de duurzame adviseurs

Trede **2**




# Klimaattransitieplan 2025

## Hitachi Rail Netherlands B.V.

$CO_2$-prestatieladder – Publicatie oktober 2026

# Leeswijzer

Het $CO_2$-managementdossier bestaat uit verschillende documenten. Dit klimaattransitieplan bevat de belangrijkste informatie over het $CO_2$-managementsysteem van Hitachi Rail Netherlands B.V.

**Dit document is als volgt opgebouwd:**
Management statement en energiebeleid
Algemene eisen: Beschrijving van de organisatie
Invalshoek A: Rapportage van $CO_2$-uitstoot conform ISO 14061-1
Invalshoek B: Doelstellingen, maatregelen, ambities en voortgang
Invalshoek C: Communicatie
Invalshoek D: Samenwerking

**Daarnaast zijn er de volgende ondersteunende documenten:**
$CO_2$-Dashboard (Excel)
Interne audit (Excel)
Directiebeoordeling (Presentatie)

## $CO_2$-dashboard
Het $CO_2$-dashboard is een Excel-tool waarin alle belangrijke gegevens over $CO_2$-uitstoot en energieverbruik worden bijgehouden. Dit hulpmiddel ondersteund bij het meten en analyseren van de uitstoot in Scope 1, Scope 2 en Scope 3. Daarnaast geeft dit document inzicht in de kwalitatieve analyse, waarin wordt beoordeeld welke aspecten van de $CO_2$-uitstoot het belangrijkst zijn voor de organisatie. Aanvullend wordt hier ook de aanwezigheid van overige beïnvloedbare emissies gedocumenteerd.

## Waardeketens
De organisatie onderzoekt welke activiteiten van de organisatie het meest bijdragen aan $CO_2$-uitstoot. Hierbij wordt gekeken naar de omvang van de CO2-uitstoot, de belangrijkste bronnen van de uitstoot en de mogelijkheden om deze uitstoot te verminderen (zowel korte als middellange termijn).



## Directiebeoordeling
De directie beoordeelt jaarlijks door middel van de directiebeoordeling of het $CO_2$-managementsysteem aansluit bij de organisatie. Met als doel het controleren van de effectiviteit van het systeem, het signaleren van verbeterkansen en het nemen van strategische beslissingen.
De directiebeoordeling bestaat uit:

- Input-document: Vaak bestaande uit een PowerPoint met data en analyses.
- Output-document: Een samenvatting van de beslissingen en acties voor het komende jaar.

## Interne audit
Elk jaar wordt er een interne audit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor om te controleren of het $CO_2$-managementsysteem goed wordt toegepast binnen de organisatie en voldoet aan de eisen. Dit helpt bij het identificeren van verbeterpunten en bij de voorbereiding op de externe audit.

## SKAO pagina
Op de SKAO pagina van de organisatie is de vereiste informatie terug te vinden over de projecten met gunningsvoordeel. Tevens communiceert de organisatie via dit kanaal over haar duurzaamheidsambities.

# Management statement & energiebeleid



**Datum:**
16-10-2026

**Naam:**
Willem Knol

**Om de doelstelling te behalen en invulling te geven aan de strategische richting is er een energiebeleid opgesteld.**

## Inleiding

Als organisatie zijn we toegewijd aan het optimaliseren van ons energieverbruik en het structureel verminderen van de $CO_2$-uitstoot. Dit beleid sluit aan bij onze strategische doelstellingen en biedt een kader voor het vaststellen en beoordelen van plannen, zoals het klimaattransitieplan en het plan van aanpak. Hiermee borgen wij een effectieve en duurzame aanpak van energiebeheer.

## Doelstelling en Strategische Richting

Wij integreren energie-efficiëntie en $CO_2$-reductie in al onze bedrijfsprocessen en streven naar een continue verbetering van onze prestaties. Dit realiseren wij door:

- Het toepassen van innovatieve technologieën en duurzame investeringen;
- Het vergroten van bewustwording binnen de organisatie;
- Het structureel monitoren en optimaliseren van ons energieverbruik.

## Beschikbaarheid van Middelen en Verantwoordelijkheid van de Directie

Als directie nemen we de verantwoordelijkheid voor de implementatie en borging van dit beleid en zetten we ons in voor:

- Het waarborgen van voldoende middelen en informatie om onze energie- en klimaatdoelstellingen te realiseren;
- Het actief ondersteunen en stimuleren van continue verbetering op het gebied van energiebeheer en $CO_2$-reductie;
- Het bevorderen van bewustwording en communicatie over energiebesparing binnen alle lagen van de organisatie.

## Kader voor Doelstellingen en Systeembeheer

Als directie dragen we zorg voor de uitvoering en naleving van het energie- en $CO_2$-managementsysteem en zijn we nauw betrokken bij het plan van aanpak. Wij verbinden ons ertoe om energie- en klimaatdoelstellingen vast te stellen, uit te voeren en regelmatig te evalueren, waarbij verbeteringen structureel worden doorgevoerd.

## Wettelijke Naleving

Wij voldoen aan alle relevante wettelijke eisen en regelgeving met betrekking tot energiebesparing, duurzame energie en $CO_2$-reductie. Daarnaast streven wij ernaar om proactief in te spelen op nieuwe wet- en regelgeving en best practices binnen de sector te implementeren.

## Continue Verbetering

Wij committeren ons aan voortdurende verbetering van zowel onze energieprestaties als ons energie- en $CO_2$-managementsysteem door:

- Periodieke beoordeling en bijsturing van onze energieprestaties;
- Implementatie van best practices en innovatieve energiebesparende maatregelen;
- Actieve betrokkenheid en training van medewerkers op het gebied van energiebeheer.

Met dit beleid onderstrepen wij onze inzet voor een duurzame toekomst en een verantwoorde bedrijfsvoering, waarbij we energie-efficiëntie en $CO_2$-reductie structureel verankeren in onze strategie en dagelijkse praktijk.

Als directie stimuleren we **continue verbetering** en ondersteunen we **bewustwording en communicatie** over duurzaamheid binnen de organisatie.

# Algemene eisen

## Organisatie beschrijving




Hitachi Rail Netherlands B.V. is een toonaangevende speler op het gebied van mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan een veiliger, efficiënter en duurzamer openbaar vervoer. Het bedrijf biedt onder andere oplossingen voor ticketing & betalingen, treinbesturingssystemen, signalering en service & onderhoud. Deze oplossingen dragen bij aan de optimalisatie van het openbaar vervoer, in lijn met de doelstellingen van het klimaatakkoord om de $CO_2$-uitstoot in Nederland substantieel te verminderen .

Hitachi Rail Nederland opereert vanuit Huizen waar zij zowel een kantoor als een magazijn heeft. In Utrecht is een tweede kantoor voor het projectteam ERTMS CSS dat voor ProRail werkt aan een treinbeveiligingssysteem. Verder zijn er twee kantoren in Amsterdam en Ridderkerk van waaruit de Field Service Engineers hun onderhoud en reparatiewerkzaamheden uitvoeren voor diverse vervoerders. Het bedrijf maakt deel uit van Hitachi Rail, een wereldwijde tak van de Japanse Hitachi-groep die zich richt op innovatieve oplossingen voor spoor- en openbaar vervoer.




## Organisatiegrens

De hoofdentiteit van onze organisatie is gevestigd aan de Bestevaer 46 te Huizen. De organisational boundary is opgesteld volgens de Laterale methode en vervolgens de control benadering.

Op het certificaat komt de volgende entiteit te staan:

Hitachi Rail Netherlands B.V.
Huizen Bestevaer 46
KVK- nummer 50907514

Voor de volledige boundary bepaling zie het bestand ‘Boundary bepaling Hitachi Rail GTS Netherland’

# Planning

Als organisatie beschikken we over een energie- en $CO_2$-managementsysteem om het energieverbruik te optimaliseren en de $CO_2$-uitstoot te verminderen. Dit systeem wordt opgezet, uitgevoerd, onderhouden en continue verbeterd volgens de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus.

In de **Plan-fase** worden doelstellingen en vereisten vastgesteld op basis van de eisen van de $CO_2$-Prestatieladder. In deze fase worden de benodigde processen, mogelijke risico's en kansen om de beste resultaten te behalen geïdentificeerd.

In de **Do-fase** worden de geplande acties uitgevoerd en geïntegreerd in de dagelijkse bedrijfsprocessen. Hierbij wordt er gefocust op continue verbetering en de betrokkenheid van medewerkers.

In de **Check-fase** wordt gecontroleerd of de genomen maatregelen effectief zijn en of de doelstellingen worden behaald. Dit gebeurt door monitoring van het managementsysteem, meten van de voortgang en het uitvoeren van interne audits van het energie- en $CO_2$-managementsysteem. Afwijkingen en verbeterpunten worden geanalyseerd.

In de **Act-fase** worden op basis van de evaluaties corrigerende en preventieve maatregelen doorgevoerd om het systeem en de energie- en $CO_2$-prestaties continu te verbeteren.

In het planningsdocument is te zien op welke manier de PDCA-cyclus van de organisatie is ingericht. Door de cyclus steeds opnieuw toe te passen, blijven we het energieverbruik verbeteren en de $CO_2$-uitstoot verminderen, met focus op duurzaamheid en efficiëntie.

## Act

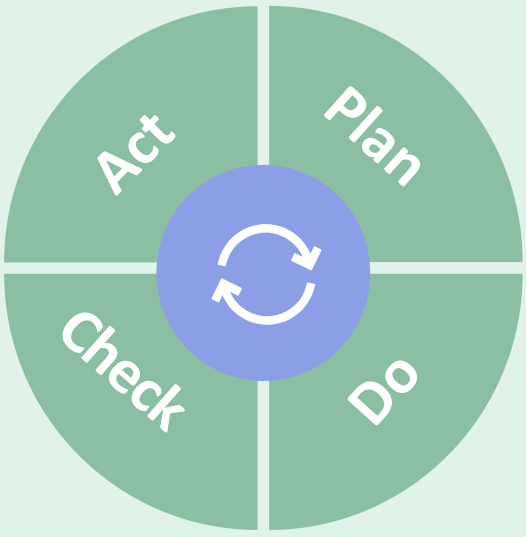
Actiepunten die bij act naar voren komen uitvoeren.

