

voertuigen met paarden de ruimte geven en in sommige gemeenten mochten ze helemaal niet in de bebouwde kom rijden.

Veel mensen ergerden zich aan de hardrijders die nergens op letten, gevaar opleverden en anderen omver reden. Volgens sommigen gedroegen ze zich als misdadigers.

De fiets werd populair

Rond 1930 waren de prijzen van fietsen aanzienlijk gedaald en kon je voor vijftig gulden al in het bezit komen van een exemplaar. Bij een gemiddeld jaarinkomen van ca. tweeduizend gulden was dit voor een grote groep mensen haalbaar geworden. De fiets was nu niet meer alleen een speeltje van de mensen die een ruim budget hadden. Naast de toerfietsers kwamen er meer en meer wielrijders op de weg die de fiets gebruikten voor het woon-/werkverkeer.

In Nederland werden fietsen in vrij korte tijd populair. De fietsen waren ook aanzienlijk goedkoper geworden. Voor een belangrijk deel kwam dit doordat in Engeland en Duitsland grote bedrijven fietsen beschikbaar stelden aan werknemers. Op die manier konden ze werknemers werven die niet direct in de onmiddellijke nabijheid van de bedrijven woonden. Door de grotere vraag naar fietsen kon de productie worden opgevoerd en dat was ook gunstig voor de prijsontwikkeling in ons land. Er kwam een echte run op fietsen.

‘Lange tijd is de fiets een vervoermiddel geweest voor het dagelijkse woon-werkverkeer; een vervoermiddel ook voor hen die niet het geld hadden om zich een auto aan te schaffen. Dat is nu anders geworden. De fiets is voor velen tot een nieuw vervoermiddel geworden: voor een nuttige vorm van vrijetijdsbesteding, tot een middel van ontspanning. Daarnaast blijft de fiets zijn oude functie behouden als zeer goedkoop vervoermiddel voor iedereen.’

Bron: Fuchs, Dr. J.M. en Simons W.J. (1967) *Geschiedenis van de fiets*. Uitgeverij De Alk N.V.



