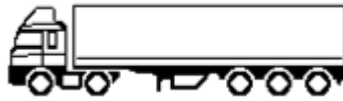


$$N_{eq} = \sum n_i \cdot (P_i / P_s)^\alpha$$

- N_{eq} = equivalente aantal standaard aslasten
 N_i = aantal aslastpassages met aslastgrootte P in klasse i
 P_s = standaard aslast (= 100kN)
 P_i = actuele belasting (kN)
 α = machtsfactor

De machtsfactor wordt voor verhardingsontwerpen meestal gelijkgesteld aan vier, maar soms wordt de helling van de vermoeiingslijn ingevuld (CROW, 2010).

Voor een gemiddelde personenauto van 1200 kg waarvan verondersteld twee assen met gelijke asdruk geldt: $N_{eq} = \sum n_i \cdot (P_i / P_s)^\alpha = 2 \cdot (6 / 100)^4 = 2,6 \cdot 10^{-5}$



		Asdruk (ton)	N_{eq}	Asdruk (ton)	N_{eq}
As:	1:	8,5	0,52	8,5	0,52
	2:	11,5	1,75	16,5	7,41
	3:	10,0	1,00	10,0	1,00
	4:	10,0	1,00	10,0	1,00
	5:	10,0	1,00	10,0	1,00
	Totaal	50,0	5,27	55,0	10,93

Aantal personenauto's equivalent 203.357 421.836

Voor een vrijwel maximaal beladen vrachtwagen (50 ton) in de meest voorkomende voertuigcategorie zoals in bovenstaande figuur geldt dat als de lading over de assen verdeeld is conform de maximale toelaatbaarheid op het kentekenbewijs, dat de aslasten ongeveer verdeeld zouden moeten zijn zoals in de tabel geschetst. In de praktijk is dit nauwelijks realiseerbaar vanwege lastig positioneerbare lading. Dit heeft in de meeste gevallen als gevolg dat de tweede as, de aangedreven as, zwaarder belast wordt dan de wettelijk toegestane 11,5 ton.