## Check

Evaluatie van het $CO_2$-systeem.

Voortgang beoordeling.

Interne en externe audit.




## Plan

Plannen van communicatie en participatie.

Emissiegegevens en factoren bepalen.

## Do

Het uitvoeren van participatie

Het communiceren

Het opstellen van de $CO_2$-footprint

# Wetgeving en risico beheer



Binnen de organisatie waarborgen we voortdurende naleving van relevante wet- en regelgeving op het gebied van $CO_2$-reductie en energiebesparing door:

- Een ISO14001 Milieu aspecten register wordt bijgehouden
- Het bijhouden van een wetgevingsregister
- Ingeschreven bij nieuwsbrieven vanuit de overheid



Daarnaast worden risico's en kansen met betrekking tot het $CO_2$-managementsysteem systematisch beheerd:

- Risico's worden geïdentificeerd via interne audits, trendanalyses en risico-evaluaties;
- Kansen voor verbetering en innovatie worden actief benut, bijvoorbeeld door investeringen in duurzame energieopwekking en efficiëntere bedrijfsvoering;
- Afwijkingen geconstateerd in de interne audit worden vastgelegd in het interne auditdocument (excel). Hierin worden vervolgens de corrigerende maatregelen inclusief verantwoordelijke en planning opgenomen.

Door deze gestructureerde aanpak blijven we aantoonbaar op de hoogte van wetgeving en risico's en dragen we bij aan voortdurende verbetering van onze energie- en $CO_2$-prestaties, in lijn met de $CO_2$-Prestatieladder.

Een algemeen overzicht van risico's en wetgeving wordt weergeven in het bestand 'Wetgevingsregister en Risico-inventarisatie V1.2'

# $CO_2$-Prestatieladder project

Een project met gunningvoordeel is een project van een organisatie waarbij de $CO_2$-Prestatieladder een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Hierbij is het niet relevant of het gunningvoordeel wel of niet doorslaggevend is geweest bij het verkrijgen van de opdracht, of op welke manier de $CO_2$-Prestatieladder in de aanbesteding is gevraagd.

Er liepen in het rapportagejaar twee projecten met gunningvoordeel. Dit zijn:

- Project GAST-NL
- Project ERTMS-CSS

De documentatie van dit project is opgenomen in het Project Impact Dashboard op de SKAO-pagina.

# Invalshoek A

Waar staan we nu? $CO_2$-uitstoot en energieverbruik

## $CO_2$-Footprint scope 1 & 2

De CO2-footprint is opgesteld in het $CO_2$-dashboard, conform het GHG protocol. In het dashboard is ook het kwaliteitsmanagement plan voor de verschillende emissiestromen opgenomen. In dit overzicht is per datapunt aangegeven welke onzekerheden en verbeterpunten zijn geïdentificeerd. De footprint is opgesteld aan de hand van Tank-to-Wheel emissiefactoren. Voor Hitachi Rail GTS zijn niet-CO2 broeikasgassen niet relevant.

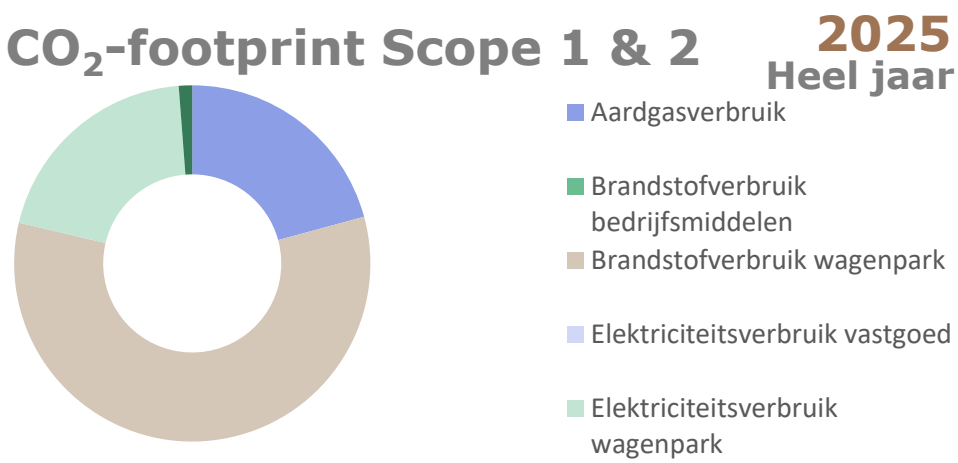
| OVERZICHT $CO_2$-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE | | | | 2025 | Heel jaar | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1 | AANTAL | | EENHEID | CONVERSIEFACTOR (g $CO_2$ per eenheid) | UITSTOOT (ton $CO_2$) | |
| Aardgasverbruik | 39.476,0 | | m3 | 2.134,0 | 84,2 | 21% |
| Brandstofverbruik wagenpark - benzine | 3.822,1 | | liter | 2.797,0 | 10,7 | 3% |
| Brandstofverbruik wagenpark - diesel | 69.508,9 | | liter | 3.251,0 | 226,0 | 55% |
| | - | | | - | - | 0% |
| | | | | Totaal scope 1 | 320,91 | |
| Market based | | | | | | |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2 | AANTAL | | EENHEID | CONVERSIEFACTOR (g $CO_2$ per eenheid) | UITSTOOT (ton $CO_2$) | |
| Elektriciteitsverbruik - grijze stroom | 12.700 | | kWh | 497,0 | 6,3 | 2% |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom | 524.211 | | kWh | - | - | 0% |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt | 4.867 | | kWh | - | - | 0% |
| Elektriciteitsverbruik - wagens | 165.408 | | kWh | 497,0 | 82,2 | 20% |
| Elektriciteitsverbruik - wagens groen | 25.252 | | kWh | - | - | |
| | | | | Totaal scope 2 | 88,52 | |
| TOTALE EMISSIES SCOPE 1 en 2 | | | | | 409,43 | 100% |

de duurzame adviseurs

Zie het CO2-dashboard voor de berekening van de footprint, de emissiefactoren en het kwaliteitsmanagementplan.

Onderstaande afbeelding toont het elektriciteitsverbruik location based.

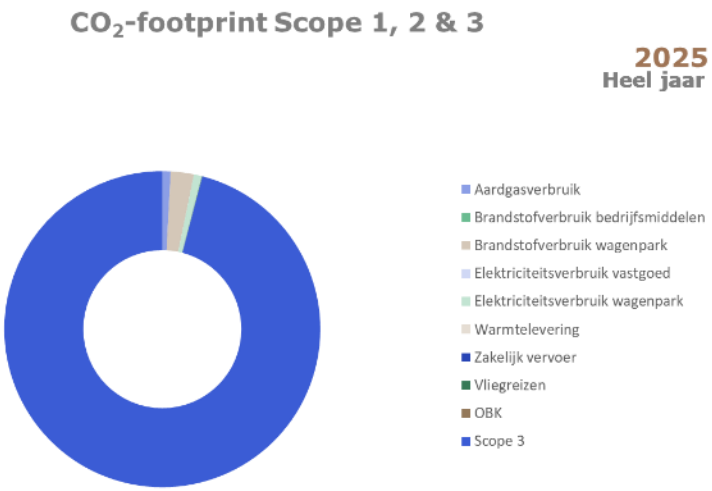
| Location based | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2 | AANTAL | | EENHEID | CONVERSIEFACTOR (g $CO_2$ per eenheid) | UITSTOOT (ton $CO_2$) |
| Elektriciteitsverbruik - gridmix (NL) | 727.571 | | kWh | 268 | 195,0 |
| | | | | | |
| | | | | Totaal scope 2 | 195 |



# Scope 3

De scope 3-uitstoot wordt in 2025 grotendeels bepaald door de categorie aangekochte goederen en diensten.,die veruit het grootste aandeel vormt binnen de totale upstream emissies. Het overgrote deel hiervan bestaat uit inkoop bij Hitachi Rail Frankrijk, het moederbedrijf van Hitachi Rail Nederland.

| Scope 3 | 2025 |
|---|---|
| | UITSTOOT(ton CO2) |
| Aangekochte goederen en diensten | 7.584,41 |
| Kapitaal goederen | |
| Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1of 2) | 83,72 |
| Upstream transport en distributie | 209,43 |
| Productieafval | 8,55 |
| Zakelijk reizen | 21,36 |
| Woon-werkverkeer | 752,38 |
| Upstream geleaste activa | |
| **Totaal Upstream** | **8.659,85** |
| Downstream transport en distributie | 938,41 |
| Ver- of bewerken van verkochte producten | |
| Gebruik van verkochte producten | |
| End-of-life verwerking van verkochte producten | |
| Downstream geleaste activa | |
| Franchisehouders | |
| Investeringen | |
| **Totaal Downstream** | **938,41** |




## Niet CO2-broeikasgassen

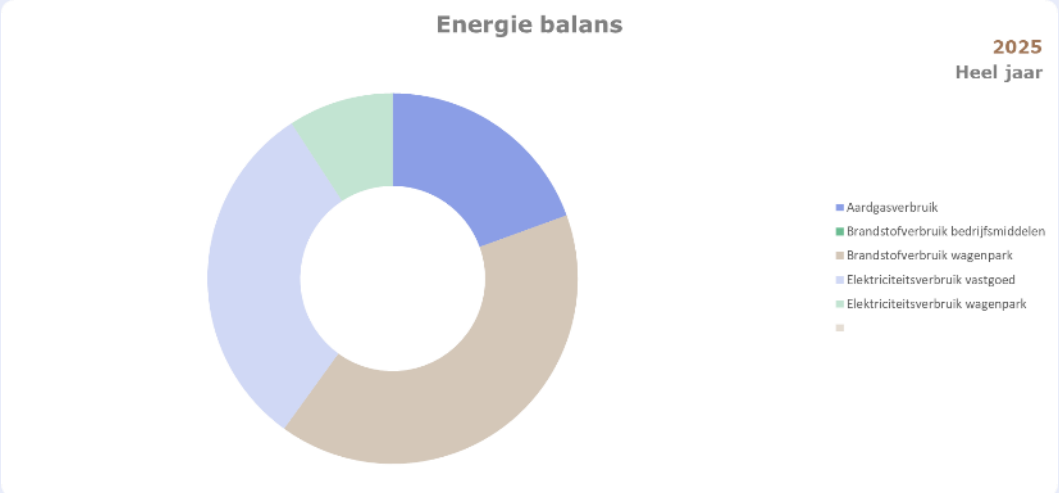
Binnen Hitachi Rail is onderzocht of deze overige emissie bronnen aanwezig zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat er koelgassen worden gebruikt in de airco units, echter is dit een gesloten systeem waardoor er geen lekkage is en dus geen bijvullen van koelgassen.

