



Stand van zaken

Blended Mobility Erasmus+

Primair en voortgezet onderwijs

Nationaal rapport



Resultaten van een studie naar het gebruik van blended mobiliteit binnen Erasmus+ in po/vo.

Uitgevoerd binnen het kader van het jaarlijks werkplan Digitalisering onder coördinatie van de werkgroep Digitalisering van het Nationale Agentschap Erasmus+ Onderwijs en Training.

Het nationaal rapport werd samengesteld en geschreven door:

© Nuffic / Nationaal Agentschap Erasmus+ Onderwijs & Training / Cluster Programma's & Partnerschappen / Werkgroep Digitalisering. Den Haag, Nederland, juli 2026, Virginia van der Ster-
van der Wel en Durkje Salman.

Inhoud

Introductie	2
Waarom is gekozen voor dit onderwerp?.....	3
Methode.....	4
Wat gebeurt er in Nederland in het po/vo op het gebied van Blended Mobility?	8
Toekomstige mogelijkheden	8
Voordelen van Blended Mobility	9
Huidige stand van zaken	9
Gegevens 2021, 2022 en 2023	9
Tabel 1: Blended Mobility's per instelling, Bron: Beneficiary Module	10
Belangrijkste uitdagingen	10
Aanbevelingen voor het NA om Blended Mobility's te initiëren	11
Informatievoorziening en bewustwording	11
Praktische ondersteuning en begeleiding	12
Financiële en administratieve stimulansen.....	12
Adresseren van obstakels	12
Belangrijke lessen vanuit de TCA Blended Mobility in the context of Digital Pedagogy. ..	12
Blended Mobility als een strategisch instrument	13
Blended Mobility versterkt systematisch digitale competenties.....	13
De urgentie is hoog door het tekort aan digitale basisvaardigheden bij leerlingen.....	14
De toegevoegde waarde van Blended Mobility zit vooral in voorbereiding en verdieping	14
Blended Mobility vraagt meer organisatie, planning en expertise	14
Kwaliteit en gelijkwaardigheid zijn aandachtspunten bij opschaling.....	14
Blended Mobility staat of valt met mensen en partners.....	15
Conclusies.....	15
Begrippenlijst	16

Introductie

Erasmus+ is het subsidieprogramma van de Europese Unie voor onderwijs, training, jeugd en sport. Het biedt de mogelijkheid tot individuele mobiliteit voor leerlingen, studenten, jongeren, docenten en volwassen leerders om zowel binnen als buiten Europa 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 sectoren primair en voortgezet onderwijs (po/vo), middelbaar beroepsonderwijs (mbo), hoger onderwijs (ho), en volwasseneneducatie (ve).

Het Nationaal Agentschap Erasmus+ Onderwijs & 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 digitalisering of inclusie.

Nu het huidige programma Erasmus+ ten einde loopt (de looptijd is 2021-2027), ontstaat een beeld van de uitgevoerde activiteiten. Dit biedt de mogelijkheid om op basis van gegevens gericht te sturen en ondersteuning te bieden aan Erasmus+ aanvragers waar dat nodig is. Om die reden is dit onderzoek ontstaan.

Het onderzoek was gericht op de onderstaande vragen:

Wat is de oorzaak van de lage inzet van het middel Blended Mobility¹ in KA1-projecten binnen po/vo, gebaseerd op de cijfers voor de Calls 2021, 2022 en 2023? Welke uitdagingen hebben scholen bij het inzetten van Blended Mobility? Is er daadwerkelijk behoefte aan deze mogelijkheid? Of wordt het middel al veel ingezet, maar simpelweg niet correct geregistreerd?

Waarom is gekozen voor dit onderwerp?

Digitalisering en inclusie behoren, samen met participatie en duurzaamheid, tot de horizontale prioriteiten die de Europese Commissie aan het programma geeft. Deze prioriteiten gelden voor alle programmalanden². Vanuit OCW zijn digitalisering en inclusie daarnaast aangewezen als nationale prioriteiten voor Erasmus+. 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,

¹ Zie glossary, pagina 17

² [Prioriteiten programma Erasmus+ 2021-2027 | Erasmus+](#)

waardoor de drempel tot deelname verlaagd wordt voor deelnemers voor wie de mobiliteit zelf al heel spannend kan zijn.

In de uitvoering wordt een Blended Mobility slechts geregistreerd als een vinkje in de registratie. Ook 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. Omdat de gerapporteerde inzet van blended mobility relatief laag is (zeker gezien de focus vanuit zowel de landelijke als de Europese overheden om digitalisering en inclusie te promoten), wil het NA onderzoeken wat er nu precies gebeurt op dit gebied.

