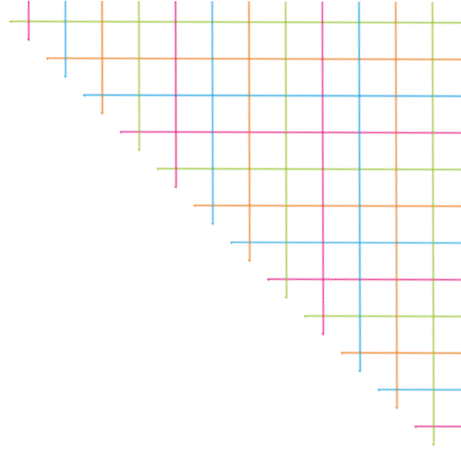




September 2025

**Inzet van Blended Mobility's
bij Erasmus+ binnen het mbo**
Nationaal rapport





Resultaten van een onderzoek naar Inzet van Blended Mobility's bij Erasmus+ binnen het mbo.

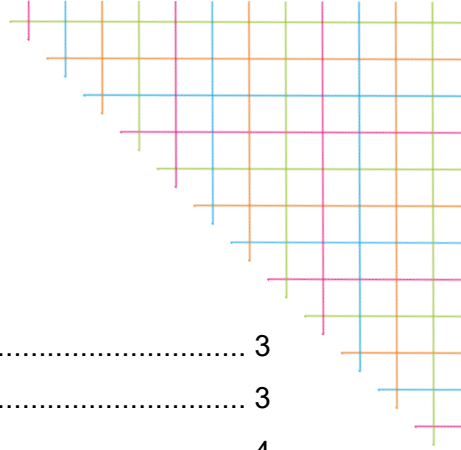
Uitgevoerd in het kader van het werkplan digitalisering onder coördinatie van de werkgroep digitalisering van het Nationaal Agentschap Erasmus+ Onderwijs en Training.

Het nationaal rapport is samengesteld en geschreven door:

© Nuffic / Nationaal Agentschap Erasmus+ Onderwijs en Training / Cluster Programma's & Partnerschappen / werkgroep digitalisering

Den Haag, Nederland, september 2025

David Goossens



Inhoud

Introductie	3
Waarom is gekozen voor deze onderwerpen?	3
Methode	4
Huidige stand van zaken	5
Gegevens 2021 en 2022.....	5
Gegevens 2023 en 2024.....	6
Feedback van de instellingen	6
Uitdagingen	7
Onduidelijkheid over het middel	7
Beperkte middelen partners	7
Passendheid bij opleiding	7
Schermmoeheid na Covid	8
Extra werk.....	8
Mogelijkheden	9
eTwinning	9
Kennismaking	9
Samenwerking voor- en achteraf.....	9
Rapportage en contact met thuis	10
Best Practices	11
Mystery Boxes	11
Virtuele Rondleiding	11
Wensen vanuit het veld	12
Looptijd mobiliteit	12
Informatie en kaders	12
Extra middelen	12
Conclusies	14
Dankwoord	15

Introductie

Erasmus+ is het subsidieprogramma van de Europese Unie voor onderwijs, training, jeugd en sport. Het biedt de mogelijkheid tot individuele mobiliteit voor studenten, jongeren, docenten en volwassen leerders om zowel binnen als buiten de Europese Unie ervaringen op te doen, stage te lopen, of (een deel van) een studie te volgen: Key Action 1 (KA1). Ook ondersteunt het programma internationale samenwerkingen in projecten: Key Action 2 (KA2). Binnen het onderwijs is het programma beschikbaar gesteld voor de velden primair en voortgezet onderwijs (po/vo), middelbaar beroepsonderwijs (mbo), hoger onderwijs (ho), en volwasseneneducatie (ve).

Het Nationaal Agentschap Erasmus+ Onderwijs en Training (NA) heeft vanuit het Nederlandse Ministerie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) de opdracht om op de uitvoer van het programma toe te zien. Vanuit deze opdracht beoordeelt het NA de subsidieaanvragen van organisaties en instellingen, kent het subsidies toe, en houdt het toezicht op de uitvoering en kwaliteit van de verschillende projecten. Hiernaast werkt het NA aan het versterken van verschillende aspecten van internationalisering binnen de genoemde onderwijssectoren. Dit gebeurt op basis van verschillende thema's, zoals bijvoorbeeld digitalisering of inclusie.

Nu het huidige programma van Erasmus+ enkele jaren loopt (de looptijd is 2021-2027), begint zich een beeld te vormen van de uitgevoerde activiteiten. Analyse van de beschikbare mobiliteitsgegevens leidt uiteraard tot vele interessante vragen. Het biedt ook de mogelijkheid om op basis van de gegevens gericht te sturen en steunen waar dat nodig is. Uit een dergelijke analyse is ook dit onderzoek ontstaan.