# Energiebalans

Het totale energieverbruik van Hitachi Rail Nederland bedraagt in 2025 circa 6.473 GJ, waarvan het grootste deel afkomstig is uit scope 1 (3.882 GJ), met name door dieselverbruik binnen het wagenpark. Binnen scope 2 (2.591 GJ) wordt het energieverbruik voornamelijk bepaald door elektriciteitsverbruik, waarbij groene stroom een aanzienlijk aandeel vormt.

| OVERZICHT ENERGIE VERBRUIK GEHELE ORGANISATIE | | | 2025 | Heel jaar | |
|---|---|---|---|---|---|
| **TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1** | **AANTAL** | **EENHEID** | **Conversiefactor (GJ per eenheid)** | **GJ** | |
| Aardgasverbruik | 39.476,00 | m3 | 0,03 | 1.249,42 | 19% |
| Brandstofverbruik wagenpark - benzine | 3.822,10 | liter | 0,03 | 120,01 | 2% |
| Brandstofverbruik wagenpark - diesel | 69.508,90 | liter | 0,04 | 2.502,32 | 38% |
| | | | **Totaal scope 1** | **3.871,75** | |
| **Market based** | | | | | |
| **TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2** | **AANTAL** | **EENHEID** | **Conversiefactor (GJ per eenheid)** | **GJ** | |
| Elektriciteitsverbruik - grijze stroom | 12.700,00 | kWh | 0,00 | 45,72 | 1% |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom | 524.211,00 | kWh | 0,00 | 1887,16 | 29% |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt | 4.866,53 | kWh | 0,00 | 17,52 | 0% |
| Elektriciteitsverbruik - wagens | 165.408,20 | kWh | 0,00 | 595,47 | 9% |
| Elektriciteitsverbruik - wagens groen | 25.252,00 | kWh | 0,00 | 90,91 | 1% |
| | | | **Totaal scope 2** | **2.636,78** | |
| **TOTAAL ENERGIEVERBRUIK** | | | | **6.508,5** | 100% |

# Energiebalans



# Energiebeoordeling

Een belangrijk onderdeel van het energieplan is om duidelijk te maken waar de meeste energie wordt verbruikt. Daarom is onderzocht welke processen en activiteiten binnen de organisatie de grootste invloed hebben op het energieverbruik en de $CO_2$-uitstoot. Met deze informatie kijken we waar verbeteringen doorgevoerd kunnen worden voor het optimaliseren van ons energieverbruik.

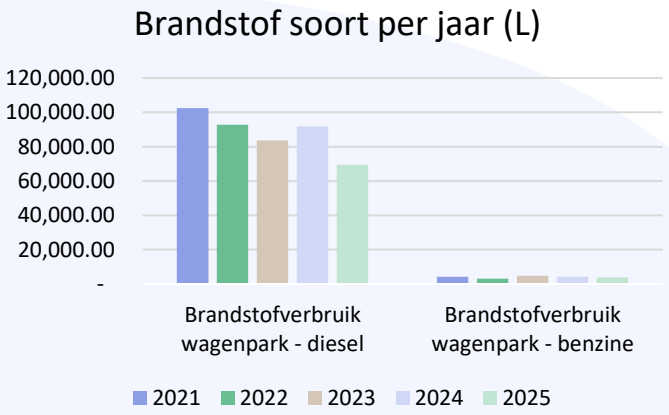
De emissiestromen die in rapportagejaar gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor ten minste 80% van het energieverbruik binnen de organisatie zijn:

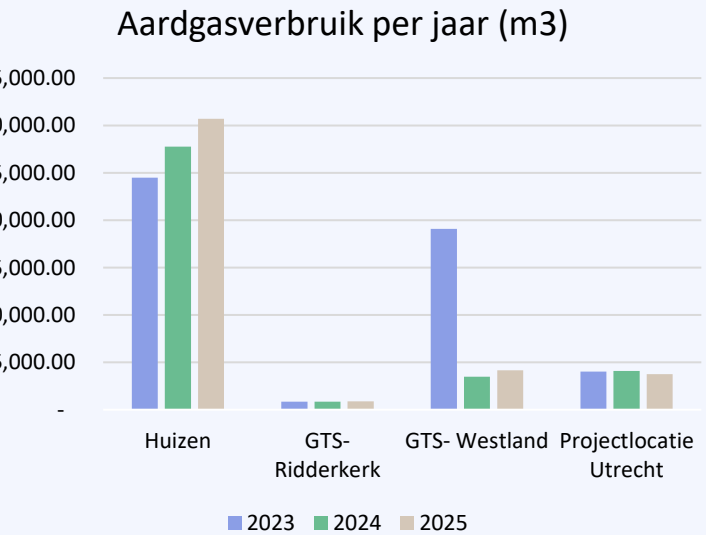
- Wagenpark
- Aardgasverbruik
- Elektriciteitsverbruik



## Wagenpark

Het energieverbruik van het wagenpark van Hitachi Rail Netherlands laat in de periode 2021–2025 een duidelijke verschuiving zien van fossiele brandstoffen naar elektriciteit. Het dieselverbruik daalde sterk van 102.564 liter naar 69.509 liter (−32%), met name door de afbouw van dieselvoertuigen, ondanks een tijdelijke stijging in 2024. Ook het benzineverbruik nam licht af (−10%). Tegelijkertijd is het elektriciteitsverbruik van het wagenpark sterk toegenomen van 147,65 GJ naar 595,47 GJ (+303%), wat betekent dat het verbruik in vier jaar tijd ruim verviervoudigd is. Hierdoor verschuift het energiegebruik binnen het wagenpark steeds meer van scope 1 naar scope 2. In totaal daalde het brandstofverbruik (diesel + benzine) met circa 31%, wat wijst op een structurele verduurzaming. Deze trend sluit aan bij de doelstelling om uiterlijk in 2028 alle dieselauto's uit te faseren, waarbij een verdere afname van fossiele brandstoffen en een verdere toename van elektriciteitsverbruik wordt verwacht.




## Aardgas

Het aardgasverbruik van Hitachi Rail Netherlands laat over de periode 2023–2025 een wisselend beeld zien met per saldo een daling ten opzichte van 2023. Het totale verbruik nam af van 48.448 m³ in 2023 naar 36.134 m³ in 2024 (−25%), waarna in 2025 weer een stijging zichtbaar is naar 39.476 m³ (+9% ten opzichte van 2024), maar nog altijd onder het niveau van 2023. Op locatieniveau valt op dat het verbruik in Huizen toeneemt van 24.490 m³ in 2023 naar 30.690 m³ in 2025 (+25%), terwijl deze stijging niet goed kan worden verklaard door de verhuurder van het pand. De sterke daling in Westland (van 19.087 m³ naar circa 4.172 m³) wordt voornamelijk veroorzaakt door een administratieve wijziging, waarbij pas later inzicht is verkregen in het werkelijke verbruik, en vormt daarmee geen directe reductiemaatregel. De locaties Ridderkerk en Utrecht blijven relatief stabiel met beperkte fluctuaties. Vooruitkijkend zal het aardgasverbruik naar verwachting verder afnemen door de voorgenomen verhuizing naar nieuwe locaties in Hilversum en Almere, waarbij met name de locatie Almere volledig aardgasvrij zal zijn en daarmee een significante besparing op het aardgasverbruik gerealiseerd wordt.

# Energiebeoordeling



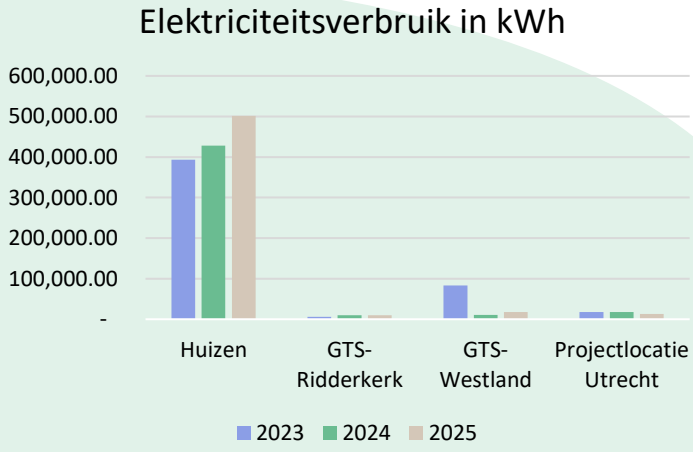
Een belangrijk onderdeel van het energieplan is om duidelijk te maken waar de meeste energie wordt verbruikt. Daarom is onderzocht welke processen en activiteiten binnen de organisatie de grootste invloed hebben op het energieverbruik en de $CO_2$-uitstoot. Met deze informatie kijken we waar verbeteringen doorgevoerd kunnen worden voor het optimaliseren van ons energieverbruik.

De emissiestromen die in rapportagejaar gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor ten minste 80% van het energieverbruik binnen de organisatie zijn:

- Wagenpark
- Aardgasverbruik
- Elektriciteitsverbruik

**Elektriciteitsverbruik**

Het elektriciteitsverbruik van Hitachi Rail GTS Nederland laat in de periode 2023–2025 per saldo een stijging zien. Het totale verbruik daalde eerst van 499.863 kWh in 2023 naar 465.694 kWh in 2024 (-7%), maar steeg vervolgens naar 541.778 kWh in 2025 (+16% ten opzichte van 2024 en +8% ten opzichte van 2023). De stijging wordt vooral veroorzaakt door de locatie Huizen, waar het verbruik toenam van 393.000 kWh in 2023 naar 501.728 kWh in 2025 (+28%). Net als bij het aardgasverbruik wordt deze stijging niet goed verklaard door de verhuurder van het pand. De sterke daling bij GTS-Westland, van 83.492 kWh in 2023 naar 17.610 kWh in 2025, is voornamelijk administratief van aard, doordat er later beter inzicht is verkregen in het werkelijke verbruik. Ridderkerk laat na een stijging in 2024 een stabiel beeld zien in 2025, terwijl het verbruik op projectlocatie Utrecht juist is afgenomen. Voor de komende jaren blijft het elektriciteitsverbruik een belangrijk aandachtspunt, mede door de verhuizing naar nieuwe locaties in Hilversum en Almere en de verdere elektrificatie van gebouwen en wagenpark.




