



Van Vliegweide tot Airport City

April 2018

Royal Schiphol Group
+31 (0)20 601 2673
schiphol.nl
youtube.com/schiphol

Welcome to Amsterdam Airport

Van Vliegweide tot Airport City

Schiphol is veel meer dan een luchthaven. Goed beschouwd is het een moderne stad met start- en landingsbanen rond een bruisend centrum. De luchthaven is een internationaal knooppunt voor verschillende vormen van vervoer, zowel voor mensen als goederen, met tal van voorzieningen. Een stad waar iedereen welkom is, maar niemand woont. Dat maakt Schiphol tot een AirportCity, een luchtvaartstad. Een stad die nooit slaapt.

Schiphol



In meer dan één opzicht is Schiphol een opmerkelijke luchthaven. De luchthaven Schiphol bestaat al meer dan 100 jaar. Bijzonder is ook dat het ligt op de bodem van een drooggemalen meer, ruim vier meter onder zeeniveau. Daarnaast bevindt de luchthaven zich nog altijd op dezelfde plek als waar het eerste vliegtuig in 1916 landde. Ondanks alle uitbreidingen heeft de luchthaven haar bakermat nooit verlaten. Schiphol is daarmee de oudste internationale luchthaven die nog op dezelfde plaats ligt.



Het prille begin

We schrijven 19 september 1916. De boeren in de Haarlemmermeerpolder ter hoogte van het oude Fort Schiphol horen een merkwaardig gebrom boven zich. Verbaasd kijken zij omhoog. Even later zien ze een wankel vliegtuigje, een Farman tweedekker van de Luchtvaartafdeling (LVA) van het Nederlandse leger,

AirportCity

Amsterdam Airport Schiphol ademt de sfeer van een wereldstad en is een lichtend voorbeeld van een AirportCity: een toonaangevende efficiënte luchthaven die haar reizigers, bezoekers en de daar gevestigde ondernemingen 24 uur per dag en 7 dagen per week diensten biedt die zij nodig hebben.

Royal Schiphol Group is een lucht-havenonderneming met Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste luchthaven. De missie van Royal Schiphol Group is Connecting the Netherlands: Nederland optimaal verbinden met de rest van de wereld en zo een bijdrage leveren aan de welvaart en het welzijn in Nederland en daarbuiten. **Connecting to compete and connecting to complete.**

de voorloper van de huidige luchtmacht, op de grasweide landen. Op dat moment kunnen zij niet vermoeden dat zij getuige zijn van het begin van de luchthaven Schiphol. Halverwege de Eerste Wereldoorlog nam de LVA Schiphol in gebruik als militair vliegveld. De keus was op dit terrein gevallen omdat het in strategisch opzicht bijzonder gunstig lag: Schiphol bevond zich binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bovendien ook nog binnen de Stelling Amsterdam die uit een ring van forten bestond. Het militaire vliegveldje was niet meer dan grasland met enkele loodsen die dienden als hangar voor de eerste vliegtuigen. Dat waren toestelletjes gemaakt van buizen- en lattenframes, bespannen met linnen.

Het eerste luchthavenpersoneel had het niet gemakkelijk. Ze moesten zich wassen met water uit de Ringvaart en hun huisvesting bestond uit een paar schamele barakken waarin ze zomer en winter moesten overnachten. Hun barakken werden verlicht met stallantaarns. Daar bovenop kwam dat de boerenbevolking niets moest hebben van al die moderne vliegerij. Menig soldaat kreeg een koolraap of aardappel naar zijn hoofd geslingerd.



De eerste passagiers

In 1918 loopt de Eerste Wereldoorlog ten einde. Hierdoor ontstaat een overschot aan militaire vliegtuigen. Ondernemende Nederlanders krijgen het idee om deze toestellen te gaan gebruiken voor het vervoer van burgers. Om het publiek te interesseren voor de mogelijkheden van dit vervoer, nemen twee luchtmachtofficiërs, Plesman en Hofstee, het initiatief voor een luchtvaarttentoonstelling die in 1919 in Amsterdam-Noord wordt gehouden. Tijdens deze historische gebeurtenis, de ELTA (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam), maken ruim vierduizend bezoekers hun eerste luchtreis. In hetzelfde jaar wordt de KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) opgericht, met Albert Plesman als directeur. Een half jaar later opent

de KLM vanaf Schiphol haar eerste lijndienst: de verbinding Amsterdam - Londen.