Methode

Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van een online vragenlijst die gericht is op het primair en voortgezet onderwijs (po/vo). Deze questionnaire was onderdeel van een groter Europees onderzoek ter voorbereiding van de TCA *Blended Mobility in the context of Digital Pedagogy*³. Deze TCA⁴ viel onder de LTADigital *Pedagogy in the age of AI*⁵.

De vragenlijst over Blended Mobility is verspreid onder scholen in twaalf verschillende landen. Omdat het NA graag nationaal inzicht wil krijgen in alle onderwijssectoren, is besloten de nationale gegevens voor po/vo uit het grotere Europese onderzoek te filteren en hier een nationaal rapport over op te maken.

Het doel van de vragenlijst was om inzicht te verkrijgen in de praktijk van de implementatie van Blended Mobility. Daarbij werd specifiek gekeken naar de factoren die deze implementatie belemmeren, evenals naar mogelijke manieren om de invoering van Blended Mobility beter te ondersteunen en het succes ervan te vergroten.

De vragenlijst bestaat uit een reeks gesloten en open vragen en kan in ongeveer vijf tot tien minuten worden ingevuld. Respondenten werden uitgenodigd om hun ervaringen en perspectieven te delen, wat waardevolle input heeft opgeleverd voor de analyse van de huidige stand van zaken en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden. Niet alle vragen zijn door alle respondenten ingevuld; sommige vragen zijn alleen beantwoord door scholen die al ervaring hebben met Blended Mobility.

Naast de vragenlijst uit het Europese onderzoek zijn ook call-gegevens⁶ uit de

³[Blended Mobility within the Context of Digital Pedagogy](#)

⁴ Zie glossary, pagina 17

⁵ [SALTO Digital LTA DPAA | Finnish National Agency for Education](#)

⁶ Zie glossary, pagina 17

Beneficiary Module⁷ gebruikt om de Nederlandse resultaten van het Europese onderzoek te onderbouwen met cijfers over Blended Mobility in het po/vo. Deze gecombineerde gegevens vormen samen de basis voor de resultaten en conclusies van dit rapport.

⁷ Zie glossary, pagina 17

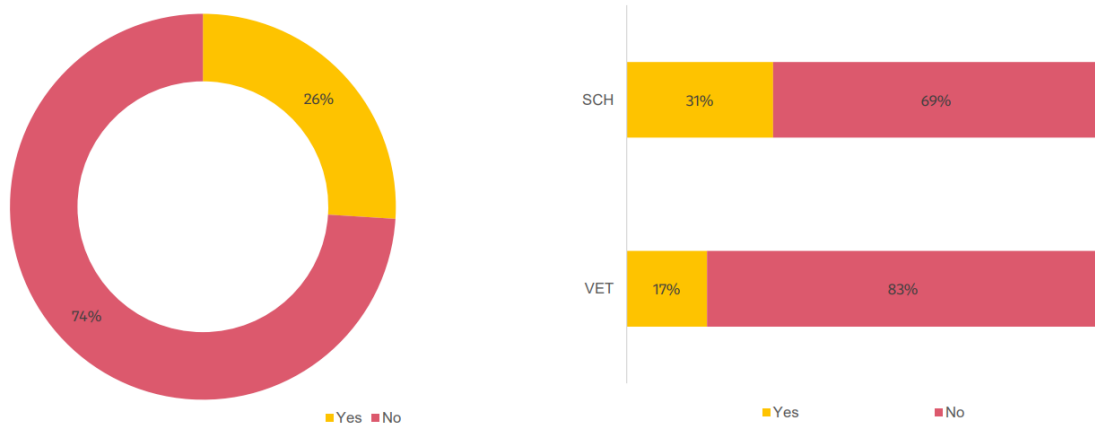
Europese context van Blended Mobility voor po/vo

Op basis van het Europese onderzoek⁸ uitgevoerd voor de TCA “*Blended Mobility in the context of Digital Pedagogy*”, en gepresenteerd tijdens het virtuele evenement van deze TCA op 19 november 2025, worden hieronder de belangrijkste conclusies weergegeven. Aan dit onderzoek hebben de twaalf partnerlanden van de LTA⁹ *Digital Pedagogy in the Age of AI* deelgenomen. Het is goed om te benadrukken dat dit Europese onderzoek zowel gericht was op het po/vo als het mbo. Hierdoor kan in de onderstaande conclusies vergeleken worden met het mbo.