**Conclusies en aanbevelingen**

Uit de energiebeoordeling blijkt dat vooral binnen het wagenpark al aanzienlijke stappen zijn gezet in de verduurzaming, met een duidelijke afname van het brandstofverbruik en een sterke toename van elektriciteitsgebruik door elektrificatie. Dit resulteert in een structurele daling van scope 1-emissies, terwijl scope 2 toeneemt. Verdere versnelling van deze ontwikkeling is beperkt mogelijk, aangezien al actief wordt gestuurd op uitfasering richting 2028. Binnen het energieverbruik van gebouwen zijn de trends minder eenduidig, mede door administratieve wijzigingen en fluctuaties in het geregistreerde verbruik. Aanbevolen wordt om het elektriciteitsverbruik verder te verduurzamen door inzet van aantoonbaar groene stroom en waar mogelijk eigen opwek te vergroten. Daarnaast blijft het belangrijk om energieverbruiken structureel te monitoren en afwijkingen tijdig te analyseren. De voorgenomen verhuizing naar nieuwe locaties in Hilversum en Almere biedt kansen voor verdere verduurzaming, waarbij met name de aardgasvrije locatie in Almere zal bijdragen aan een structurele reductie van het aardgasverbruik, terwijl de effecten op het elektriciteitsverbruik nog onzeker zijn.

# Flexibiliteit van het energiesysteem & Overige Beïnvloedbare Emissies



In de context van de energietransitie speelt flexibiliteit in het energiesysteem een steeds belangrijkere rol. Door de toename van variabele hernieuwbare energiebronnen wordt het noodzakelijk om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.

Daarom hebben wij expliciete aandacht voor de rol die organisaties spelen in het vergroten van deze systeemflexibiliteit.

Daarnaast verdienen de Overige Beïnvloedbare Emissies (OBE's) nadrukkelijk aandacht, omdat ook deze emissies vaak beïnvloedbaar zijn via keuzes in tijdstip, locatie of type energiegebruik. Door dit inzicht kunnen wij gerichter bijdragen aan een stabiel en klimaatvriendelijk energiesysteem.

## Flexibiliteit van het energiesysteem

Beschrijf hier de invloed die de organisatie kan hebben op de flexibiliteit van het energiesysteem.

Volgens de capaciteitskaart van Netbeheer Nederland blijkt dat:

- ✓ Vestiging Huizen
- ✓ Vestiging Utrecht
- ✓ Vestiging Ridderkerk
- ✓ Vestiging Westland

  zich bevinden in een regio met een tekort aan transportcapaciteit en een wachtrij voor netaansluitingen.

Hitachi Rail Netherlands B.V. draagt bij aan de flexibiliteit van het energiesysteem door het laadgedrag van elektrische voertuigen af te stemmen op de beschikbare netcapaciteit. Tussen 17:00 en 19:00 uur worden de voertuigen niet geladen, waardoor belasting tijdens de avondpiek wordt voorkomen. Daarnaast worden de bedrijfswagens voornamelijk overdag op kantoor geladen, zodat het energieverbruik beter aansluit bij de opwekking van zonne-energie.

Verder is de zonnestroominstallatie zo ingericht dat geen elektriciteit wordt teruggeleverd aan het net. De opgewekte energie wordt zoveel mogelijk direct binnen de eigen bedrijfsvoering benut. Met deze maatregelen wordt de belasting van het elektriciteitsnet beperkt en wordt lokaal opgewekte duurzame energie efficiënt ingezet.

## OBE's

OBE's zijn broeikasgasemissies die niet binnen de standaard indeling van het Greenhouse Gas (GHG) Protocol vallen (scope 1, 2 en 3), maar waar een organisatie wel invloed op kan uitoefenen. Om in kaart te brengen waar Hitachi Rail Netherlands B.V. invloed kan uitoefenen, is de OBE vragenlijst doorlopen. Hieruit blijkt dat er geen OBE's relevant zijn voor Hitachi Rail Netherlands B.V.

# Bedrijfsactiviteiten

Om de belangrijkste bedrijfsactiviteiten te bepalen is een impact- en invloedanalyse uitgevoerd. In deze analyse is gekeken naar de impact van de organisatieactiviteiten op de $CO_2$-uitstoot en naar de invloed die Hitachi Rail Nederland hier op heeft. Op basis van deze analyse zijn de volgende bedrijfsactiviteiten als de belangrijkste geselecteerd:



**OPPS-RCS**

- Het leveren, beheren en onderhouden van OV-toegangs- en kaartverkoopsystemen

**De bedrijfsactiviteiten zijn onderwerp voor de waardeketenanalyse en strategie van de organisatie.**

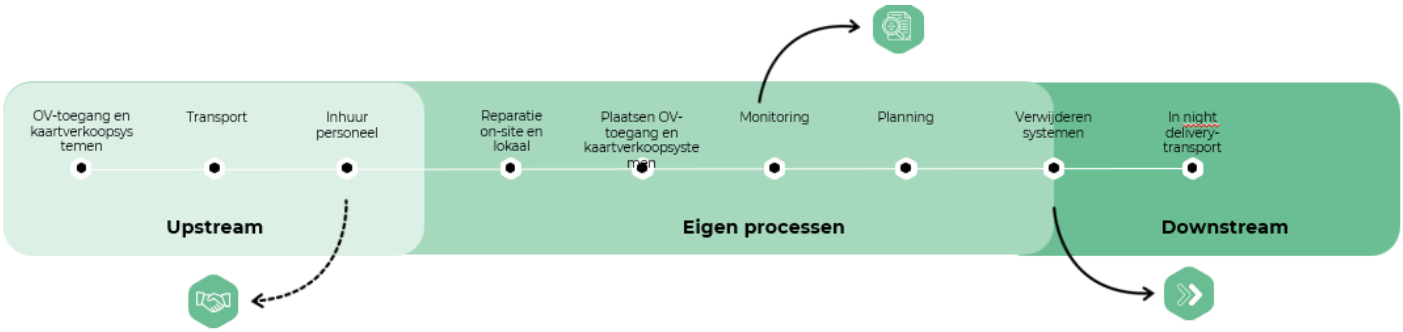
Voor de belangrijkste organisatieactiviteiten is een waardeketenanalyse uitgevoerd. Hierin is gekeken naar de combinatie van alle upstream en downstream activiteiten die verbonden zijn aan de betreffende organisatieactiviteit. Daarbij zijn de CO2-emmissies van de waardeketen geïnventariseerd en geanalyseerd. Op basis hiervan is gekeken waar mogelijkheden voor $CO_2$-reductie liggen en welke waardeketenpartners daarvoor relevant zijn.

# Waardeketen

## Waardeketenanalyse

De waardeketen van de RCS-tak van Hitachi Rail Netherlands B.V. draait om het leveren, beheren en onderhouden van OV-toegangs- en kaartverkoopsystemen. In de eerste fase van de keten worden onder andere hardware, software en ondersteunende diensten ingekocht. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om transport, ingehuurd personeel, opleidingen en verschillende ICT-systemen zoals ERP- en ticketmanagementsoftware. Ook activiteiten zoals afvalverwerking en logistieke bewegingen van leveranciers vallen binnen deze upstreamfase.

Binnen de eigen processen ligt de nadruk op de dagelijkse operatie rondom de OV-systemen. Hitachi Rail Netherlands B.V. verzorgt onder andere de plaatsing van systemen, reparaties op locatie, monitoring, planning en incidentmanagement. Daarnaast ondersteunen verschillende interne afdelingen, zoals HR, engineering, finance, communicatie en inkoop, de operationele werkzaamheden. In de downstreamfase staan transport en in-night delivery centraal, evenals het verwijderen van systemen aan het einde van de levensduur. De waardeketen laat daarmee zien dat zowel techniek, dienstverlening als logistiek een belangrijke rol spelen binnen de activiteiten van Hitachi Rail Netherlands B.V.




### Upstream

- OV-toegang en kaartverkoopsystemen inclusief alle toebehoren
- Transport
- Software
- Inhuur personen
- Opleiding
- Ticketmanagementsysteem & ERP pakket
- Afval

### Eigen processen

- Reparatie on-site en lokaal
- Plaatsen OV-toegang en kaartverkoopsystemen
- Verwijderen systemen
- Monitoring & planning en incident management
- Magazijn

- **Ondersteunend:**
- Finance
- HR
- Sales
- Projects
- Inkoop
- ICT
- SHEQ
- SDM (Service delivery managers)
- Legal
- Communicatie
- Continuous improvement
- Engineering
- Lease wagenpark
- Support office
- Verwijderen systemen

### Downstream

- In-night delivery
- Transport

# Waardeketen

In de waardeketenanalyse zijn de relevante waardeketenpartners bepaald. Deze zijn bepaald op basis van de rol die zij kunnen spelen bij het reduceren van de CO2-uitstoot. In onderstaand overzicht zijn de relevante waardeketenpartners opgenomen. .



## Ketenpartner 1: Hitachi Rail RCS France

Hitachi Rail RCS France is de belangrijkste leverancier binnen de waardeketen van Hitachi Rail Nederland en is verantwoordelijk voor het grootste deel van de upstream $CO_2$-uitstoot. Vanuit deze organisatie worden de essentiële componenten en systemen voor de RCS-activiteiten geleverd, zoals hardware en technische onderdelen voor ticketing- en toegangssystemen. Door deze centrale rol in de toeleveringsketen heeft deze partij een aanzienlijke invloed op de totale scope 3-uitstoot. Om beter inzicht te krijgen in de daadwerkelijke (fact-based) emissies binnen deze schakel in de keten, is het van belang om gebruik te maken van milieudata zoals Environmental Product Declarations (EPD's) of Life Cycle Assessments (LCA's). Hiermee kan de huidige spend-based benadering worden verfijnd en kan gerichter gestuurd worden op $CO_2$-reductie binnen de keten.