Op 17 mei 1920 komt op Schiphol het eerste lijntoestel van de KLM aan, een De Havilland 16. Aan boord zijn twee passagiers, journalisten van de Engelse krant The Times. Behalve deze passagiers brengt het toestel ook de eerste zakken met post naar Schiphol. Dit eerste lijn vliegtuig was geen eigendom van de KLM, maar gehuurd van de Britse luchtvaartmaatschappij Aircraft Transport and Travel.

In het begin van de jaren '20 was het behelpen op Schiphol. Na een forse regenbui veranderden grote delen van het vliegveld in een complete modderpoel. De KLM moest dan potige kerels inhuren om de passagiers op hun rug naar het vliegtuig te brengen. De piloten van de Franse luchtvaartmaatschappij Société Générale de Transport A  rien zakten met hun Farman Goliath-vliegtuigen met de regelmaat van de klok weg in de modder. Zij noemden Schiphol daarom al gauw 'Schiphol-les-Bains' (Badplaats Schiphol). Een onbevredigende situatie.

Met het oog op de Olympische Spelen van 1928 die in Amsterdam plaatsvinden, neemt de gemeente Amsterdam per 1 januari 1926 het gedeelte van Schiphol over dat bestemd is voor de burgerluchtvaart. De rest van de luchthaven blijft bestemd voor de militaire luchtvaart. Schiphol maakt voortaan deel uit van de Dienst der Gemeentehandelsinrichtingen.

Luchthaven van formaat

Kort na de overname ontwikkelt Amsterdam plannen om de faciliteiten van de luchthaven te verbeteren. Alles wordt in het werk gesteld om van Schiphol zo snel mogelijk een wereldluchthaven te maken.

Om te beginnen wordt er een nieuw stationsgebouw gebouwd, dat precies op tijd klaar is om de gasten van de Olympiade op waardige wijze in- en uitgeleide te doen. Ook wordt tussen 1920 en 1939 de hangar-oppervlakte vergroot van 500 m² naar ruim 21.000 m². Schiphol krijgt ook een nachtlandingsinstallatie en een radiopeilstation, waarmee de positie van de vliegtuigen in de lucht kan worden bepaald.

In 1937 krijgt de verkeersleiding op Schiphol de verantwoordelijkheid voor de algehele verkeersbeveiliging boven Nederland. Doordat de vliegtuigen steeds groter, en dus zwaarder worden, moet een verhard banenstelsel worden aangelegd. Dat komt in 1938 gereed. Samen met de luchthaven Bromma bij Stockholm is Schiphol op dat moment de enige luchthaven in Europa die over een dergelijk banenstelsel beschikt. In 1938 wordt een recordaantal passagiers vervoerd: ruim 100.000, tegen slechts 440 in 1920, het eerste jaar van de burgerluchtvaart



op Schiphol. Schiphol is in 1938 gegroeid tot een klein luchtvaartdorp waar bij zo'n 25 verschillende bedrijven en instellingen rond de 1.600 mensen werken. De luchthaven is in omvang toegenomen van 79 tot 210 hectare. Schiphol begint een luchthaven van formaat te worden.



Verwoesting

Donkere wolken pakken zich samen boven het Europa van eind jaren '30. Op 10 mei 1940 wordt Nederland aangevallen. De nazi's krijgen Schiphol nagenoeg onbeschadigd in handen en nemen de luchthaven als militaire basis in gebruik. Het is een belangrijke uitvalsbasis voor de Duitse luchtaanvallen op Engeland tijdens de 'Battle of Britain'. In de jaren daarna krijgt Schiphol het zwaar te verduren. Door de goede voorzieningen en de ligging dicht bij Engeland, vormt Schiphol een ernstige bedreiging voor de geallieerden. Om deze reden wordt de luchthaven ettelijke keren door de Engelsen en Amerikanen gebombardeerd. De genadeklap komt op 13 december 1943. Binnen een half uur laten 208 Amerikaanse Marauder-bommenwerpers 400.000 kilo bommen op Schiphol vallen, waardoor het de Duitsers onmogelijk wordt gemaakt om Schiphol nog als luchthaven te gebruiken. In het

daaropvolgende oorlogsjaar blazen de Duitsers vrijwel alles op wat nog overeind staat. Schiphol is van de kaart geveegd.

