

Met ingang van 3 februari werd de door de British United Air Ferries uitgevoerde dienst Manchester-Rotterdam v.v. gestaakt. Op 1 juli onderbrak de Lufthansa haar diensten op Düsseldorf om deze met ingang van 21 augustus, met gewijzigde tijden, te hervatten. De Sabena, die sedert 1 november 1966 haar helikopter-diensten moest beëindigen, heropende op 28 augustus wederom de dienst Rotterdam-Brussel via Eindhoven met gebruikmaking van viermotorige Heron-vliegtuigen. Per 1 november nam de N.L.M. Rotterdam helaas niet meer in haar diensten op.

Ondanks de financiële moeilijkheden van de Gemeente konden in het verslagjaar toch verbeteringen van de accommodatie gerealiseerd worden of in uitvoering worden genomen.

De werkzaamheden aan de startbaan werden nagenoeg beëindigd. Aan de oostzijde werd de verlichting gecompleteerd en werd over de gehele baan een hartlijnverlichting aangebracht, terwijl aan de westzijde de reeds aanwezige tijdelijke verharding van 120 m werd vervangen door een permanente verharding van 200 m. De totale beschikbare baanlengte bedraagt hierdoor 2.200 m. Deze verlenging kon op 17 oktober in gebruik worden genomen.

Op 25 april werd door de burgemeester de eerste paal geslagen voor het nieuwe stationsgebouw en verkeerstorencomplex. Naar verwachting zal in de eerste helft van 1970 dit gebouw in gebruik kunnen worden genomen. Tot dat tijdstip zal de huidige afhandelingsruimte door het aanbrengen van verbeteringen bruikbaar moeten worden gehouden. Ook in 1967 onderging dit gebouw weer een verbouwing. De plannen voor het realiseren van een hangar hebben een zodanige vaste vorm aangenomen, dat, indien de financiering ervan op een bevredigende wijze wordt geregeld, met de bouw in 1968 kan worden aangevangen. Deze accommodatie zal het perspectief openen voor het vestigen van technische bedrijven, die de outillage van de Luchthaven moeten completeren.

Door het particulier bedrijfsleven werden enkele objecten gebouwd: Holland Avia Transport bouwde een ruim semi-permanent kantoorgebouw en Blaauiwhoed N.V. stichtte voor haar dochteronderneming AVIA-Presto N.V. een 1000 m² grote vrachtloods.

De meest spectaculaire bijdrage leverde Rotterdam Air N.V. door een kantoorgebouw van Airlift N.V. te laten verrollen naar