## Ketenpartner 2: Protect Effect BV

Protect Effect B.V. ondersteunt Hitachi Rail Netherlands B.V. met gespecialiseerde diensten op het gebied van installatie, validatie en inbedrijfstelling van RCS-systemen. Daarnaast levert de organisatie technisch personeel voor de uitvoering van werkzaamheden op projectlocaties. De activiteiten van Protect Effect dragen bij aan de $CO_2$-uitstoot binnen de keten door transportbewegingen, het gebruik van materieel en de inzet van personeel op locatie. Door efficiëntere planning, het beperken van reisbewegingen en de inzet van duurzamere vervoersmiddelen kan Protect Effect bijdragen aan het verlagen van de uitstoot binnen de waardeketen.

## Ketenpartner 3: OFN

OFN levert glascomponenten en ondersteunt bij reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan RCS-systemen van Hitachi Rail Netherlands B.V. De productie, levering en verwerking van deze materialen veroorzaken $CO_2$-uitstoot binnen de keten. Daarnaast hebben onderhouds- en herstelwerkzaamheden invloed op de uitstoot door materiaalgebruik en transport. Door te kiezen voor duurzamere materialen, efficiënte logistieke processen en circulaire oplossingen kan OFN bijdragen aan een verdere reductie van de $CO_2$-uitstoot binnen de waardeketen.

Er is in de waardeketenanalyse kritisch gekeken naar de reductiemogelijkheden die toegepast kunnen worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het plan van aanpak. Daarnaast zijn mogelijke strategieën geïnventariseerd voor de middellange termijn. De gekozen strategieën worden verder toegelicht bij invalshoek B.

# Waardeketen

In de waardeketenanalyse zijn de relevante waardeketenpartners bepaald. Deze zijn bepaald op basis van de rol die zij kunnen spelen bij het reduceren van de $CO_2$-uitstoot. Vervolgens is gekeken naar de reductiemogelijkheden in OPPS-RCS. Deze mogelijkheden worden hieronder verder toegelicht.



**Dataverbetering in keten**
Hitachi Rail streeft naar verdere dataverbetering binnen de keten om meer grip te krijgen op de daadwerkelijke $CO_2$-uitstoot en gerichter te kunnen sturen op reductie. Op dit moment is een deel van de scope 3-uitstoot gebaseerd op generieke (spend-based) aannames. Door actief het gesprek aan te gaan met ketenpartners wordt ingezet op het verkrijgen van meer specifieke en fact-based emissiedata, bijvoorbeeld op basis van EPD's of LCA's. Deze verbetering in datakwaliteit maakt het mogelijk om de uitstoot nauwkeuriger te bepalen, hotspots in de keten beter te identificeren en effectievere reductiemaatregelen te formuleren.

| Kansrijkheid | Termijn | Potentiële nadelen |
|---|---|---|
| Hoog | Middellangetermijn | Tijdrovend en afhankelijkheid van ketenpartners |

**Vermindering ritten upstream & downstream transport**
Als onderdeel van de $CO_2$-reductiestrategie streeft Hitachi Rail GTS ernaar om het aantal operationele incidenten met 10% te verminderen ten opzichte van 2025. Incidenten leiden in de praktijk vaak tot extra transportbewegingen, bijvoorbeeld voor storingsdiensten, vervangingen en logistieke afhandeling. Door het aantal incidenten te verlagen, neemt ook de behoefte aan deze aanvullende transporten af. Op basis hiervan wordt aangenomen dat een reductie van 10% in incidenten resulteert in een vergelijkbare afname van circa 10% in de emissies van zowel upstream als downstream transport en distributie. Deze maatregel draagt daarmee direct bij aan het verlagen van de scope 3-uitstoot binnen de keten.

| Kansrijkheid | Termijn | Potentiële nadelen |
|---|---|---|
| Hoog | Korte termijn (+/- 3 jaar) | - |

# CO2-intensieve kapitaalgoederen, Diensten en producten

Binnen Hitachi Rail Nederland hebben we activiteiten die in relatie staan tot $CO_2$-intensieve kapitaalgoederen en/of producten.

**De aanwezige CO2-intensieve kapitaalgoederen, diensten en producten bestaan uit:**

Het wagenpark: Op dit moment veelal diesel auto's en busjes die uiteindelijk vervangen zullen worden voor elektrische auto's en busjes.

# Toekomstige activiteiten

Om de doelstelling te behalen kan het zijn dat onze huidige activiteiten aangepast moeten worden. Door te focussen op de volgende toekomstige activiteiten willen we de doelstelling gaan behalen.

De kernactiviteiten van Hitachi Rail GTS Nederland blijven naar verwachting grotendeels hetzelfde. De uitvoering hiervan zal echter sterker gericht zijn op elektrificering en het reduceren van transportbewegingen, om de organisatie toekomstbestendig te maken. Aanpassingen zitten dus vooral in hoe werkzaamheden worden uitgevoerd, niet in wat er wordt gedaan. Daarnaast blijft de organisatie in belangrijke mate afhankelijk van ontwikkelingen in de markt en bij ketenpartners, bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid van duurzame oplossingen en emissiedata.



# Invalshoek B

Van inzicht naar reductie: onze doelstellingen en actieplan



## Algemene uitleg strategie

De strategie richt zich op het verlagen van de $CO_2$-uitstoot door aardgasverbruik af te bouwen via verhuizingen naar aardgasvrije locaties, het wagenpark verder te elektrificeren en het aantal gereden kilometers te verminderen.

Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de datakwaliteit binnen scope 3 en het reduceren van transportbewegingen om de ketenemissies beter inzichtelijk te maken en te verlagen.

Om hier te komen hebben we een korte- en middellange termijn strategie met bijbehorende maatregelen.

## Korte termijn

**Korte termijn CO2 doelstellingen:**
Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in de volgende subdoelstellingen.

***Hitachi Rail Netherlands B.V. heeft het doel om in 2028 een CO2-reductie van 55% te realiseren ten opzichte van 2025 in scope 1 & 2.***

| Subdoelstellingen korte termijn doelstelling $CO_2$ | |
|---|---|
| **Scope 1** | 79% reductie in 2028 vergeleken met 2025 |
| **Scope 2** | 22% stijging in 2028 vergeleken met 2025 |
| **Scope 3** | 1% reductie in 2028 vergeleken met 2025 |

**Korte termijn energie doelstellingen**
Voor de korte termijn is er een $CO_2$-doelstelling en energie doelstelling opgesteld. De kortetermijndoelstelling is een resultante van de besparing van de maatregelen vanuit het plan van aanpak voor de korte termijn.

***Hitachi Rail Netherlands B.V. wil in 2028 het energieverbruik met 18% verminderen ten opzichte van 2025***

| Korte termijn doelstelling energie | |
|---|---|
| **Zelf energie opwekken:** | Op dit moment is er geen doelstelling op het opwekken van energie |
| **Energieopslag:** | Op dit moment is er geen doelstelling op het opslaan van energie |
| **Gebruik van duurzame energie:** | Hitachi Rail Netherlands B.V. wil voor alle locaties groene stroom van Nederlandse origine gebruiken. |



# Korte termijn strategie

De strategie is gericht op het structureel verlagen van de uitstoot door de overgang naar aardgasvrije locaties, verdere elektrificatie van het wagenpark en het beperken van mobiliteitsgerelateerde emissies. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een beter inzicht in de ketenemissies door de kwaliteit van scope 3-data te verbeteren en reductiekansen binnen de waardeketen te identificeren.

Deze gerichte aanpak op de korte termijn vormt de basis voor de langetermijnstrategie.

## Plan van aanpak



**Maatregel 1: Verhuizing naar aardgasvrije locaties**
Door activiteiten te concentreren op aardgasvrije locaties wordt het aardgasverbruik aanzienlijk verminderd. Dit draagt direct bij aan het verlagen van de scope 1 uitstoot.

**Maatregel 2: Elektrificatie wagenpark**
Het wagenpark wordt stapsgewijs vervangen door elektrische voertuigen. Hierdoor neemt het brandstofverbruik af en worden directe emissies structureel gereduceerd.





**Maatregel 3: Verminderen van mobiliteit en transport**
Door een afname van het aantal incidenten, minder reisbewegingen en een reductie van SLS-ritten neemt het aantal gereden kilometers af. Dit leidt tot een verlaging van zowel de directe emissies als de emissies binnen de keten.

**Maatregel 4: Verbeteren scope 3-datakwaliteit**
Door emissiegegevens bij leveranciers op te vragen wordt het inzicht in de ketenemissies vergroot. Dit maakt het mogelijk om toekomstige reductiemaatregelen gerichter te bepalen.





**Maatregel 5: Verplaatsen van projectlocaties**
Waar mogelijk worden projectactiviteiten samengebracht op bestaande kantoorlocaties. Hierdoor wordt het energieverbruik efficiënter georganiseerd en kunnen aanvullende emissiereducties worden gerealiseerd.

# Middellange termijn

### Middellange termijn $CO_2$-doelstellingen

Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in aparte subdoelstellingen.