De onderstaande conclusies hebben specifiek betrekking op de Europese context voor po/vo:



Has your institution implemented blended mobilities? (n = 1 314)



Grafiek 1: heeft jouw instelling blended mobilities geïmplementeerd? Onderzoek [Blended Mobility survey results_Virtual event.pdf](#)

Wat opvalt is dat Blended Mobility in het po/vo binnen de twaalf partnerlanden duidelijk vaker is ingevoerd in de Beneficiary Module dan in mbo. Waar in totaal in alle partnerlanden 26% van alle scholen in zowel po/vo als mbo Blended Mobility heeft gerealiseerd, zien we dat er een verschil tussen po/vo en mbo is. Po/vo heeft aanzienlijk meer blended mobilities uitgevoerd dan in het mbo: respectievelijk circa 31% versus 17%). Dit betekent dat relatief een hoog percentage Europese po/vo-instellingen gebruikmaakt van Blended Mobility en dat Nederlandse scholen bij opschaling vooral kunnen leren van collega's in het buitenland.

⁸ Czech National Agency for International Education and Research (2025). [Blended Mobility survey results_Virtual event.pdf](#)

⁹ Zie glossary, pagina 17

De functie van het virtuele onderdeel verschilt eveneens tussen de sectoren. In heel Europa wordt de virtuele component het meest gebruikt ter voorbereiding op de fysieke mobiliteit (bij leerlingen in 93% van de gevallen), maar de accentverschillen zijn belangrijk: in het mbo draait Blended Mobility relatief vaker om organisatie-effectiviteit en personeelsbetrokkenheid, terwijl in het po/vo het virtuele deel vooral wordt ingezet om stress bij leerlingen te verminderen en contact op te bouwen vóór vertrek. In het Nederlandse po/vo vormen de voorbereiding en het welbevinden van leerlingen de kern van effectieve blended trajecten, meer dan logistieke optimalisatie. Denk aan kennismaken, verwachtingen verhelderen en gezamenlijke startopdrachten.

De inhoud van virtuele activiteiten voor leerlingen bevestigt het beeld dat het Nederlandse po/vo de voorbereiding en welbevinden van leerlingen vooropzet. Voor Nederlandse po/vo-teams is het onderscheidend dat de meest gebruikte en effectieve online bouwstenen vooral pedagogisch-didactisch van aard zijn, gericht op relatievorming, cultuurbegrip en taakgerichte samenwerking. Daarmee sluiten ze nauw aan bij de klaspraktijk en het curriculum.

Tegelijkertijd bestaan er sterke nationale verschillen in implementatiegraad die het Nederlandse beeld in perspectief plaatsen. Landen als Finland en Estland zitten boven de 50% implementatie, terwijl Polen rond de 7% blijft steken. Nederland bevindt zich in de middenmoot met 32%. Om conclusies te trekken voor het Nederlandse po/vo is het daarom goed om te kijken naar landen waar dit al goed gaat, om ideeën op te doen (zoals duidelijke uitleg, formats en voorbeeldlessen). Ook is het belangrijk om te beseffen dat opschalen niet alleen iets is voor scholen zelf, maar ook afhankelijk is van de nationale context.

Een punt dat specifiek voor Nederland relevant is, betreft de registratie en verantwoording van Blended Mobility in de Beneficiary Module. Waar gemiddeld 78% van de instellingen in po/vo en mbo met ervaring alle blended activiteiten correct markeert, laat de landenvergelijking zien dat de naleving per land sterk varieert en dat Nederland daarin lager scoort dan koplopers als Finland, Estland, Italië en Malta. Dit impliceert dat heldere richtlijnen en praktische ondersteuning bij registratie noodzakelijk zijn om zicht te houden op de feitelijke inzet en effecten.

Kijkend naar belemmeringen vallen sectoroverstijgende patronen op, die voor po/vo extra gewicht hebben: gebrek aan tijd, onduidelijkheid over wat precies als Blended Mobility telt, en onvoldoende kennis/vaardigheden voor het virtuele deel. Daarnaast speelt bij scholen zonder ervaring ook digitale moeheid mee en de perceptie dat fysieke mobiliteit “meer waarde” heeft. Voor het Nederlandse po/vo volgt hieruit dat acceptatie en kwaliteit toenemen als definities en bewijsvoering worden verduidelijkt, professionalisering laagdrempelig is en virtuele onderdelen aantoonbaar bijdragen aan motivatie en leeropbrengst van leerlingen.