Herstel

Onder de inspirerende leiding van Schiphols eerste stationschef en havenmeester, Jan Dellaert die sinds 1920 in dienst was, wordt direct na de oorlog een begin gemaakt met de wederopbouw. Al op 28 juli 1945 landt het eerste naoorlogse verkeersvliegtuig op Schiphol, een DC-3 van de Zweedse luchtvaartmaatschappij ABA, nadat één van de landingsbanen provisorisch is hersteld. Het Schiphol van kort na de Tweede Wereldoorlog bestaat uit een bonte verzameling geïmproviseerde onderkomens. Zo wordt de luchtverkeersleiding eerst gehuisvest in een soort verhuiswagen en dient een houten noodgebouwtje met twee verdiepingen voorlopig als verkeersstoren. Niettemin wordt al in 1949 een nieuw stationsgebouw geopend. Aan het begin van de jaren '50 heeft Schiphol weer het uiterlijk van een volwaardige, internationale luchthaven gekregen. Ondanks de slechte economische situatie in ons land kort na de Tweede Wereldoorlog, stijgt het aantal passagiers snel. Zo maken in 1950 ruim 350.000 passagiers gebruik van Schiphol, tegen ruim 100.000 in het vooroorlogse recordjaar 1938.



Een zelfstandige luchthaven

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ontwikkelt Jan Dellaert plannen voor een geheel nieuwe luchthaven op zo'n 2,5 kilometer ten westen van het bestaande vliegveld. Dellaert heeft berekend dat het oude Schiphol in herbouwde en uitgebreide vorm nooit in staat zal kunnen zijn de door hem verwachte passagiersaantallen van de toekomst aan te kunnen. In 1946 wijst het Rijk de luchthaven Schiphol aan als nationale luchthaven van Nederland. Dit betekent dat de plannen verder kunnen



worden uitgewerkt. De gemeente Amsterdam laat echter weten dat zij niet alle kosten voor het nieuwe Schiphol kan betalen. Daarom wordt bij het Rijk aangeklopt voor financiële steun. Het Rijk zegt deze steun toe, maar eist als tegenprestatie deelname in een nieuwe bestuursvorm en medezeggenschap in de verdere ontwikkeling van Schiphol. De gemeentelijke dienst die Schiphol vanaf 1926 is geweest, wordt in 1958 omgezet in een naamloze vennootschap, de N.V. Luchthaven Schiphol. Het Rijk neemt hierin deel voor 75,8%, Amsterdam voor 21,8% en Rotterdam voor 2,4%. Vanaf dat moment kunnen Dellaerts plannen voor het 'nieuwe Schiphol', die in 1949 door de gemeente Amsterdam en het Rijk zijn goedgekeurd, worden verwezenlijkt. Dellaerts plannen waren in een aantal opzichten baanbrekend. Uitgangspunt vormde één centraal stationsgebouw, gelegen binnen een cirkelvormig areaal voor de afhandeling van passagiers en vracht. Dit gebied wordt begrensd door vier start- en landingsbanen die als raaklijnen – ook wel tangenten genoemd – rond het areaal liggen. Dit tangentiële banenstelsel maakt het mogelijk bij elke windrichting te landen en starten, terwijl de vliegtuigen nooit ver te hoeven taxiëren. Voor een goede ontsluiting van de luchthaven is dan ook al een snelweg en een spoorlijn door het areaal voorzien.