***Hitachi Rail Netherlands B.V. heeft het doel om in 2035 een CO2-reductie van 38,1% te realiseren ten opzichte van 2025 in scope 1, 2 & 3***

| Subdoelstellingen korte termijn doelstelling | |
|---|---|
| **Scope 1** | 63% reductie in 2035 vergeleken met 2025 |
| **Scope 2** | 63% reductie in 2035 vergeleken met 2025 |
| **Scope 3** | 37% reductie in 2035 vergeleken met 2025 |

### Middellange termijn energie doelstellingen

De doelstelling voor de belangrijkste activiteiten (50%) voor organisatie X voor de middellange termijn (5-10 jaar) bestaat uit:

***Hitachi Rail Netherlands B.V. wil in 2035 het energieverbruik met 20% verminderen ten opzichte van 2025***

| Middellange termijn doelstellingen | |
|---|---|
| **Zelf energie opwekken:** | Op dit moment wordt er onderzocht of er een mogelijkheid is voor het zelf opwekken van energie en het opslaan van energie. Opwekken is lastiger in te schatten doordat we net zijn verhuisd naar 2 nieuwe panden met zonnepanelen, echter zijn de opwekgegevens nog niet beschikbaar. Energieopslag is sterk afhankelijk van projecten. |
| **Energieopslag:** | |
| **Gebruik van duurzame energie:** | Hitachi Rail Netherlands B.V. wil voor alle locaties groene stroom van Nederlandse origine gebruiken. |

### Verantwoording doelstellingen

Bij het opstellen van de doelstelling is rekening gehouden met:

1. hoe de doelstelling zich verhoudt tot nationaal of internationaal overheidsbeleid voor de organisatieactiviteit(en)/*sector* voor de tussenliggende jaren tot uiterlijk 2050;
2. hoe de doelstelling voortbouwt op ambitieuze sectorafspraken en/of wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden (als van toepassing);
3. hoe de doelstelling verbonden is met door de *sector* geaccepteerde verwachtingen voor Technology Readiness Levels (*TRL*'s) van relevante technieken;
4. hoe de *organisatie* de feedback van de externe *belanghebbenden* van 2.D.4 heeft meegenomen;
5. of de doelstelling extern gevalideerd is door een onafhankelijke internationaal erkende derde partij (bijv. SBTi) en wat hiervan de uitkomst was.
6. Link met lange termijn doelen/maatregelen (bijv. voorbereidende actie)





# Strategie middellange termijn

De mogelijke strategieën die voor ons van toepassing kunnen zijn, zijn:

- Verduurzamen van de huisvesting door activiteiten waar mogelijk onder te brengen op aardgasvrije en energiezuinige locaties.
- Verder elektrificeren van het wagenpark en stimuleren van emissievrije mobiliteit binnen de organisatie.
- Verminderen van reis en transportbewegingen door werkzaamheden efficiënter te organiseren.
- Versterken van de samenwerking met leveranciers om ketenemissies inzichtelijk te maken en te reduceren.
- Verbeteren van de kwaliteit van scope 3 data zodat reductiekansen gerichter kunnen worden geïdentificeerd en gemonitord.

**De strategie voor het behalen van de doelstelling bestaat binnen de organisatie uit:**

De organisatie richt zich op het structureel verminderen van haar $CO_2$-uitstoot door het verduurzamen van huisvesting, de verdere elektrificatie van het wagenpark en het efficiënter organiseren van werkzaamheden. Daarnaast wordt ingezet op het verkrijgen van nauwkeurigere ketendata en het verminderen van transportbewegingen, zodat zowel directe als indirecte emissies verder kunnen worden teruggebracht richting 2035 en daarna.

1.

**Integratie maatregelen in organisatiebeleid**
Duurzaamheid wordt meegenomen in huisvestings-, mobiliteits- en inkoopbeslissingen. Bij toekomstige investeringen wordt actief gestuurd op aardgasvrije locaties, emissievrije mobiliteit en het beperken van energie- en brandstofverbruik, zodat $CO_2$-reductie een vast onderdeel wordt van de bedrijfsvoering.

2.

**Innovatiestrategie**
De organisatie blijft ontwikkelingen op het gebied van emissievrije voertuigen, duurzame huisvesting en datagedreven $CO_2$-monitoring volgen en toepassen waar haalbaar. Door nieuwe technologieën en nauwkeurigere emissiedata te benutten kunnen toekomstige reductiekansen beter worden geïdentificeerd en gerealiseerd.

3.

**Samenwerking strategie**
Samen met leveranciers en ketenpartners wordt gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van emissiegegevens en het verlagen van ketenemissies. Door het delen van kennis en het opvragen van product specifieke emissiedata ontstaat meer inzicht in de impact van ingekochte goederen en diensten en kunnen gezamenlijke reductiekansen worden benut.

## Plan van aanpak middellange termijn

Hitachi Rail Netherlands B.V. zet op middellange termijn in op het verder verduurzamen van de bedrijfsvoering door het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen, het verduurzamen van huisvesting en het vergroten van het inzicht in ketenemissies. Hierbij wordt aangesloten bij natuurlijke vervangingsmomenten, technologische ontwikkelingen en samenwerking met leveranciers, zodat emissiereductie structureel wordt geïntegreerd in de dagelijkse bedrijfsvoering.





**Maatregel 1: Volledig emissievrij wagenpark**
De organisatie werkt toe naar een volledig emissievrij wagenpark door bij vervanging uitsluitend te kiezen voor elektrische voertuigen. Hiermee wordt de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verder afgebouwd.

**Maatregel 2: Aardgasvrij maken van locaties**

Bij verhuizingen en vervangingsinvesteringen wordt ingezet op aardgasvrije oplossingen. Hierdoor neemt het aardgasverbruik structureel af en wordt aangesloten bij toekomstige ontwikkelingen in de gebouwde omgeving.





**Maatregel 3: Verdere digitalisering en optimalisatie van werkzaamheden**

Door processen slimmer in te richten en digitale oplossingen toe te passen kan het aantal reisbewegingen verder worden beperkt. Dit resulteert in een lager energieverbruik en minder emissies.

**Maatregel 4: Verduurzaming van de keten**

Leveranciers worden steeds vaker betrokken bij het aanleveren van emissiegegevens en het ontwikkelen van duurzamere producten en diensten. Hierdoor ontstaat meer grip op de uitstoot in de waardeketen.



## SWOT Middellange termijn strategie

### Sterktes

**De sterktes van de van strategie zijn:**

Duidelijke focus op emissiereductie door elektrificatie van het wagenpark en afbouw van aardgasgebruik.

Concrete maatregelen zijn al vastgesteld en sluiten aan op natuurlijke vervangingsmomenten.

Verbetering van scope 3-data zorgt voor meer inzicht in de uitstoot en reductiekansen.

De strategie combineert maatregelen binnen scope 1, 2 en 3, waardoor een brede impact wordt gerealiseerd.

### Zwaktes

**De zwaktes van de strategie zijn:**

Afhankelijkheid van externe partijen voor het verkrijgen van scope 3-data.

Elektrificatie leidt tot een toename van het elektriciteitsverbruik.

Niet alle reductiemaatregelen kunnen volledig door de organisatie zelf worden beïnvloed.

Investeringen in duurzame huisvesting en mobiliteit kunnen gepaard gaan met hogere kosten.

## Voorwaarden, aannames en afhankelijkheden

**De voorwaarden, aannames en afhankelijkheden van de strategie zijn:**

Voldoende beschikbaarheid van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur.

Beschikbaarheid van betrouwbare emissiegegevens vanuit leveranciers en ketenpartners.

Voortzetting van technische en organisatorische mogelijkheden om locaties verder te verduurzamen.

Blijvende interne ondersteuning voor het uitvoeren van de reductiestrategie.

### Risico’s

**De risico’s van de strategie zijn:**

Vertraging in de beschikbaarheid van elektrische voertuigen of laadvoorzieningen.

Onvoldoende of onvolledige emissiedata vanuit leveranciers.

Veranderende wet- en regelgeving kan aanvullende investeringen noodzakelijk maken.

Grotere groei van de organisatie kan leiden tot een stijging van het energieverbruik.

### Kansen

**De kansen van de strategie zijn …**

Verdere verduurzaming van huisvesting door toepassing van aardgasvrije oplossingen.

Technologische ontwikkelingen maken emissievrije mobiliteit steeds toegankelijker.

Verbeterde samenwerking met leveranciers kan leiden tot lagere ketenemissies.

Toenemende beschikbaarheid van product gebonden emissiedata verbetert de sturing op scope 3-reductie.

# Voortgang op de doelstellingen

## Voortgang van scope 1 en 2

Hitachi Rail Netherlands B.V. heeft 2025 vastgesteld als basisjaar voor de huidige $CO_2$-reductiedoelstellingen. Hierdoor kan op dit moment nog geen voortgang ten opzichte van deze doelstellingen worden vastgesteld, aangezien de emissiegegevens van 2026 nog niet beschikbaar zijn.

De historische ontwikkeling laat echter een duidelijke afname van de $CO_2$-uitstoot zien. In 2018 bedroeg de totale uitstoot 887,78 ton $CO_2$, terwijl deze in 2025 is gedaald naar 409,43 ton $CO_2$. Dit komt neer op een afname van circa 54%. Ook ten opzichte van 2021 is sprake van een dalende trend, waarbij de uitstoot afnam van 552,28 ton $CO_2$ naar 409,43 ton $CO_2$ in 2025.De afname is voornamelijk het gevolg van een lager brandstofverbruik binnen het wagenpark. Daarnaast is binnen scope 2 een verschuiving zichtbaar van emissies uit grijze stroom naar emissies als gevolg van het toenemende gebruik van elektrische voertuigen. De emissies uit zakelijk vervoer en vliegreizen vormen een relatief beperkt aandeel van de totale uitstoot en fluctueren per jaar.

De emissiecijfers van 2026 zullen voor het eerst inzicht geven in de voortgang ten opzichte van de in 2025 vastgestelde reductiedoelstellingen.

| VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1 | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar |
| Aardgasverbruik | 124,11 | 103,45 | 104,11 | 77,11 | 84,24 |
| Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel | 0,08 | - | - | - | - |
| Brandstofverbruik wagenpark - benzine | 11,85 | 8,50 | 13,40 | 12,05 | 10,69 |
| Brandstofverbruik wagenpark - diesel | 334,56 | 302,98 | 272,67 | 299,27 | 225,97 |
| Brandstofverbruik wagenpark - LPG | - | 0,05 | - | - | - |
| **TOTAAL SCOPE 1** | **470,61** | **414,98** | **390,18** | **388,43** | **320,91** |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2 | | | | | |
| Elektriciteitsverbruik - grijze stroom | 58,87 | 48,77 | 49,35 | 15,10 | 6,31 |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom | - | - | - | - | - |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt | - | - | - | - | - |
| Elektriciteitsverbruik - wagens | 22,80 | 34,91 | 46,81 | 74,12 | 82,21 |
| Elektriciteitsverbruik - wagens groen | - | - | - | - | - |
| **TOTAAL SCOPE 2** | **81,67** | **83,68** | **96,16** | **89,22** | **88,52** |
| TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL | | | | | |
| Vliegreizen <700 km | 0,83 | 13,18 | 7,23 | 2,47 | 4,96 |
| Vliegreizen >2500 km | 1,51 | 5,55 | 6,48 | - | - |
| Vliegreizen 700-2500 km | 2,86 | 4,29 | 4,40 | 5,58 | 9,21 |
| Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers | 1,54 | 2,12 | 7,94 | 6,93 | 6,36 |
| Zakelijk vervoer - openbaar vervoer | 0,09 | 0,06 | 0,53 | 0,83 | 0,09 |
| Zakelijk vervoer - trein (internationaal) | - | - | - | - | 0,75 |
| **TOTAAL BUSINESS TRAVEL** | | | | | |
| TOTALE EMISSIES | 552,28 | 498,66 | 486,34 | 477,65 | 409,43 |