Tot slot geeft het onderzoek inzicht in de ondersteuningsbehoefte van scholen. Scholen vragen om gerichte training en uitwisseling, goede-praktijkvoorbeelden, praktische richtlijnen en – waar mogelijk – gerichtere financiering en promotie. Voor dit nationaal po/vo-rapport liggen succesfactoren vooral in duidelijke kaders, voorbeeld-curricula en formats, hanteerbare administratie en professionalisering die direct toepasbaar is in de lespraktijk. Daarmee sluit Nederland aan bij de Europese trend: Blended Mobility in het po/vo werkt vooral goed als het virtuele deel didactisch betekenisvol is, voorafgaand aan de reis plaatsvindt en scholen precies weten hoe zij activiteiten moeten plannen, uitvoeren en registreren.

Wat gebeurt er in Nederland in het po/vo op het gebied van Blended Mobility?

Informatie over het gebruik van Blended Mobility's is gebaseerd op de gerapporteerde gegevens van geaccrediteerde scholen binnen de actielijn KA1. Van de 158 geaccrediteerde scholen in 2025 hebben 61 scholen de vragenlijst ingevuld, waardoor het deelnamepercentage uitkomt op 38,6%. Op basis daarvan kunnen we een huidige stand van zaken beschrijven:

- Fysieke mobiliteit is breed ingevoerd:
 - 62% van de instellingen organiseert mobiliteit voor zowel leerlingen als medewerkers.
- Blended Mobility is nog beperkt geïmplementeerd:
 - Slechts 31% van de instellingen heeft Blended Mobility's uitgevoerd.
 - 69% heeft hier (nog) geen ervaring mee.
- Begrip en beleidsmatige verankering ontbreken vaak:
 - Een meerderheid geeft aan geen duidelijk begrip te hebben van wat Blended Mobility inhoudt en hoe deze geïmplementeerd kan worden.
 - Slechts 32% heeft expliciete uitgangspunten of richtlijnen ontwikkeld.
- Registratie in de Beneficiary Module is inconsistent:
 - Ongeveer de helft van de uitgevoerde Blended Mobility's is niet correct geregistreerd.

Concluderend kan worden gesteld dat Blended Mobility in het po/vo zich nog in een beginfase bevindt.

Toekomstige mogelijkheden

Een grote meerderheid van de respondenten (83,3%) ziet in de toekomst mogelijkheden voor het organiseren van Blended Mobility's. Deze positieve houding

geeft aan dat veel instellingen – ondanks de huidige uitdagingen – bereid zijn om Blended Mobility verder te verkennen en toe te passen.

Voordelen van Blended Mobility

Uit de open antwoorden blijkt dat Blended Mobility om verschillende redenen door scholen gewaardeerd wordt. De meest genoemde voordelen zijn:

- Vroege kennismaking en voorbereiding (8 vermeldingen): Blended Mobility biedt leerlingen en medewerkers de kans om voorafgaand aan fysieke mobiliteit al digitaal kennis te maken met de context, partners en inhoud van de mobiliteit.
- Taaloefening en communicatie (6 vermeldingen): De virtuele component draagt bij aan het verbeteren van taalvaardigheid en interculturele communicatie.

Andere genoemde voordelen zijn continuïteit en flexibiliteit in het leerproces, en het opdoen van internationale ervaring en samenwerking op een laagdrempelige manier.

Huidige stand van zaken

Informatie over het gebruik van Blended Mobility is gebaseerd op de gerapporteerde gegevens voor de Call-jaren 2021, 2022 en 2023, welke geheel waren afgerond ten tijde van het onderzoek. Deze gegevens zijn uit de Beneficiary Module geëxporteerd.

Gegevens 2021, 2022 en 2023

Over alle projecten als geheel genomen zijn er in deze jaren 20.339 mobiliteiten uitgevoerd. Hiervan zijn er 1.245 aangemerkt als Blended Mobility's.

Uiteindelijk is dus slechts 6,12% van de mobiliteiten aangegeven als een Blended Mobility. De mate van adoptie loopt bovendien ook sterk uiteen (zie tabel 1).. Maar liefst drie organisaties geven aan dat 100% van hun mobiliteiten blended is.

Tegelijkertijd is bij de meeste organisaties die Blended Mobility uitvoeren, het percentage onder de 50%. Bovendien valt het op dat maar 24 van de 197¹⁰

organisaties die gebruikmaken van de actielijnen KA121 en KA122 aangeeft gebruik te maken van Blended Mobility's.