Op 28 april 1967 wordt het nieuwe Schiphol, officieel Schiphol-Centrum genoemd, geopend door koningin Juliana. Een nieuw stationsgebouw, bestaande uit een aankomsthal op de begane grond en een vertrekhal daarboven, met drie pieren, gelegen binnen een stelsel van vier banen rondom een centraal areaal. Het luchthaventerrein beslaat dan 1.700 hectare. Maar bedenker Jan Dellaert, ook wel de vader van Schiphol genoemd, maakt de opening niet mee. Veertig jaar lang heeft hij een enorme bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van Schiphol tot één van Europa's modernste luchthavens. In 1960 gaat Dellaert met pensioen en in het zelfde jaar overlijdt hij.

Van propeller- naar straalvliegtuig

Tot het begin van de jaren '60 werd het vliegverkeer bepaald door propellervliegtuigen zoals Dakota's, (de DC-6 en DC-7), Constellations, Convairliners en Viscounts. Hierin kwam in 1958 verandering. Toen landde op Schiphol voor het eerst een straalvliegtuig voor de langere afstand, een Russische Tupolev 104a. Ongeveer één jaar na de Tupolev kwam het eerste grote Amerikaanse straalvliegtuig naar Schiphol: een Boeing 707, met het voor die tijd ongekend hoge startgewicht van rond de 140 ton. De eerste met straalmotoren aangedreven verkeersvliegtuigen waren ongeveer anderhalf keer zo snel als de propellervliegtuigen en konden ook anderhalf keer zo veel reizigers meenemen. Deze vliegtuigen hadden tevens een aanmerkelijk grotere ruimte voor het meenemen van bagage en vracht. De komst van de Boeing 747 in 1970, de 'Jumbo', betekende opnieuw een schaalvergroting in de burgerluchtvaart. Het was het eerste vliegtuig met een brede romp. De 'Jumbo' kon wel 500 passagiers vervoeren en in vrachttuitvoering circa 100 ton vracht. De komst van straalvliegtuigen betekende het begin van een nieuw tijdperk in de burgerluchtvaart: meer passagiers konden met een grotere snelheid over grotere afstanden worden vervoerd en tegen lagere tarieven dan voorheen mogelijk was geweest. Het vliegtuig werd voor het grote publiek bereikbaar. Het bezorgde omwonenden van luchthavens wel een nieuw probleem: dat van geluidhinder. Het straalvliegtuig veroorzaakte namelijk veel meer geluidsoverlast dan zijn voorganger, het propellervliegtuig.

Gestage groei

Doordat vliegen voor het grote publiek bereikbaar werd, maakte de luchthaven begin jaren '60 een enorme groei



door. Steeds meer luchtvaartmaatschappijen gingen via Schiphol vliegen. In deze periode bloeit ook het charterverkeer op: een gecombineerde vliegtreis met hotel of appartement. Door de komst van de straalverkeersvliegtuigen en de daarmee gepaard gaande snelle groei van het passagiers- en vrachtvervoer, was er plotseling grote haast gemoeid bij de totstandkoming van het nieuwe Schiphol. De bouw daarvan was in 1963 begonnen en in 1967 kon Schiphol-Centrum worden geopend. Het nieuwe stationsgebouw met zijn drie pieren had plaats voor circa zes miljoen passagiers per jaar. Die capaciteit bleek echter al weer snel te klein. Van nog geen 1,4 miljoen in 1960 groeide het aantal passagiers namelijk naar ruim 5 miljoen in 1970. In 1971 werd daarom de aankomsthal uitgebreid en in 1975 kwam een tweede, nog veel grotere uitbreiding van het stationsgebouw gereed. Hierdoor werd de capaciteit van dit gebouw meer dan verdubbeld. Ook kwam er een vierde pier bij. Een belangrijk project in de jaren daarna was de sloop en wederopbouw van één van de pieren. Ondergronds werd een kelder van 240 meter lang en 65 meter breed aangelegd met daarin het BASS, het Bagage Afhandelingsstelsel Schiphol. Dit was een volledig geautomatiseerd systeem voor het sorteren van bagage, waarmee het toen mogelijk werd binnen acht minuten een koffer op eindbestemming te sorteren. Eind jaren '80 werd het in gebruik genomen. In de afgelopen jaren heeft Schiphol omvangrijke investeringen gedaan om in de toekomst het groeiend aantal stuks bagage te kunnen verwerken. In 2010 is een nieuwe en de modernste bagagehal van de wereld opgeleverd, met zes robots voor het zware werk.