Het onderzoek was gericht op de onderstaande vragen:

Wat is de oorzaak van de lage inzet van het middel Blended Mobility's in KA1-projecten binnen het Nederlandse mbo, gebaseerd op de cijfers voor de Calls 2021 en 2022? Welke hindernissen ervaren de verschillende instellingen bij het inzetten van dit middel? Is er daadwerkelijk behoefte aan deze mogelijkheid? Of wordt het middel al veel ingezet, maar simpelweg niet correct geregistreerd?

Waarom is gekozen voor deze onderwerpen?

Vanuit OCW zijn digitalisering en inclusie aangewezen als nationale prioriteiten. Beide behoren ook tot de horizontale prioriteiten die de Europese Commissie aan het programma geeft. De inzet van Blended Mobility's, waarbij de fysieke mobiliteit vergezeld wordt door een digitaal aspect, is bij uitstek een middel voor deze beide prioriteiten. Zo kan men het digitale aspect bijvoorbeeld inzetten om alvast kennis te maken met de ontvangende partij, waardoor de drempel tot deelname verlaagd wordt voor deelnemers voor wie de mobiliteit zelf al heel spannend kan zijn.

Inzet op Blended Mobility's is bovendien een van de punten waarop een aanvraag wordt beoordeeld bij het verdelen van het budget binnen het mbo¹. Inzet op dit middel kan leiden tot meer beschikbaar budget. Als gevolg hiervan is er een duidelijke prikkel om bij de aanvraag aan te geven dat er wordt ingezet op dit middel.

In de uitvoering wordt een Blended Mobility slechts geregistreerd als een vinkje in de registratie, en wordt er geen extra budget uitgetrokken voor de Blended Mobility zelf. In tegenstelling tot in de aanvraagfase, maakt het al dan niet inzetten van Blended Mobility's bij de uitvoering geen financieel verschil, waardoor deze prikkel voor inzet of registratie van de inzet verdwijnt.

¹ Zie bijvoorbeeld de [Budget Allocation Rules voor 2025](#).



Omdat de gerapporteerde inzet van het middel relatief laag is (zeker gezien de focus vanuit zowel de landelijke als de Europese overheden om digitalisering en inclusie te promoten), wil het NA uitzoeken wat er nu precies gebeurt op dit gebied.

Methode

Voor dit onderzoek is een selectie van geaccrediteerde instellingen die in de Calljaren 2021 en 2022 een KA1-aanvraag hebben gedaan benaderd voor het invullen van een enquêteformulier. Van de 42 instellingen die aan deze criteria voldoen, zijn 29 instellingen aangeschreven. Daarnaast zijn er verschillende enquêteformulieren ontworpen, zodat de instellingen die al wel gebruik maken van het middel op een aantal punten andere vragen kregen dan de instellingen die er geen gebruik van maken. Voor deze doeleinden is een instelling die van het middel gebruik heeft gemaakt gedefinieerd als één die ten minste 10 Blended Mobility's heeft gerapporteerd in de calljaren 2021 en 2022 tezamen. Deze grens is vooraf gekozen op basis van de toen bestaande indruk dat lagere aantallen zouden wijzen op slechts incidenteel gebruik.

Er zijn antwoorden ontvangen van 15 verschillende instellingen. Deze antwoorden zijn uitgebreid geanalyseerd en verwerkt in dit rapport. Van 14 van de instellingen, zijn ook de mobiliteitsgegevens per 24 maart 2025 geëxporteerd om te beoordelen hoe deze zich verhouden tot de eerdere jaren. De 15e instelling is hierin niet aangeschreven, omdat deze niet in de oorspronkelijke uitvraag zat, maar vanuit het consortium waar zij destijds deel van uitmaakte antwoordde. Deze instelling heeft inmiddels een eigen individuele accreditatie en aanvragen. Deze veranderde situatie maakt dat het lastig is om de gegevens voor deze instelling en dit consortium een-op-een te vertalen.

Tevens is er een werkbezoek geweest bij ROC Midden Nederland om te praten over dit onderwerp. Het betreft een instelling die veel vaker Blended Mobility inzet dan de andere instellingen. ROC Midden Nederland is gevraagd om nadere informatie te geven over hun inzet van het middel. Tijdens deze afspraak heeft het NA vooral geluisterd naar de ervaringen van de instelling.

De citaten die in dit document worden aangehaald zijn afkomstig van de verschillende enquêtes die zijn ingediend. De volledige tekst van deze enquêtes is beschikbaar bij de onderzoekgegevens².

² Data, methodiek, notities, en communicatie kunnen worden teruggevonden binnen de SharePoint-omgeving van het NA, [2025 - Onderzoek Blended Mobility's](#).

Huidige stand van zaken

Informatie over het gebruik van Blended Mobility's is gebaseerd op de gerapporteerde gegevens voor de Calljaren 2021 en 2022, welke geheel waren afgerond ten tijde van het onderzoek.