# Voortgang energiedoelstelling

| VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1 | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar | Heel jaar |
| Aardgasverbruik | 2.085,05 | 1.570,40 | 1.584,98 | 1.143,64 | 1.249,42 |
| Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel | 0,86 | - | - | - | - |
| Brandstofverbruik wagenpark - benzine | 133,70 | 95,85 | 149,16 | 134,17 | 120,01 |
| Brandstofverbruik wagenpark - diesel | 3.692,30 | 3.343,71 | 3.014,76 | 3.308,83 | 2.502,32 |
| Brandstofverbruik wagenpark - LPG | - | 0,68 | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| **TOTAAL SCOPE 1** | **5.911,92** | **5.010,64** | **4.748,90** | **4.586,64** | **3.871,75** |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2 | | | | | |
| Elektriciteitsverbruik - grijze stroom | 381,17 | 335,71 | 389,64 | 101,44 | 45,72 |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom | 1.579,08 | 1.544,81 | 1.435,54 | 1.575,06 | 1.887,16 |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt | - | - | - | - | 17,52 |
| Elektriciteitsverbruik - wagens | 147,65 | 240,28 | 369,53 | 497,83 | 595,47 |
| Elektriciteitsverbruik - wagens groen | - | - | - | - | 90,91 |
| **TOTAAL SCOPE 2** | **2.107,90** | **2.120,79** | **2.194,71** | **2.174,33** | **2.636,78** |
| TOTALE EMISSIES | 8.019,82 | 7.131,43 | 6.943,60 | 6.760,97 | 6.508,53 |

## Voortgang energiedoelstelling

Hitachi Rail Netherlands B.V. heeft 2025 vastgesteld als basisjaar voor de huidige energiereductiedoelstellingen. Hierdoor kan op dit moment nog geen voortgang ten opzichte van deze doelstellingen worden vastgesteld, aangezien de energiegegevens van 2026 nog niet beschikbaar zijn.

De historische ontwikkeling laat wel een dalende trend zien. Het totale energieverbruik is afgenomen van 8.019,82 GJ in 2021 naar 6.508,53 GJ in 2025. Dit komt neer op een afname van circa 19%.Deze afname wordt voornamelijk veroorzaakt door een lager verbruik van aardgas en diesel binnen het wagenpark. Het aardgasverbruik daalde van 2.085 GJ in 2021 naar 1.249 GJ in 2025, terwijl het dieselverbruik van het wagenpark afnam van 3.692 GJ naar 2.502 GJ. Tegelijkertijd is binnen het elektriciteitsverbruik een stijgende trend zichtbaar, met name door het toenemende gebruik van elektrische voertuigen en de verdere elektrificatie van het wagenpark.

Hoewel nog geen voortgang ten opzichte van de energiereductiedoelstellingen kan worden vastgesteld, laat de ontwikkeling van de afgelopen jaren zien dat Hitachi Rail Netherlands B.V. het totale energieverbruik stapsgewijs heeft weten te verlagen. De energiegegevens van 2026 zullen voor het eerst inzicht geven in de voortgang ten opzichte van de in 2025 vastgestelde doelstellingen.

# Vergelijking met sectorgenoten & toetsing klimaattransitieplan

Om te kunnen bepalen hoe ambitieus de doelstellingen en maatregelen zijn van de organisatie is gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld. Door inzicht te krijgen in sectorprestaties kunnen wij:

- Realistische reductiedoelstellingen formuleren
- Effectieve reductiemaatregelen identificeren
- Technologische en methodische innovaties signaleren
- De eigen voortgang objectief valideren
- Het onderscheidend vermogen in duurzaamheid identificeren

## Vergelijking met sectorgenoten

| | Hitachi Rail Netherlands B.V. | Siemens Mobility | Alstom | Volkerrail |
|---|---|---|---|---|
| Trede $CO_2$ PL | Trede 2 | Niveau 5 | Niveau 5 | Niveau 5 |
| Basis jaar | 2025 | 2019 | 2021 | 2025 |
| Intensiteitswaarde (ton $CO_2$ / X) basis jaar | 2,87 ton / FTE (2025) | Onbekend | Onbekend | Onbekend |
| Laatst bekende intensiteitswaarde (jaar) | 2,87 ton / FTE (2025) | Onbekend | Onbekend | Onbekend |
| Voortgang | basisjaar | -39% | -1,7% | basisjaar |
| Korte termijn doelstelling | Hitachi Rail Netherlands B.V. wil in 2028 de scope 1- en 2-uitstoot met 55% reduceren ten opzichte van 2025. | 90% reductie in 2030 vergeleken met 2019 | 8% reductie in 2025 vergeleken met 2021 | 69% reductie in 2030 vergeleken met 2025 |
| Middellange termijn doelstelling | Hitachi Rail Netherlands B.V. wil in 2035 de scope 1- en 2-uitstoot met 63% reduceren ten opzichte van 2025. | Niet aanwezig (oud handboek) | Niet aanwezig (oud handboek) | 83% reductie in 2030 vergeleken met 2019 |

Hitachi Rail Netherlands B.V. is vergeleken met Siemens Mobility, Alstom en VolkerRail. Deze organisaties zijn geselecteerd omdat zij, net als Hitachi Rail, actief zijn binnen de rail- en mobiliteitssector. Hierdoor hebben zij te maken met vergelijkbare werkzaamheden, verduurzamingsvraagstukken en reductiemogelijkheden, waardoor de $CO_2$-doelstellingen en maatregelen goed met elkaar kunnen worden vergeleken. Alle organisaties zijn gecertificeerd op een vergelijkbaar niveau, waarbij niveau 5 uit het oude handboek gelijkwaardig is aan trede 2 van het nieuwe handboek.

Hoewel Siemens Mobility (90% reductie in 2030) en VolkerRail (69% reductie in 2030) hogere totale reductiepercentages hanteren, zijn deze doelstellingen opgesteld over een langere periode. De doelstelling van Hitachi Rail Netherlands B.V. om de scope 1- en 2-uitstoot met 55% te reduceren in de periode 2025-2028 laat een relatief hoge jaarlijkse reductieambitie zien. Daarmee is de ambitie aanzienlijk groter dan die van Alstom (8% reductie tussen 2021 en 2025) en vergelijkbaar met de meest ambitieuze doelstellingen binnen de sector.

## Toetsing klimaattransitieplan

Ook klimaattransitieplannen van andere organisaties binnen de sector zijn beoordeeld. Hieruit blijkt dat de sector grotendeels dezelfde richting volgt, met een focus op elektrificatie van werkzaamheden, verduurzaming van energiegebruik en het reduceren van ketenemissies. De aanpak van Hitachi Rail Netherlands B.V. sluit hier goed op aan. Een bijzonderheid is dat binnen Hitachi Rail, waaronder de activiteiten in Frankrijk, nadrukkelijk wordt ingezet op zowel elektrificatie van de eigen werkzaamheden als reductie van emissies in de keten. Hierdoor sluit het klimaattransitieplan goed aan bij de ontwikkelingen binnen de rail- en mobiliteitssector.



# Invalshoek C

CO2-bewustwording binnen en buiten de organisatie

## Sleutelpersonen



Binnen Hitachi Rail Netherlands B.V. zijn er in iedere laag van de organisatie sleutelpersonen, die een cruciale rol spelen binnen het $CO_2$-managementsysteem voor het behalen van de doelstellingen en het doorvoeren van verbeteringen.

Onze sleutelpersonen zijn:

| Naam | Taak | CO2-bewustzijn |
|---|---|---|
| **Directie/management** | | |
| Willem Knol | Strategische leiding en verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen. | Niveau 4: Verantwoordelijk voelen |
| **Projectleider(s)** | | |
| Gert-Jan Alings | Verantwoordelijk voor de algehele coördinatie en het beheer van het programma, incl. eigenaarschap van het CO2-beleid. | Niveau 4: Verantwoordelijk voelen |
| **Data verzameling (Invalshoek A)** | | |
| Gert-Jan Alings | Coördineren van gegevensverzameling binnen hun afdelingen. | Niveau 4: Verantwoordelijk voelen |
| **Communicatie (Invalshoek C)** | | |
| Karen Dikken | Ontwikkelen en uitvoeren van communicatiestrategieën (intern + extern) | Niveau 3: Betrokken voelen |
| **Samenwerking (Invalshoek D)** | | |
| Roel Aldenkamp | Verantwoordelijk voor het identificeren, analyseren en ophalen van externe kennis. Daarnaast inventariseren en onderhouden van relevante samenwerkingsverbanden die bijdragen aan $CO_2$-reductie. | Niveau 1: Begrip hebben |
| **Overige sleutelpersonen in afdelingen:** | | |
| Wagenpark: Lotte van den Bogaard | Aanleveren van data | Niveau 1: Begrip hebben |
| Afval en Logistiek: Wilco Bruijnes | Verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van afvalstromen en logistieke bewegingen en het aanleveren van relevante $CO_2$-data. | Niveau 2: Ondersteunen |
| Inkoop: Younes Azerar | Verantwoordelijk voor het meenemen van duurzaamheidscriteria in het inkoopproces en het aanleveren van relevante gegevens over ingekochte goederen en diensten. | Niveau 1: Begrip hebben |



**Ondersteuning**

Om het project te versterken werkt Hitachi Rail Netherlands B.V. samen met het adviesbureau De Duurzame Adviseurs, vertegenwoordigd door Stijn van der Linden. Zij bieden strategisch advies en ondersteuning bij het behalen van trede 2 op de $CO_2$-Prestatieladder Handboek 4.0.

# Communicatieplan

De jaarlijkse interne en externe communicatie over de footprint, de mogelijkheden voor individuele bijdrage van medewerkers,de voortgang van het plan van aanpak en doelstellingen, het klimaattransitieplan en de waardeketen, gebeurt conform het hiervoor opgestelde communicatieplan.