Schiphol-Zuid

Om de groei van het vrachtvervoer op te kunnen vangen, werd het vrachtplatform van Schiphol-Centrum uitgebreid en bouwde de luchthaven in de jaren '80 een nieuw



vrachtareaal, (Schiphol-Zuid), met een groot platform voor vrachtvliegtuigen. Met de uitbreidingen groeide de capaciteit van Schiphol groeide tot ongeveer 16 miljoen passagiers en ruim één miljoen ton vracht per jaar. Die capaciteit was een tijdlang voldoende, omdat de groei van het luchtverkeer na de tweede oliecrisis een aantal jaren stagneerde. Maar vanaf 1985 groeit het luchtverkeer weer. In 1990 overschrijdt Schiphol de grens van 16 miljoen reizigers. Nieuwe uitbreidingen werden daarom noodzakelijk.



Uitbreiding

Eind jaren '80 verkeerden de plannenmakers in de veronderstelling dat in het jaar 2000 zo'n 28 miljoen reizigers van Schiphol gebruik zouden maken, uiteindelijk werden dat er overigens bijna 40 miljoen. Uitgaande van die 28 miljoen passagiers werd in 1988 het Masterplan 2003 opgesteld, dat 15 jaar vooruit keek en zo'n honderd verschillende projecten omvatte om Schiphol in staat te stellen de verwachte groei van het luchtverkeer en -vervoer op te vangen. Voordat met de uitvoering van die projecten van start kon worden gegaan, was allereerst de bouw van een nieuwe verkeersstoren noodzakelijk,



om de verkeersleiders van Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) altijd een onbelemmerd zicht te geven op de platformen en de rij-, start- en landingsbanen. Met de bouw van de nieuwe toren werd in het najaar van 1988 begonnen en in mei 1991 werd hij in gebruik genomen. Met zijn 101 meter was het toen de hoogste verkeerstoren ter wereld. Alle uitbreidingsprojecten werden niet in één keer gerealiseerd. Zo werd de terminal gefaseerd in westelijke richting uitgebreid. Ook onder dit gebouw kwam een modern bagageafhandelingsysteem. Het pierenstelsel werd eveneens gefaseerd uitgebreid. De eerste fase van de uitbreiding van het stationsgebouw, Terminal-West, (Vertrek 3) was gereed in 1993. Al een jaar eerder was de G-pier, Schiphol's vijfde pier, gereed. In de jaren daarna werden Vertrek 4, Lounge 4 en de H/M-pier gebouwd. In 2003 werd een nieuwe start- en landingsbaan in gebruik genomen: de Polderbaan.

In de zomer van 2015 heeft Schiphol voor de gehele terminal centrale security ingevoerd. Daarvoor zijn vier nieuwe centrale securityfilters gebouwd voor reizigers naar niet-Schengen bestemmingen en is een extra verdieping gebouwd op de E-, F- en G-pier. De security aan de gate is verdwenen. In 2016 begon Schiphol het Capital Programme met een aantal omvangrijke bouwprojecten. Een nieuwe pier wordt eind 2019 in gebruik genomen. In 2023 is de bouw van een nieuwe terminal afgerond.

Groeien binnen grenzen

Met de komst van het straalvliegtuig nam ook het geluid toe. Om de groei van het luchtverkeer mogelijk te maken en tegelijkertijd de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen, introduceerde de overheid in de jaren '90 de zogenaamde dubbeldoelstelling. De groei van het luchtverkeer moest plaatsvinden op een maatschappelijk verantwoorde manier, binnen wettelijke normen voor milieu en veiligheid. De Polderbaan was een van de belangrijkste investeringen van Schiphol om te groeien binnen grenzen. Deze investering vergrootte de theoretische capaciteit van de luchthaven, zodat er meer vliegtuigen kunnen starten en landen en zorgde er tevens voor dat de geluidbelasting in het zwaarst belaste gebied rond Schiphol is afgenomen.