Voor de lopende Calljaren 2023 en 2024 zijn op 25 maart 2025 de mobiliteitsgegevens van de instellingen die de enquête hebben beantwoord uit de Beneficiary Module geëxporteerd. Dit is het administratieve systeem waarin instellingen hun projectadministratie kunnen bijhouden. Voor KA1-projecten worden hierin onder andere de mobiliteiten geregistreerd.

Gegevens 2021 en 2022

Over alle projecten als geheel genomen zijn er in deze jaren 15.738 mobiliteiten uitgevoerd. Hiervan zijn er 259 aangemerkt als Blended Mobility's. Tijdens de aanvraagfase hebben de verschillende instellingen aangegeven in te zetten op 2.002 Blended Mobility's.

Uiteindelijk is dus slechts 1,65% van de mobiliteiten aangemerkt als een Blended Mobility. De mate van adoptie loopt bovendien ook sterk uiteen (zie tabel 1). Zoals uit de tabel duidelijk blijkt, is de percentuele implementatie van Blended Mobility's zoals gerapporteerd bij bijna alle instellingen heel laag – slechts drie instellingen komen boven de 4%, en er is er slechts één die boven de 5% scoort. Deze zit dan wel gelijk boven de 40%.

Ook ten opzichte van het aangevraagde aantal is er een sterke daling. De aanvraagmethodiek maakt natuurlijk dat hier een verlaging verwacht wordt, omdat de instelling niet voldoende budget krijgt om alle plannen uit te voeren. Hierbij zou men een verlaging naar rato verwachten. In werkelijkheid zijn er instellingen die in hun aanvraag tientallen of zelfs meer dan honderd keer Blended Mobility als middel aanvragen, en er in de praktijk geen of slechts een handvol uitvoeren.

Tabel 1: Blended Mobility's per instelling

Instelling	Blended	Totaal	%	2021	2022
ROC Midden Nederland	104	244	42,6%	23	81
Talland College / Horizon College	32	985	3,3%	24	8
Koning Willem 1 College	31	630	4,9%	0	31
ROC Nijmegen	21	641	3,3%	0	21
Yuverta	20	652	3,1%	17	3
Scalda	11	244	4,5%	n.v.t.	11
Friesland en Flevoland	8	298	1,6%	0	8
Landstede	7	796	0,4%	1	6
Zadkine	5	118	2,5%	0	5
Gilde Opleidingen	5	207	1,2%	3	2
SintLucas	3	93	3,2%	0	3
ROC Zuid-Holland Zuid / Da Vinci	2	458	0,4%	0	2
Hoornbeeck College	2	468	0,4%	0	2
ROC Arnhem	2	472	0,4%	0	2
BVE Zuid-Limburg	1	144	0,7%	0	1
ROC Mondriaan	1	200	0,5%	1	n.v.t.
Hout- en Meubileringscollege	1	258	0,4%	0	1
ROC de Leijgraaf	1	310	0,3%	1	n.v.t.
ROC van Amsterdam-Flevoland	1	473	0,2%	0	1
Aeres Groep	1	580	0,2%	0	1

Bron: Beneficiary Module

Gegevens 2023 en 2024

Zoals benoemd, zijn op 24 maart 2025 de mobiliteitsgegevens geëxporteerd van de 14 instellingen die op de enquête hebben gereageerd. Deze gegevens laten zien dat er vrij weinig verandering lijkt te zijn ten opzichte van eerdere jaren. Van de 5.978 geregistreerde mobiliteiten in de betreffende projecten, zijn er 114 aangemerkt als Blended Mobility's, dus 1,91%.

Ook dit geeft een vertekend beeld. Haal je ROC Midden Nederland uit deze cijfers, dan blijven er 27 Blended Mobility's over op 5.552 totale mobiliteiten, dus slechts 0,49%. Bij ROC Midden Nederland dalen de percentages ook (bij deze organisatie is het percentage rond de 20%), maar in absolute aantallen zijn minder schommelingen te zien. Het gedaalde percentage Blended Mobility's bij ROC Midden Nederland lijkt dus vooral te komen door de groei van andersoortige activiteiten, niet door afname van het aantal Blended Mobility's.

Hier moet bij gezegd worden dat vanaf 2024 groepsmobiliteiten een mogelijkheid zijn geworden voor het mbo. In de berekening hierboven wordt gewerkt met aantallen mobiliteiten, en worden groepsmobiliteiten in alle aantallen als 1 geteld. Het percentage deelnemers dat deelneemt aan een Blended Mobility zal hierdoor iets afwijken. Van de 29 groepsmobiliteiten in de export waren er 4 Blended (13,79%). Het gaat om 36 op 375 deelnemers (9,60%).

