



# De impact van MEE

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

**MEE op Weg**

**Publiekssamenvatting**

Onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door Society Impact in opdracht van MEE

Juni 2017

## Inleiding

In haar zoektocht naar het beter aantoonbaar maken van het effect van sociale interventies, heeft MEE Society Impact opdracht gegeven onderzoek te doen naar de verwachten kosten en baten van een aantal sociale interventies van MEE. De opbrengst van deze voorspellende maatschappelijke kosten-batenanalyse kan dienen als opmaat voor een businesscase en bijdragen aan de verkenning van de mogelijkheden en totstandkoming van innovatieve financieringsvormen waarbij het op te leveren effect centraal staat.

Eén van de onderzochte interventies is MEE op Weg. MEE op Weg biedt mensen met een beperking de mogelijkheid om zelfstandig van A naar B te leren reizen. Het doel is dat de deelnemer niet meer of minder afhankelijk is van aangepast vervoer of dat inzet van aangepast vervoer wordt voorkomen. De deelnemer in kwestie oefent het gewenste traject met een (getraind, vrijwillig) maatje, met het openbaar vervoer, de fiets of lopend. Het netwerk van de deelnemer wordt betrokken in de vorm van het benoemen van een 'ov-coach' als deelgenoot van het traject en achterwacht voor later. Na gemiddeld acht tot tien keer geoefend te hebben, wordt het traject afgerond met een certificaatuitreiking.

## Opzet

Per interventie zijn de beschikbare gegevens en documenten geanalyseerd. Hierbij valt te denken aan projectplannen, rapportages, registraties en eerder gedaan onderzoek. Met name de evaluaties van MEE op Weg, de reeds eerder uitgevoerde business case, de factsheets over de interventies, het onderzoek Vanuit Autisme Bekeken en de cases die eerder met behulp van de methode Effectencalculator zijn doorgerekend, bleken bruikbaar. Gegevens van een voor- en achteraf meting van een aantal in het verleden uitgevoerde MEE op Weg-projecten waren voorhanden. Daarnaast zijn direct betrokken medewerkers geïnterviewd over de aanpak en de verwachte effecten, resulterend in een effectenkaart. Tot slot is er een dossierstudie uitgevoerd. Dit laatste houdt in dat per interventie voor enkele tientallen cases de effecten in kaart zijn gebracht. Op basis hiervan zijn de kosten en baten berekend. De uitkomsten zijn telkens berekend voor 100 cases en voor de periode van 1 jaar.

In de berekening van de baten zijn de resultaten meegenomen die kunnen worden toegekend aan de interventie van MEE (attributie). Complexe causaliteiten waarvan feit is dat ze bestaan, maar die niet direct zijn terug te leiden naar de interventie van MEE, zijn niet meegenomen. Er is een onderscheid gemaakt tussen incasseerbare waarde (baten in financiële termen) en immateriële waarde (effecten die niet of moeilijk in financiële termen zijn uit te drukken). De focus van het onderzoek lag op de eerste, maar dat betekent niet dat de immateriële waarde minder belangrijk is. Op de langere termijn zullen deze laatste naar verwachting bovendien nog weer andere baten opleveren. Op langere termijn zullen de maatschappelijke baten van de interventies van MEE daarom waarschijnlijk groter zijn dan hier gepresenteerd. De bedragen waarmee gerekend is, zijn gebaseerd op eerder onderzoek.

Om te corrigeren voor de effecten die hoe dan ook waren opgetreden, eventueel als resultaat van 'reguliere' zorg- of hulpverlening, waren geen gegevens vanuit een nulscenario, benchmark of controlegroep voorhanden om hier tegenover te zetten. Dit gebrek aan vergelijkingsmateriaal is gecompenseerd met de aanname dat 1) er geen alternatieve interventie voor MEE op Weg met een vergelijkbaar doel voorhanden is, 2) dat – gezien de problematiek – in het nulscenario nauwelijks iets zou zijn veranderd in het gebruik van het aangepaste vervoer (de beperking is chronisch) en 3) dat de deelnemers zonder inzet van MEE op Weg nog zeker een jaar gebruik zouden hebben gemaakt van aangepast vervoer. Op deze manier is getracht op enigszins betrouwbare wijze alleen de effecten die zijn toe te schrijven aan de interventie, in kaart te brengen.

## Uitkomst

De uitkomsten van een eerste verkenning van de maatschappelijke kosten en baten van de interventie MEE op Weg zijn in onderstaande figuren samengevat (N=161). Hierin is onder andere te zien dat het rendement van MEE op Weg in het eerste jaar negatief is, maar dat de

interventie zich naar verwachting binnen twee jaar terugverdient en tot aanzienlijke besparingen leidt (€115.000 in het tweede jaar).