In 2008 werd ook een akkoord bereikt over een beheerste verdere groei van Schiphol en het verder ontwikkelen van Eindhoven Airport en Lelystad Airport voor niet-mainportgebonden verkeer.

AirportCity concept

Aan de ontwikkeling van Schiphol ligt een uitgesproken visie ten grondslag, gebaseerd op het AirportCity-concept.



Voor Schiphol Group, het moederbedrijf dat de luchthaven exploiteert, is een luchthaven veel meer dan slechts een plek waar passagiers op- of overstappen. Een luchthaven is als een moderne stad, waar het verblijf kort en prettig moet zijn. Op Schiphol zijn banken te vinden, winkels, restaurants, vergadercentra, kinderspeelplaatsen, hotels en een bibliotheek, maar ook een museum met een bijzondere collectie kunst van oude Hollandse meesters. Overal op Schiphol vindt de passagier en bezoeker bijzondere faciliteiten en Dutch design. Dit alles maakt Schiphol tot een AirportCity.

Schiphol is een mainport, een knooppunt van spoor-, lucht- en wegverbindingen. Voor Nederland is Schiphol het venster naar de wereld en omgekeerd, voor de internationale gemeenschap de toegangspoort naar Nederland en Europa. En voor de Randstad en Nederland is Schiphol een belangrijke economische motor.

Het AirportCity concept van Schiphol slaat aan. Schiphol wordt in binnen- en buitenland gezien als het schoolvoorbeeld van bouw, inrichting en beheer van luchthavens. De formule wordt ook toegepast op andere internationale luchthavens waar Schiphol Group actief is, zoals op John F. Kennedy Airport in New York en in Brisbane in Australië.

HubLink

Om haar positie als een van de belangrijkste knooppunten van Europa te behouden en te versterken is Schiphol Group in 2008 een strategische alliantie aangegaan met Groupe ADP, de exploitant van de Parijse luchthavens Charles de Gaulle en Orly. De beide luchthaven-ondernemingen hebben ook 8% aandelen in elkaar genomen. Door samen te werken willen beide luchthaven-ondernemingen ook de positie van de SkyTeam alliantie rond Air France-KLM versterken.



Europe's Preferred Airport

Royal Schiphol Group is een luchthavenonderneming met Amsterdam Airport Schiphol als belangrijkste luchthaven. Het is de ambitie van Schiphol Group om Amsterdam Airport Schiphol te ontwikkelen tot Europa's Preferred Airport; De voorkeurs luchthaven voor passagiers, airlines en logistieke dienstverleners. Wij willen luchtvaartmaatschappijen, afhandelaren, passagiers en ondernemers optimaal bedienen met een goed geoutilleerde luchthaven en moderne faciliteiten. De manier waarop we dit doen maakt Schiphol tot een succesvolle hub met 326 directe bestemmingen en ruim 68,5 miljoen passagiers.

Economische motor

Schiphol is als Mainport een factor van groot belang voor de nationale en regionale economie. Schiphol is een belangrijke toegangspoort voor internationale handel en een motor voor andere bedrijvigheid. Tot ver in de omtrek van de luchthaven zijn bedrijven gevestigd die gebruik maken van de diensten van Schiphol. Schiphol is ook een omvangrijke banenmachine voor Nederland. Op heel Schiphol werken ongeveer 65.000 mensen bij 500 bedrijven. In totaal levert Schiphol aan de B.V. Nederland jaarlijks ongeveer 30 miljard euro op, en 300.000 banen.

Schiphol Group investeert ieder jaar honderden miljoenen euro in vernieuwing en uitbreiding van de luchthaven. Dat maakt het bedrijf tot één van de grootste investeerders in dit deel van Nederland. Aan deze investeringen komt nog geen einde.

Schiphol in de historie

1916 Start vliegveld Schiphol

Het eerste (militaire) vliegtuig van de Nederlandse luchtmacht landt op 19 september op de 76 ha. grasweide van vliegveld Schiphol.