Als we gaan kijken naar *deelnemers* gaat het om 146 van 6.324 deelnemers, dus 2,31%. Dit wordt 59 op 5.898 (1,00%) als we ROC Midden Nederland buiten beschouwing laten.

Feedback van de instellingen

De feedback van de instellingen geeft een iets ander beeld dan uit de gerapporteerde gegevens blijkt.

Hoewel alle instellingen op enig niveau op de hoogte zijn van het bestaan van de mogelijkheid tot Blended Mobility's, is de kennis niet overal even verspreid door de organisatie. Er is ook slechts bij 2 instellingen sprake van gericht beleid of gemaakte afspraken over Blended Mobility's, hoewel hier langzaam verandering in komt.

Bij het doornemen van de reacties ontstaat ook het beeld dat er waarschijnlijk meer gebeurt dan wordt gerapporteerd. Dit wordt onderschreven door opmerkingen als:

"Na inventarisatie blijkt dat we het eigenlijk best wat toepassen, maar nooit als zodanig in de BM zetten."

"Er wordt ook al veel gebruik van gemaakt, maar zonder dat de docent of aanvrager van een mobility zich bewust is van het concept blended mobility."

"Er zijn inmiddels een aantal initiatieven van onderwijsteams die samenwerken met buitenlandse partners. Alleen zijn deze in de BM niet als zodanig geoormerkt."

Uitdagingen

Er is de instellingen gevraagd tegen welke problemen zij aanlopen in de uitvoering van Blended Mobility's.

Hierbij zijn een aantal regelmatig terugkerende aspecten naar boven gekomen.

Onduidelijkheid over het middel

Veel gehoorde feedback is dat er nog onduidelijkheid bestaat over wat Blended Mobility's precies inhouden. Zoals aangegeven bij Feedback van de instellingen, is er nogal eens sprake van activiteiten die wel als Blended Mobility's zouden kunnen worden aangemerkt, waarbij dit toch niet gebeurt. Dit komt mede doordat er in het programma niet helder is gecommuniceerd wat er precies bedoeld wordt met Blended Mobility's. De Programme Guide geeft als enige houvast de volgende zin:

"In addition to physical mobility, [...] mobility activities can be blended with virtual activities."

De kennis over Blended Mobility's is ook niet altijd ingebed binnen de instellingen. Het enkele feit dat men op de ene afdeling kennis en ervaring heeft met Blended activiteiten, betekent niet dat dit op andere afdelingen ook geldt.

Bij grotere instellingen komt ook naar voren dat het begrip van Blended Mobility op verschillende plekken een verschillende interpretatie gekregen heeft. Dit gebrek aan eenduidigheid, mede ontstaan door het gebrek aan een duidelijke omschrijving in het programma, maakt dat er ook interne discussie kan bestaan op de details van de uitvoering.

"De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat wij ook niet van de hoed en de rand weten."

"Deze mogelijkheid is met name bij de coördinatoren internationalisering bekend."

Beperkte middelen partners

Sommige partnerorganisaties zijn niet ingesteld op virtuele activiteiten. Dit kan liggen aan het werkveld van een stageplek (werkgebieden die zijn ingesteld op thuiswerk zijn vaak ook makkelijker in staat om blended activiteiten op te vangen). Ook zijn niet alle onderwijsinstellingen waarmee wordt samengewerkt al even ver in de mogelijkheden tot digitale samenwerking.

Wanneer de partnerorganisatie maar beperkt online beschikbaar is, vormt dit al snel een hindernis voor het inrichten van een digitaal aspect van de mobiliteit.

"Ook zijn niet alle internationale partners ingesteld op blended mobility's qua digitale mogelijkheden."

Passendheid bij opleiding

Bij sommige instellingen heerst het gevoel dat Blended Mobility's niet zouden passen binnen het mbo, omdat deze opleidingen meer gericht zijn op het praktisch opleiden van de leerlingen. Het zou natuurlijker zijn om in te zetten binnen ho, omdat daar meer theoretisch onderwezen wordt. Het niveau van de deelnemers kan hierin ook als een hindernis worden ervaren.

Er wordt ook getwijfeld aan de onderwijsrichting. Bij praktischere opleidingen wordt nog wel eens getwijfeld aan hoe een virtueel component kan passen binnen de mobiliteit. Waar dit bij ICT, media, of administratie als vanzelfsprekend wordt gezien, bestaan er meer vraagtekens over hoe

een mobiliteit voor bijvoorbeeld een loodgieter van een digitaal component te voorzien, al is dit geen universeel verschijnsel.

Sommige instellingen worstelen al met het toegankelijk maken van mobiliteiten voor iedereen, omdat dit voor sommige onderwijsrichtingen al als vanzelfsprekender wordt ervaren dan bij andere richtingen (denk bijvoorbeeld aan hospitality aan de ene kant, en de opleiding metselaar aan de andere kant). Als men de mobiliteit dan ook nog aan virtuele activiteit(en) zou moeten koppelen, wordt dit ervaren als een extra drempel.