Fig. 1 Vervoer na het MEE op Weg-traject (N=161)

Vervoer na MEE op Weg-traject	Percentage
Zelfstandig	72%
Aangepast vervoer	15%
Deels zelfstandig, deels met aangepast vervoer	9%

Fig. 2 Kosten MEE op Weg per deelnemer (N=161)

Post	Bedrag
Begeleiding consultant (gem.)	€ 975
Projectkosten (gem.)	€ 850
Vergoeding van gemaakte (reis)kosten en VOG maatje (gem.)	Verwaarloosbaar klein
<b>Totaal per deelnemer</b>	<b>€ 1.825</b>

Fig. 3 Kosten MEE op Weg per project (N=161)

Post	Bedrag
Afgeronde trajecten (gem. begeleiding consultant, projectkosten, vergoeding van gemaakte (reis)kosten en VOG maatje): 161	€ 293.825
Voortijdig beëindigde trajecten (gem. gemaakte kosten tot het moment van beëindiging; begeleiding consultant, projectkosten, vergoeding van gemaakte (reis)kosten en VOG maatje): 47	€ 42.888
<b>Totaal per project</b>	<b>€ 336.713</b>

Fig. 4 Financiële opbrengsten MEE op Weg (N=161)

Vervoerssoort	Verschil voor en na aantal deelnemers	Prijs per jaar	Verschil voor en na kosten
Zelfstandig	+102	Kwart vergoeding OV € 1.000, kwart vergoeding fiets € 180	€ + 30.090
Gebracht en gehaald door persoonlijk netwerk	-14	Helft km vergoeding € 1.480	€ - 9.620
Deels aangepast vervoer, deels zelfstandig vervoer	+12	€ 1.500	€ + 18.000
Aangepast vervoer	-100	€ 3.000	€ - 300.000
<b>Totale besparingen</b>			<b>€ 261.530</b>

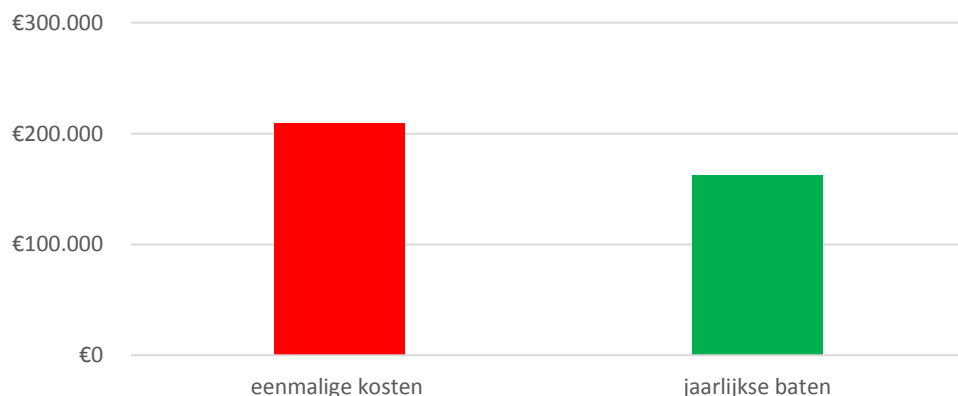
Fig. 5 Immateriële opbrengsten MEE op Weg (N=161)

Resultaat
Deelname aan het maatschappelijke verkeer (zelfstandig reizen op ook andere trajecten dan enkel het geoefende traject, zoals naar de supermarkt of een vriend)
Zelfvertrouwen

Fig. 6 Verwachte financiële opbrengsten bij 100 afgeronde trajecten

Interventie	Toekomstcoach
Kosten	€ 209.138 voor hele trajectduur
Verwachte financiële opbrengsten	€ 162.441 besparingen op aangepast vervoer
Verwachte immateriële opbrengsten	Deelname aan het maatschappelijke verkeer (zelfstandig reizen op ook andere trajecten dan enkel het geoefende traject)
	Zelfvertrouwen
Verwacht resultaat	In eerste jaar zijn de kosten hoger dan de baten. Vanaf het tweede jaar positief resultaat.

Fig. 7 Verhouding kosten en financiële baten MEE op Weg



### Interpretatie

De uitkomsten van deze voorspellende maatschappelijke kosten-batenanalyse geven een eerste indicatie van potentiële opbrengsten. Aan de uitkomsten van dit onderzoek kunnen echter geen rechten worden ontleend; er is gerekend op basis van de gegevens en ervaring die op het moment van onderzoeken voorhanden waren en verminderd met een 'onzekerheidsmarge' die hoort bij een voorspellende maatschappelijke kosten-batenanalyse. In de berekeningen is getracht om de mate van subjectiviteit en gebrek aan valide attributie te compenseren met conservatieve schattingen van in de toekomst te behalen resultaten. Desalniettemin geeft het een goede richting aan voor potentiële opbrengsten. Op basis hiervan – uitgaande van gelijke omstandigheden - zijn opdrachtgevers in staat om meer grip te krijgen op hun (toekomstige) investering.