1919 KLM opgericht

1920 Burgerluchthaven

Het eerste KLM-vliegtuig landt op 17 mei vanuit Londen op Schiphol. Schiphol heeft zes houten barakken. Eén daarvan is in gebruik bij de KLM als vliegtuigstalling, vrachtlods en vertrek- en aankomsthal. Ook de eerste stationschef van Schiphol, de 'vader' van het nieuwe Schiphol Jan Dellaert, houdt daar kantoor. Schiphol verwerkt in het eerste jaar 440 passagiers en 22 ton vracht.

1926 Gemeente Amsterdam

In verband met de toekomstige Olympische Spelen neemt de gemeente Amsterdam het beheer van de burgerluchthaven over van het Ministerie van Oorlog. In 1926 verwerkt Schiphol 10.793 passagiers, 340.000 kilo vracht, inclusief post.

1927 Eerste stationsgebouw open (terminal)

Vanwege de groei van het aantal passagiers wordt in 1931 en in 1936 het gebouw verder uitgebreid.

1938 Verhard banenstelsel

Schiphol krijgt als tweede luchthaven in Europa een verhard banenstelsel. De luchthaven beschikt inmiddels over een terrein dat 210 hectare groot is.

1940 Bombardementen

Op 10 mei 1940 bombardeert de Luftwaffe Schiphol, waarna de Duitsers Schiphol als uitvalbasis voor luchtaanvallen op Engeland gebruiken.

1943 Geallieerden vernielen Schiphol

400 ton aan Amerikaanse bommen vernielen Schiphol op 13 december.

1944 Duitse Sprengkommando's

Duitse Sprengkommando's zorgen ervoor, dat, dat wat nog overeind staat opgeblazen wordt.

1945 Eerste vliegtuig na de oorlog

Op 28 juli landt het eerste burgervliegtuig, een DC-3 van de Zweedse maatschappij ABA op een gedeeltelijk hersteld Schiphol. In 1945 worden 10.347 passagiers vervoerd. Een houten keet fungeert als terminal.

1945 Centrale luchthaven

Op 8 oktober besluit de ministerraad Schiphol te benoemen tot "centrale luchthaven van Nederland".



1949 Nieuwe terminal gereed

1956 Plan voor bouw nieuwe luchthaven

Jan Dellaerts plan voor een nieuwe luchthaven, ontwikkeld in de oorlog, wordt definitief goedgekeurd door de gemeenteraad van Amsterdam.

1956 Eerste straalvliegtuig

Op 26 september landt het eerste straalvliegtuig op Schiphol, een Russische Tupolev 104a.

1957 Tax free winkelcentrum

Schiphol opent als eerste luchthaven op het continent een tax free winkelcentrum.

1958 N. V. Luchthaven Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol opgericht om aanleg nieuwe luchthaven financieel mogelijk te maken. Aandeelhouders werden het Rijk (75,8%), Gemeente Amsterdam (21,8%) en Gemeente Rotterdam (2,4%).

1963 Start bouw Schiphol Centrum

1967 Opening Schiphol Centrum

Op 28 april opent koningin Juliana het nieuwe Schiphol. Een nieuw stationsgebouw met drie pieren, vier banen rondom een centraal areaal. Het heeft een capaciteit van 6 miljoen passagiers. Het luchthaventerrein beslaat 1700 ha. Het aantal passagiers bedraagt in dat jaar 3.263.342 en er wordt bijna 1 miljoen kilo vracht vervoerd, met 76.573 vliegtuigbewegingen.

1975 Uitbreiding terminal gereed

De nieuwe terminal uit 1967 wordt met 120% uitgebreid naar een capaciteit van 16 miljoen passagiers en een vierde pier wordt in gebruik genomen.

1978 Opening Schiphol spoorlijn

Op 20 december opent de treinverbinding tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid. In 1986 wordt het laatste deel voltooid, de verbinding met Amsterdam Centraal Station.

1987 Opening nieuwe C-pier/latere E-pier

1988 Mainportstrategie wordt gelanceerd

Schiphol wil bij de top 5 van Europa blijven horen en wil uitgroeien tot een Mainport. Ook het Masterplan 2003 wordt gepresenteerd met uitbreidingsplannen als Schiphol Plaza en Terminal West. In hetzelfde jaar vindt de opening van het nieuwe vrachtareaal Schiphol-Zuid plaats.