“Een Blended Mobility is op de een of andere manier een goed idee op papier, maar een concept dat in de dagelijkse MBO-praktijk niet werkt.”

“Ja, Blended Mobility werkt beter bij opleidingen als ICT, Mediavormgeving, projectonderwijs”

“Binnen [naam college] niet, behalve bij de opleiding Toerisme.”

“Passende begeleiding zal meer vragen bij niveau 1, 2 en NT2.”

Schermmoeheid na Covid

Er zijn vanuit de medewerkers van de instellingen meerdere argumenten om af te zien van Blended Mobility's. Iets dat zeker heeft meegewogen is het feit dat de betreffende Calljaren nog in de nasleep van de Covid-19-pandemie zaten, en zowel docenten/begeleiders als deelnemers last hadden van schermmoeheid.

Dit aspect is mogelijk het gevolg van het moment waarop het onderzoek is afgenomen. Omdat binnen het huidige programma alleen de data voor calls 2021 en 2022 volledig beschikbaar waren, zijn de uitgevoerde activiteiten waarop het onderzoek gebaseerd is uiteraard sterk beïnvloed door de pandemie. Mocht dit onderzoek in de toekomst herhaald worden, gebaseerd op cijfers uit latere jaren, dan zal op dat moment moeten blijken of dit een tijdelijke hindernis was.

“Na de periode van verplicht online lesgeven, gaat de voorkeur van docenten uit naar fysiek contact.”

“Na covid waren ze klaar met online leren en wilden ze vooral fysieke activiteiten”

Extra werk

Er komt natuurlijk ook werk en voorbereiding kijken bij het digitale gedeelte van een mobiliteit. Dit komt boven op de werkzaamheden die al moeten gebeuren voor de mobiliteit zelf. Hierdoor is sprake van extra tijd en moeite in de voorbereiding.

Het inrichten van Blended Mobility's vergt dan ook aanpassingen in het curriculum. De docenten moeten vooraf al een beeld hebben bij hoe het digitale gedeelte ingepast kan worden in de lesstof. Dit gaat makkelijker als er goede contacten zijn met de ontvangende instelling, en er goed samengewerkt kan worden aan het volledige traject. Dit vergt echter tijd en stabiliteit.

Er zijn ook vragen over de nodige bewijslast. Het programma zelf vraagt niet om onderbouwing voor een Blended Mobility, maar instellingen voelen toch de behoefte om hier een goede registratie voor te hebben. Het gebrek aan kaders zorgt hierbij dus voor onzekerheid. Dit is zeker begrijpelijk gezien alle activiteiten ook intern verantwoord moeten kunnen worden, maar het vormt hier en daar wel weer een drempel.

Een ander probleem dat wordt aangekaart, is afkomstig van een instelling die aangeeft groepen leerlingen van verschillende niveaus en leerjaren gezamenlijk op pad te sturen. Zij ondervinden dan last met het vinden van momenten waarbij alle betrokkenen kunnen aansluiten bij een online kennismaking of vergadering vooraf.

“Het is een extra stap die vraagt om meer organisatie en daar zit niet iedereen op te wachten, vooral omdat een mobiliteit vaak al veel organisatie vraagt.”

“Een veel gestelde vraag is hoe ze kunnen aantonen of [...] iets een blended mobility is.”

“Het heeft tijd nodig om een samenwerking goed op poten te zetten.”

“We hebben het wel aangeboden, maar het was toentertijd een hoop gedoe en leverde weinig op.”

Naast de bovenstaande problemen, zijn er ook een aantal instellingen die aangeven bewust andere keuzes te maken bij hun mobiliteiten. Deze instellingen kiezen er bijvoorbeeld bewust voor om zich te richten op fysieke, langdurige mobiliteiten, of zien niet direct de toegevoegde waarde van een digitaal gedeelte.

“[De instelling] zet een groot deel van haar Erasmus+-middelen (bewust) in voor financiering van langdurige mobiliteiten; de stages van studenten die een heel semester duren. Het [instellings]beleid t.a.v. stages is gericht op maximale fysieke aanwezigheid op de stageplek.”

Mogelijkheden

Vanuit het NA zelf zijn er natuurlijk ook een aantal ideeën over snel in te zetten middelen, en scenario's over wanneer deze ingezet kunnen worden. In dit gedeelte wordt een aantal van dergelijke mogelijkheden omschreven.