## Middelen

Er wordt gecommuniceerd via de volgende pagina's:

| | |
|---|---|
| Eigen organisatiewebsite | (LINK) |
| Eigen SKAO pagina | (LINK) |
| Intern via Intranet | |

## Strategie

De communicatiestrategie richt zich op het creëren van bewustwording en betrokkenheid rondom de $CO_2$-reductiedoelstellingen van de organisatie. Door interne en externe belanghebbenden periodiek te informeren over doelstellingen, maatregelen en voortgang wordt draagvlak gecreëerd en wordt transparantie geboden over de inspanningen en resultaten binnen de $CO_2$-Prestatieladder. Daarnaast stimuleert de communicatie samenwerking met ketenpartners en duurzaam gedrag binnen de organisatie.

## Doelgroepen en boodschap

| **Externe doelgroep** | | |
|---|---|---|
| **Doelgroepen** | **Boodschap** | **Doel** |
| Overheid<br>ProRail<br>(Potentiele) Klanten<br>Leveranciers<br>Sollicitanten | Wij werken actief aan het reduceren van onze $CO_2$-uitstoot en communiceren transparant over onze doelstellingen, maatregelen en voortgang. | We laten zien welke maatregelen wij nemen en welke doelen wij hebben. We delen onze voortgang en benadrukken samenwerking voor verdere verduurzaming. |
| **Interne doelgroep** | | |
| **Doelgroepen** | **Boodschap** | **Doel** |
| Sleutelpersonen | We informeren over doelstellingen, maatregelen en voortgang en stimuleren een actieve bijdrage aan $CO_2$-reductie en over hun rol binnen het managementsysteem | Bewustwording vergroten, draagvlak creëren en betrokkenheid versterken. |
| Medewerkers | We informeren over doelstellingen, maatregelen en voortgang en stimuleren een actieve bijdrage aan $CO_2$-reductie. | |
| Management | We informeren over doelstellingen, maatregelen en voortgang en stimuleren een actieve bijdrage aan $CO_2$-reductie | Bewustwording vergroten, draagvlak creëren en betrokkenheid versterken. Waar nodig mogelijkheid creëren om bij sturen. |
| **$CO_2$-prestatieladder projecten** | | |
| **Doelgroepen** | **Boodschap** | **Doel** |
| ERTMS-CSS<br>GAST-NL | Binnen het project besteden wij aandacht aan $CO_2$-reductie en duurzaamheid conform het beleid en de doelstellingen van de organisatie. | Bewustwording creëren en stakeholders informeren over het duurzaamheidsbeleid van de organisatie. |

# Verantwoordelijke en planning

Ons communicatieplan is de sleutel tot het behalen van onze $CO_2$-doelen en het creëren van bewustwording over duurzaamheid. We delen duidelijk en transparant onze voortgang met zowel interne als externe belanghebbenden, zodat iedereen weet waar we staan en wat we doen.

| 1. Eigen website | |
|---|---|
| **Planning:** | Jaarlijks in oktober |
| **Verantwoordelijke:** | Karen Dikken |

We delen jaarlijks onze nieuwste inzichten en voortgang trots op de website van Hitachi Rail. Hier kunnen onze klanten, partners en andere externe belanghebbenden zien welke impact we maken. We geven hen inzicht in onze reis naar verduurzaming en laten zien hoe we samen vooruitgaan.

| 2. SKAO-pagina | |
|---|---|
| **Planning:** | Jaarlijks in augustus |
| **Verantwoordelijke:** | Gert-Jan Alings |

Op onze SKAO-pagina zorgen we voor de verplichte communicatie, waardoor we iedereen op de hoogte brengen van onze prestaties binnen de CO2-Prestatieladder. Deze pagina is een belangrijk platform om te laten zien hoe we voldoen aan de hoogste duurzaamheidsnormen en actief bijdragen aan een $CO_2$-neutrale toekomst.

| 3. Intern | |
|---|---|
| **Planning:** | Doorlopend en in november na overgang Handboek 4.0 |
| **Verantwoordelijke:** | Karen Dikken |
| **Middelen:** | Intranet, bijeenkomsten zoals de town hall en in de nabij toekomst via VIVA Engage |

Intern delen we de meest actuele informatie via ons intranet. Dit is dé plek waar onze medewerkers alles kunnen volgen, van de nieuwste cijfers tot de stappen die we gaan zetten. We moedigen iedereen aan om mee te denken en te bijdragen, zodat we samen als organisatie het verschil maken. Daarnaast organiseren we bijeenkomsten om het bewustzijn van medewerkers verder te vergroten.

| 4. CO2-prestatieladderproject | |
|---|---|
| **Planning:** | Bij start- en afronding van het project, en maandelijks gedurende de looptijd van TB3 |
| **Verantwoordelijke:** | Peter Aukes, Ben de Koning, Erwin Biersteker |
| **Middelen:** | Meetings met de opdrachtgever, voor ProRail jaarlijks een duurzaamheidsrapport. |

Met onze opdrachtgever delen we de meest actuele informatie middels het maandelijkse voortgangsoverleg, waar $CO_2$ een onderdeel is. Dit is dé manier om te communiceren,  Ook is er jaarlijks een rapport dat wordt opgemaakt voor de opdrachtgevers.

# Invalshoek D

Samenwerking



## Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes

Elk jaar wordt de kennis- en samenwerkingsbehoefte binnen de organisatie geïnventariseerd en geanalyseerd. Daarnaast zal er jaarlijks afgewogen worden of voortzetting van de samenwerking meerwaarde heeft. Binnen Hitachi Rail Netherlands B.V. zijn er de volgende kennis- en samenwerkingsbehoeften:

**Kennis en samenwerkingsbehoefte 1:**
Verbeteren datakwaliteit scope 3 met Hitachi Rail Frankrijk & Duitsland. Zo krijgen wij beter inzicht in de uitstoot van de keten en kunnen wij makkelijker sturen.

**Kennis en samenwerkingsbehoefte 2:**
Verbeteren inzicht afvalverwerking en uitstoot die hier bij vrijkomt. Zo krijgen wij beter inzicht in de uitstoot van de keten en kunnen wij makkelijker sturen.

**Kennis en samenwerkingsbehoefte 3:**
Invloed en kennis binnen de circulariteit en energietransitie binnen de rail sector vergroten.

### De volgende samenwerkingsverbanden zijn geïnventariseerd:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Railforum | De Rail dagen | Hitachi Energy |
| | SLF (Service Logistics Forum) | InnoTrans | |



De geselecteerde samenwerkingsverbanden zijn actief binnen de railsector en sluiten direct aan op de kernactiviteiten van Hitachi Rail Netherlands B.V. Binnen deze netwerken wordt samengewerkt met organisaties die vergelijkbare producten, diensten en duurzaamheidsuitdagingen hebben. Hierdoor ontstaat gerichte kennisuitwisseling over onderwerpen als $CO_2$-reductie, circulariteit, energietransitie en verduurzaming van de spoorsector, waarmee invulling wordt gegeven aan de vastgestelde kennis- en samenwerkingsbehoeften.

**Voor verdere toelichting per kennisbehoefte en/of samenwerkingsverband, zie het plan van aanpak in het $CO_2$-dashboard document.**

# Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte

Na een uitvoerige analyse is er besloten om met een of meerdere van bovengenoemde organisaties een samenwerking aan te gaan. De samenwerkingen is/zijn gericht op energiebesparing, CO2-reductie en/of het opwekken, opslaan of gebruiken van duurzame energie op de korte/middellange termijn.

**Samenwerking 1: Railforum**

Hitachi Rail Netherlands neemt deel aan Railforum als onafhankelijk kennisnetwerk voor de OV- en railsector. Via kennissessies en werkgroepen wordt kennis uitgewisseld over verduurzaming van de spoorsector, $CO_2$-reductie, circulariteit, energietransitie en klimaatadaptatie. De samenwerkingsbehoefte ligt in het delen van best practices, het volgen van sectorontwikkelingen en het gezamenlijk ontwikkelen van oplossingen voor de verduurzaming van railinfrastructuur en mobiliteit.

**Samenwerking 2: Samenwerking Hitachi Rail Frankrijk & Duitsland**

Met onze contactpersonen van Hitachi Rail Frankrijk & Duitsland zijn gesprekken gaande over het verbeteren van datakwaliteit van onze ingekochte goederen. Deze gesprekken lopen en dragen bij aan het verbeteren van ons inzicht in de keten.

**Samenwerking 3: SLF**

Hitachi Rail Netherlands neemt deel aan het Service Logistics Forum (SLF) om kennis op te doen en te delen over duurzame service- en onderhoudslogistiek. De samenwerkingsbehoefte richt zich op het verbeteren van de efficiëntie van logistieke processen, het stimuleren van circulariteit, hergebruik van onderdelen, retourlogistiek en het verminderen van $CO_2$-emissies in de keten. Daarnaast biedt SLF een platform voor samenwerking met andere organisaties op het gebied van innovatie, beschikbaarheid van assets en toekomstbestendige serviceketens.

# Consultatie klimaattransitieplan

Afgelopen jaar is er 1 keer de dialoog aangegaan over het klimaattransitieplan. Met relevante organisaties is de voortgang besproken en zijn eventuele samenwerkingsmogelijkheden geïdentificeerd.

**Dialoog 1: Hitachi Rail Frankrijk**

Voor de consultatie van het klimaattransitieplan is in gesprek gegaan met Hitachi Rail France. Uit deze consultatie kwam naar voren dat de voorgestelde doelstellingen ambitieus en realistisch zijn. Daarbij werd aanbevolen om tussentijdse doelstellingen vast te leggen, de voortgang meetbaar te maken met KPI's en verantwoordelijkheden, budgetten en reductie-effecten per maatregel duidelijk te definiëren. Daarnaast werd geadviseerd om leveranciers actiever te betrekken bij de reductie van scope 3-emissies en klimaatcriteria verder te integreren in inkoop- en investeringsbeslissingen. De ontvangen feedback wordt meegenomen bij de verdere uitwerking en implementatie van het klimaattransitieplan.

**Zie het samenwerkingsdossier van de organisatie voor verdere toelichting over de dialogen.**

de duurzame adviseurs

Trede **2**



# Bedankt voor het lezen

**Vragen of opmerkingen over dit verslag?**
Mail dan naar
gert-jan.alings@hitachirail.com