1990 Zuidelijke verlenging D-pier open:

13 nieuwe gates

1991 Nieuwe verkeerstoren en G-pier gereed

Koningin Beatrix opent op 4 juni de 101,17 meter hoge toren. Op dat moment de hoogste verkeerstoren ter wereld.

1993 Terminal West open

Op 10 mei wordt het nieuwe deel van de terminal in gebruik genomen. De capaciteit van de terminal neemt toe tot 32 miljoen passagiers per jaar.

1995 Schiphol Plaza open

Een verdere versterking van het 'one-terminal-concept'. Het treinstation en een landzijdig winkelcentrum komen onder één dak met de aankomst- en vertrekhal.

1996 Thalys

De hogesnelheidstrein Thalys gaat rijden tussen Amsterdam-Schiphol-Brussel-Parijs.

1996 D-pier noordzijde gereed

Scheiding Schengen-niet-Schengen mogelijk. 11 gates erbij.

2000 Renovatie Lounge 2 gereed

Nieuw winkelconcept met op de tweede verdieping restaurants en een communication centre.

Ook verlenging E-pier en nieuwe B-pier in gebruik.

2003 Opening Polderbaan**2004 Uitbreiding Vertrekhal 3 en nieuwe Aankomsthal 4 gereed****2005 Renovatie en uitbreiding Lounge 1 gereed**

Ingebruikname H-pier, Schiphol's zevende pier

2008 Opening nieuwe VIP-Centrum door H.M. Koningin Beatrix

Strategische samenwerking met Aéroports de Paris (ADP), waarbij Schiphol Group en ADP ieder een belang van 8% in elkaar nemen.

2008 Aldersakkoord

Schiphol mag groeien tot 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Lelystad Airport wordt ontwikkeld tot leisure - luchthaven.

2010 Holland Boulevard vernieuwd

HKH Prinses Laurentien opent eerste Airport Library ter wereld.

2010 Ingebruikname Bagagehal Zuid

Met het modernste bagagesysteem ter wereld met 6 robots.

2011 Lounge 3 vernieuwd**2011 Opening Airport Park in Lounge 1****2011 Nieuwe General Aviation terminal**

in gebruik genomen

2011 Miljardste passagier

Op 19 oktober 2011 verwelkomde Amsterdam Airport Schiphol haar miljardste passagier.

2012 Lounge 4 vernieuwd**2014 Start vernieuwing Lounge 2, waarmee**

20% meer winkel- en horecaruimte wordt gecreëerd.

2014 Ingebruikname nieuw securityfilter in Vertrek 1

De eerste van vijf nieuwe innovatieve en gebruiksvriendelijke centrale securitydoorgangen.

2015 Ingebruikname vier nieuwe centrale securityfilters

In het niet-Schengen gedeelte van de terminal.

2015 Opening van het nieuwe Hilton-hotel

met 433 kamers en uitgebreide conferentiefaciliteiten.

2016 Opening vernieuwde Lounge 2

Start bouw tijdelijke vertrekhal boven bagagehal Zuid

2017 Start van grond- en bouwwerkzaamheden voor de nieuwe pier en terminal**2017 Opening van een tijdelijke Vertrekhal, Vertrek 1A****2017 Opening van de vernieuwde en verbrede Holland Boulevard**

Met een vernieuwde dependance van het Rijksmuseum Amsterdam.

Kerncijfers Schiphol 2017**68,5**

miljoen passagiers

1.752.498

ton vracht

496.748

vliegtuigbewegingen, waarvan

17.796

met fullfreighters (3,6%)

326

directe lijndienstbestemmingen, waarvan naar

21

exclusief voor vracht,

98

landen, met

104

luchtvaartmaatschappijen. Circa

500

bedrijven op het luchthaventerrein, met ongeveer

65.000

werknemers

1^e in Europe in vliegtuigbewegingen

3^e in Europe in passagiersvolume

3^e in Europe in vrachtvolume