Tevens zijn er vanuit de instellingen zelf ideeën naar boven gekomen. Ook deze worden hier omschreven. In de sectie Best Practices worden actuele voorbeelden vanuit het veld aangedragen.

eTwinning

Een ander Europees middel voor het onderwijs, eTwinning³ is bij uitstek geschikt om te worden ingezet ter ondersteuning van een mobiliteit binnen Erasmus+. Het biedt de mogelijkheid voor leerlingen en docenten om online te ontmoeten en samen te werken. Voor instellingen kan langs deze route gezocht worden naar mogelijke partners voor mobiliteiten, terwijl de leerlingen alvast kunnen beginnen aan een samenwerking met hun collega's.

Kennismaking

Zeker bij kortere mobiliteiten kan het meerwaarde hebben om zaken als een kennismaking met de collega's of medestudenten vooraf online te hebben gedaan. Hierdoor wordt gezorgd dat men na aankomst op locatie gelijk aan de slag kan en niet nog tijd kwijt is aan het kennismaken met elkaar, wat afhankelijk van de omvang van de groep deelnemers en de ontvangende organisatie al gauw een hele dag kan duren.

Samenwerking voor- en achteraf

Een andere mogelijkheid is om de fysieke mobiliteit in te zetten als onderdeel van een grotere samenwerking. Men zou bijvoorbeeld vooraf online kunnen samenwerken aan het ontwerp van een bepaald product, vervolgens gedurende de fysieke mobiliteit aan de slag kunnen gaan om

³ Zie ook de website: [Internationaal samenwerken in het onderwijs. | eTwinning](#)



een prototype te ontwikkelen, en nadien online samenwerken om het product naar de markt te brengen.

Ook bij een onderzoek zou men bijvoorbeeld vooraf online kunnen samenwerken om data te verzamelen, samen fysiek het onderzoek uit te voeren, en vervolgens weer samen online het rapportage opstellen. Ook bij een stafmobilititeit als Courses and Training, waarbij deelnemers een meerdaagse cursus kunnen volgen op een specifiek onderwerp, zou men kunnen bedenken dat een deel van de cursus online gedaan wordt, en een deel klassikaal op locatie.

Middelen als een gedeelde Teams-omgeving kunnen hierin voorzien. Hiermee kan buiten de fysieke activiteit ook regelmatig contact worden onderhouden, en kunnen documenten snel gedeeld worden.

"Ik zie kansen bij individuele stages van studenten waarbij een onderzoek gedaan wordt."

"Het werkt goed om in de voorbereiding van het project de studenten al online te laten starten met de samenwerking. En daarna in het vervolgtraject dit fysiek voort te zetten."

"Voordeel is dat je in je klas/school voorbereiding en afronding kan doen en je in het fysieke gedeelte beter kan focussen [...] en je daardoor een grotere impact bereikt."

Rapportage en contact met thuis

Door de deelnemer op locatie te vragen om ook regelmatig te rapporteren en contact te houden met de zendende instelling, kan de impact van de mobiliteit ook groter worden dan alleen de deelnemer. Men zou als voorbeeld een gezamenlijk groepsproject kunnen opstellen met een instelling in het buitenland, waarbij een deel van de deelnemers de mobiliteit fysiek doet, en een ander deel van de deelnemers aan het project vanuit de eigen instelling betrokken blijft. Ook de leerlingen die niet naar het buitenland gaan, kunnen op deze manier een internationale ervaring op doen en in contact komen met andere culturen.

"Je bereikt een grotere groep met internationalisering[,] meer studenten en docenten worden internationaal competent."

Best Practices

Wat terugkomt is dat Blended Mobility's niet alleen voor de deelnemers, maar ook voor de instellingen zelf van waarde kunnen zijn. Door intensiever samen op te trekken in de planning en voorbereiding van de mobiliteiten, worden de banden tussen de samenwerkende instellingen ook sterker. Dit blijkt ook erg duidelijk uit sommige van de positieve voorbeelden uit het veld.

"Het leidt tot een betere verbinding tussen instellingen en het versterkt de relaties."

Mystery Boxes

Enkele jaren geleden heeft ROC Midden-Nederland als partner deelgenomen aan een KA2-project voor het opzetten van een partnernetwerk, onder de naam NAVE2⁴. Dit netwerk, op dit moment bestaande uit twee regionale instanties en twee onderwijsinstellingen, heeft gezamenlijke afspraken gemaakt over mobiliteiten van lerenden.

Een van deze afspraken is dat mobiliteiten voor deelnemers van niveau 1 en 2 altijd Blended worden ingezet. Dit gebeurt door middel van Mystery Boxes welke voorafgaand aan de fysieke mobiliteit worden verzonden. Leerlingen van de ontvangende partij stellen een fysiek pakket samen dat wordt gevuld met plaatselijke en studie- of werkgerelateerde artikelen. Deze boxes worden verzonden naar de bezoekende partij. Na ontvangst wordt het pakket geopend door de deelnemers. Dit wordt gefilmd, en dient om de dialoog tussen deelnemers en ontvangers op gang te brengen. Dit gebeurt door een online uitwisseling van vraag en antwoord.

