	Motor/bromfiets	Fiets	Geen/overig	
man	90.688	695.73	1281.5	8.5113	73.307	36.27	2186 78.25
	3.25	24.91	45.88	0.30	2.62	1.30	
	4.15	31.83	58.62	0.39	3.35	1.66	
	92.56	92.48	79.63	48.72	36.26	31.75	
vrouw	7.2856	56.569	327.84	8.9583	128.85	77.956	607.45 21.75
	0.26	2.03	11.74	0.32	4.61	2.79	
	1.20	9.31	53.97	1.47	21.21	12.83	
	7.44	7.52	20.37	51.28	63.74	68.25	
Total	97.9739	752.302	1609.37	17.4696	202.153	114.226	2793.49
	3.51	26.93	57.61	0.63	7.24	4.09	100.00

## 7.2.4 Verdeling van de wagens volgens allerlei kenmerken

**Tabel 37. Verdeling van wagens volgens cilinderinhoud**

CCCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0-1000	220.7049	6.5	220.7049	6.5
1001-1200	700.545	20.6	921.25	27.1
1201-1400	489.2202	14.4	1410.47	41.5
1401-1600	354.9532	10.4	1765.423	52.0
1601-1800	577.6868	17.0	2343.11	69.0
1801-2000	708.6367	20.9	3051.747	89.8
2001-2200	84.28892	2.5	3136.036	92.3
2201-2400	65.4049	1.9	3201.441	94.2
2401-2600	134.2892	4.0	3335.73	98.2
2601-2800	13.36511	0.4	3349.095	98.6
2801-3000	22.71953	0.7	3371.814	99.3
3001+	25.33208	0.7	3397.147	100.0

**Tabel 38. Verdeling van wagens volgens brandstofsoort**

BRAND	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
LPG	78.37845	2.3	78.37845	2.3
benzine loodvry	1430.53	42.6	1508.909	45.0
benzine	332.3079	9.9	1841.217	54.9
diesel	1502.735	44.8	3343.952	99.7
super	10.81508	0.3	3354.767	100.0
loodvrij + loodhoudend (gemengd)	0.715693	0.0	3355.482	100.0

Frequency Missing = 41.664100813

**Tabel 39. Gemiddelde cilinderinhoud, verbruik en kilometerstand van de wagens**

Variable	Label	Mean
CC	Cilinderinhoud wagen	1696.00
VERBRK	Verbruik wagen	7.9057528
STAND	Kilometerstand wagen	98857.41

**Tabel 40. Verdeling van wagens volgens beslissingsmacht over het gebruik van de wagen**

Beslisser gebruik wagen				
BESLIS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
gezinshoofd	1659.38	50.6	1659.38	50.6
partner gezinshoofd	539.0424	16.4	2198.422	67.0
kind	227.1608	6.9	2425.583	74.0
meerdere pers. binnen huishouden	828.1305	25.3	3253.714	99.2
meerdere pers., buiten huishouden	25.8753	0.8	3279.589	100.0

Frequency Missing = 117.5577426

**Tabel 41. Verdeling van wagens volgens de wijze waarop ze in bezit gekomen zijn en bouwjaarcategorie**

BEZIT(Hoe is wagen in bezit gekomen?)		BJCAT(Bouwjaar categorie)					Total	
Frequency	Percent	1986 en eerder	1987 tot 1990	1991 tot 1994	1995 tot 1996	1997 tot 1998		1999 tot 2000
nieuw		60.595	274.72	478.76	291.57	409.8	223.24	1738.7
		1.88	8.53	14.86	9.05	12.72	6.93	53.97
		3.49	15.80	27.54	16.77	23.57	12.84	
		22.32	41.04	47.86	64.10	76.10	77.87	
occasie		207.02	388.16	496.76	141.78	62.066	8.1853	1304
		6.43	12.05	15.42	4.40	1.93	0.25	40.48
		15.88	29.77	38.10	10.87	4.76	0.63	
		76.24	57.98	49.66	31.17	11.53	2.86	
eigendom bedrijf		0.7551	4.6354	21.85	19.541	61.333	53.764	161.88
		0.02	0.14	0.68	0.61	1.90	1.67	5.03
		0.47	2.86	13.50	12.07	37.89	33.21	
		0.28	0.69	2.18	4.30	11.39	18.75	
andere		3.1531	1.9357	2.9338	1.9427	5.3197	1.4865	16.772
		0.10	0.06	0.09	0.06	0.17	0.05	0.52
		18.80	11.54	17.49	11.58	31.72	8.86	
		1.16	0.29	0.29	0.43	0.99	0.52	
Total		271.524	669.451	1000.31	454.833	538.522	286.675	3221.31
		8.43	20.78	31.05	14.12	16.72	8.90	100.00

Frequency Missing = 175.83556426

### 7.3. Lijst met de betekenis van variabelennamen in de regressies

INTERCEP	Constante die er steeds bijgeteld moet worden
VROUW	Gezinshoofd is vrouw
LEDEN1	Gezin met 1 lid
LEDEN3	Gezin met 3 leden
LEDEN4P	Gezin met 4 of meer leden
TOTINK03	Totale netto-gezinsinkomen kleiner dan 30.000 BEF/maand
TOTINK12	Totale netto-gezinsinkomen tussen 75.000-125.000
TOTINK20	Totale netto-gezinsinkomen tussen 125.000-200.000
TOTINK99	Totale netto-gezinsinkomen meer dan 200.000
LEEFT35	Gezinshoofd leeftijd tussen 35-44 jaar
LEEFT65	Gezinshoofd leeftijd ouder dan 65 jaar
VRINK12	Gezinshoofd is vrouw met inkomen 75.000-125.000
L1LFT35	Persoon alleen tussen 35-44 jaar
L4PLFT35	4 of meer gezinsleden en gezinshoofd tussen 35-44 jaar
VROUW65	Gezinshoofd vrouw ouder dan 65 jaar
INK3LF65	Gezinshoofd ouder dan 65 en inkomen kleiner dan 30.000
L3LFT65	3 gezinsleden en gezinshoofd is ouder dan 65 jaar
CC	Cc van de wagen
OCCASIE	Wagen is occasie
BEDRIJFSWAGEN	Wagen is bedrijfswagen
DIESEL	Wagen is een diesel
BJ90	Wagen is van bouwjaar 87-90
BJ94	Wagen is van bouwjaar 91-94
BJ96	Wagen is van bouwjaar 95-96
BJ98	Wagen is van bouwjaar 97-98
BEDRDIES	Wagen is bedrijfswagen en diesel

OCCADIES	Wagen is occasie en diesel
OCCABJ96	Wagen is occasie en van bouwjaar 95-96
OCCABJ98	Wagen is occasie en van bouwjaar 97-98