Gedurende de mobiliteit blijft de studenten met dagelijkse blogs of vlogs ook contact houden met studiegenoten die nog thuis zitten. Na thuiskomst wordt ook een nabeschouwing gefilmd die met de ontvangende instelling wordt gedeeld.

Het virtuele aspect in deze mobiliteiten is dus gericht op het leggen van contacten, en is juist heel fysiek van aard. Een USB-stick met een film van de ontvangende partij waarin zij zich voorstellen of een rondleiding geven kan bijvoorbeeld ook onderdeel zijn van dit pakket.

Virtuele Rondleiding

Een instelling stuurt twee groepen studenten op pad om bij een andere instelling samen in een laboratorium aan de slag te gaan. Om de deelnemers alvast te laten wennen aan de locatie waar zij terecht zouden komen, heeft men de deelnemers vooraf een virtuele rondleiding gegeven door het laboratorium. Deze rondleiding, verzorgd door deelnemers afkomstig van de ontvangende instelling, heeft twee doelen: het laat de deelnemers alvast kennis maken met hun medestudenten en begeleiders, en het maakt de deelnemers wegwijs in de locatie waar zij aan de slag zullen gaan.

Omdat de deelnemers al kennis hebben kunnen maken met de mensen en de locatie, kunnen zij zich op locatie aangekomen beter richten op de daadwerkelijke activiteiten van de mobiliteit.

⁴ Informatie over de samenwerking is terug te vinden op de website van de samenwerking: <https://www.erasmusplusnave2.eu/index.html>

Wensen vanuit het veld

Er zijn natuurlijk ook een aantal aspecten dat men graag veranderd zou zien in de regeling. Deze punten zouden voor sommige instellingen het gebruik van Blended Mobility's kunnen vergroten.

Looptijd mobiliteit

De regels van het programma schrijven voor dat elk type mobiliteit gecombineerd kan worden met virtuele activiteiten. De minimale vereisten voor de duur van de fysieke mobiliteit veranderen echter niet, ook al worden er dus (meer) virtuele activiteiten aan toegevoegd. Dit heeft tot gevolg dat een fysieke mobiliteit van 10 dagen, door toevoeging van digitale activiteiten die twee dagen in beslag nemen, in totaal meer tijd vraagt in het curriculum.

Instellingen waarbij het studiejaar in vooraf vastgestelde tijdsblokken wordt opgebouwd, lopen hiermee al gauw tegen het probleem aan dat er geen tijd is in de planning om én de digitale onderdelen, én de fysieke onderdelen in het rooster te passen. Het zou deze instellingen helpen als de dagen gebruikt voor virtuele activiteiten meetellen bij de totale duur. Met de huidige regelgeving is dat op dit moment nog niet mogelijk.

Ter illustratie: de minimumduur van het fysieke deel van een Short Term Mobility bedraagt 10 dagen. Een instelling die veelal werkt met tijdsvakken van 2 weken geeft aan hierdoor minder in staat te zijn om in te zetten op Blended activiteiten. Dit omdat er met de 10 dagen fysieke activiteiten nauwelijks ruimte overblijft binnen dit tijdsvak voor een digitale activiteit. Het zou dan handiger zijn als men 8 dagen fysiek + 2 dagen hybride zou kunnen doen, en alsnog aan de vereisten zou voldoen.

Informatie en kaders

Er is behoefte aan een duidelijkere omschrijving van wat in de context van het programma bedoeld wordt met Blended Mobility. Als er meer duidelijkheid is over welke activiteiten wel of juist niet voldoen, zou dit de drempel voor instellingen verlagen om er gebruik van te maken.

Dit zou ook kunnen worden ondervangen door goede voorbeelden uit de praktijk. Gezien het ontbreken van kaders is het concept heel breed en weinig concreet tegelijkertijd. Als men zou kunnen kijken wat de activiteiten zijn die anderen uitvoeren, en hoe dit is geïmplementeerd, kan deze informatie ingezet worden als bouwstenen voor een eigen project. Zonder een-op-een andermans activiteiten over te nemen, kan dit wel helpen met de inspiratie, en door aspecten van verschillende projecten aangepast te combineren, kunnen weer nieuwe mooie projecten ontstaan.

Er is om deze reden ook vraag naar een themabijeenkomst op dit gebied. Het NA zal hier naar aanleiding van dit onderzoek dan ook werk van maken. Er wordt een open brainstormsessie georganiseerd met een aantal concrete voorbeelden. De hoop is dat dit de drempel verlaagt voor instellingen om met het middel aan de slag te gaan. Als bijvangst hopen we ook dat het de instellingen ertoe beweegt de registratie te verbeteren.

Extra middelen

Omdat de inzet van Blended Mobility extra inzet vraagt van de instelling, bestaat er ook de vraag of hier eventueel budgettaire ruimte voor gemaakt zou kunnen worden. Deze vraag is echter beperkt, er is slechts sprake van een kleine minderheid die bij de uitvoering van Blended Mobility's financiële hindernissen ervaart. Het tegenovergestelde, dat men juist uit financiële overwegingen kiest of zou kiezen voor Blended Mobility's, wordt vaker benoemd.



"Bij groepen kan het een mooie aanvulling zijn, maar dan zou het helpen als er budgetten beschikbaar zijn die zorgen dat het financieel interessant wordt om te kiezen voor een blended mobility."

Conclusies

De gerapporteerde data van mobiliteiten in calljaren 2021 en 2022 wekken de indruk dat de opname van Blended Mobility's slechts zeer beperkt is geweest. Er zijn echter sterke aanwijzingen dat de aantallen die wij beschikbaar hebben slechts een ondergrens zijn. Het blijkt uit de feedback dat er waarschijnlijk meer gebruik van wordt gemaakt, en het is momenteel dus niet mogelijk om definitief te zeggen wat de inzet van het middel is.

Om deze gegevens vollediger te krijgen, is voorlichting nodig. Er is nog veel twijfel over wanneer een mobiliteit aan de vereisten voldoet voor Blended Mobility's. Er is geen duidelijkheid over welke verantwoording dient te worden afgelegd. Hierdoor is men voorzichtig met het als zodanig registreren van mobiliteiten. Omdat er geen enkele financiële gevolgen zijn bij het aanvinken van een mobiliteit als Blended in de registratie (er wordt niet meer budget beschikbaar gesteld voor de mobiliteit in kwestie, en ook de instelling houdt er niets extra aan over) lijkt men te kiezen voor de voorzichtige aanpak, om eventuele vragen achteraf te voorkomen.

Als NA kunnen we hierin voorzien door het mbo-veld te voorzien van aanvullende informatie. Hierbij lijkt men vooral behoefte te hebben aan voorbeelden van goed geïmplementeerde activiteiten, en kaders of bouwstenen om een beter beeld te geven van wat geaccepteerd wordt als een goede uitvoering. De instellingen zullen echter ook zelf aan de slag moeten om deze kennis intern verder te verspreiden. De organisatoren van mobiliteiten zullen niet alleen op de hoogte gesteld moeten worden van de mogelijkheden, maar ook gewezen moeten worden op het belang van een correcte registratie. Zolang de mogelijkheden niet bekend zijn zal de implementatie lager blijven, maar zolang men de meerwaarde niet inziet van de correcte registratie elke verandering ook onopgemerkt blijven.

Gezien Blended Mobility's een uitstekend middel zijn om als onderwijsinstelling te werken aan digitale vaardigheden en inclusie, welke beiden nationale prioriteiten zijn, is het van belang dat deze zaken goed meetbaar zijn. Vanuit de rol als toezichthouder is het voor het NA van belang dat getoond kan worden welke ontwikkelingen er zijn in het mbo.

Vanuit dit onderzoek komt ook een advies aan de Europese Commissie naar voren, zeker gezien het contrast in de weging van Blended Mobility's in de aanvraagfase en de gevolgen in de uitvoer. Als zij belang hechten aan de inzet van digitale middelen omtrent mobiliteiten, en voor de promotie van digitale geletterdheid van deelnemers heeft dit zeker meerwaarde, zal men moeten overwegen om concretere kaders te geven voor de uitvoering, of moeten vragen om meer inhoudelijke informatie bij de uitvoering. Op dit moment kan men alleen inzien hoeveel activiteiten aangevinkt zijn als Blended Mobility zonder dat men kan zien wat de daadwerkelijke resultaten zijn. Dit laatste zou de verschillende NAs ook helpen in hun ondersteunende functie, omdat historische voorbeelden en good practices makkelijker uit te lichten zijn. De NAs zelf zijn op het moment van schrijven middels een LTA aan het werk om hier een beter beeld van te krijgen. In dit kader is bijvoorbeeld ook in december 2025 een TCA georganiseerd in Estland, met als thema "Blended Mobility within the Context of Digital Pedagogy".



Dankwoord

Dit onderzoek is geïnitieerd, opgezet, en uitgevoerd door David Goossens. Hierbij hebben meerdere collega's elk een bijdrage geleverd, hetzij door het tegenlezen van documenten, het helpen met de opmaak van formulieren, meewerken bij het werkbezoek, of andere activiteiten. De mensen die ik wil bedanken voor hun medewerking, zijn:

Dzifa Akakpo

Suzanne Boone

Fleur van Erp

Ivona Galic

Clara Manger Cats

Maddy Peters

Virginia van der Ster

Jette Thönissen

Siu Liën Tjoa

Sophia Tsaldari

Janneke Veger

Kim Verweij

Hester Zeeman

Charlene de Zoete