Organisatie	Mobiliteiten	Blended	Percentage
T Voortgezet Onderwijs	20	20	100%
Stichting Schoolbestuur	15	15	100%
CSG PM	24	24	100%

¹⁰ Gegevens gebaseerd op onderzoek van de aangegeven resultaten in de Beneficiary Module voor Call 2021, 2022, 2023. Dit is een combinatie van de geaccrediteerde organisaties (KA120 /KA121) en de Short Term projecten (KA122). Voor deze actielijnen zijn er een totaal van 197 organisaties die een Final Report hebben ingeleverd in de Calls 2021-2023. Hiervan hebben 24 organisaties aangegeven Blended Mobility's te hebben uitgevoerd.

MM Lyceum	63	59	94%
M College MA	61	52	85%
VK college	204	133	65%
HR Lyceum S	392	201	51%
HOlyceum	327	153	47%
JvB College	183	78	43%
Stichting Katholiek VO N/IJ en O	26	11	42%
RSG SJL	422	164	39%
Stichting VOOR	191	58	30%
Stedelijk DCA	17	5	29%
H Lyceum Z	203	59	29%
KK College	279	74	27%
Stichting scholengroep openbaar onderwijs L - OB de S	22	5	23%
Stichting HB Lyceum	404	67	17%
Stichting Openbaar PO HvT	244	36	15%
SE Foundation	7	1	14%
St. voor I vo in O-W-F	87	8	9%
ACollege Locatie PG	395	14	4%
Stichting F Onderwijs	159	3	2%
RSG-E	258	4	2%
2C Clyceum	163	1	1%

Tabel 1: Blended Mobility's per instelling, Bron: Beneficiary Module

Belangrijkste uitdagingen

De analyse van de enquêtegegevens wijst op de volgende uitdagingen in Nederland¹¹:

1. Laag uitvoeringspercentage: Slechts 31% van de scholen heeft Blended Mobility daadwerkelijk geïmplementeerd, wat wijst op een aanzienlijke adoptiekloof.
2. Gemengd begrip: Ongeveer de helft van de scholen geeft aan te begrijpen hoe Blended Mobility geïmplementeerd moet worden; de andere helft geeft aan dit niet goed te begrijpen. Blended Mobility wordt geregeld verward met Blended Learning¹².
3. Veelvoorkomende obstakels zijn:
 - Onvoldoende tijd wordt zowel door implementerende (13,8%) als niet-implementerende scholen (13,6%) als grootste barrière genoemd.
 - 15% van de instellingen noemt een gebrek aan inzicht in de praktische toepassing en 10,2% mist voldoende kennis en vaardigheden om het virtuele onderdeel te organiseren.

¹¹ Czech National Agency for International Education and Research (2025). [Blended Mobility survey results](#). [Virtual event.pdf](#).

¹² Leraar24 (2023). [Zo werkt blended learning in de praktijk - Leraar24](#).

- 9,2% van de instellingen die Blended Mobility hebben geïmplementeerd, ervaart dat partners weinig interesse tonen in het organiseren van een virtueel component.
4. Ondanks de lage implementatiegraad vindt 70,5% van de respondenten Blended Mobility geschikt voor zowel leerlingen als medewerkers, en 21,3% voor leerlingen alleen.
 5. Scholen geven aan behoefte te hebben aan praktische voorbeelden, gerichte informatie, workshops en verbeterde tools/platforms. Ook wordt financiële ondersteuning genoemd als belangrijke factor.

Deze uitkomsten benadrukken dat Blended Mobility weliswaar nog niet breed is geïmplementeerd, maar dat er een sterke basis is voor verdere ontwikkeling. De geconstateerde obstakels bieden aanknopingspunten voor gerichte ondersteuning door het NA, zoals beschreven in het volgende hoofdstuk over aanbevelingen.

Aanbevelingen voor het NA om Blended Mobility's te initiëren

Op basis van de analyse van de feedback van scholen zijn er diverse aanbevelingen geformuleerd om het NA te ondersteunen bij het stimuleren en verbeteren van de implementatie van Blended Mobility's. Deze aanbevelingen zijn gegroepeerd op basis van het soort ondersteuning dat door het veld wordt gevraagd.

Informatievoorziening en bewustwording

Een groot deel van de respondenten geeft aan dat er nog veel onduidelijkheid bestaat over wat Blended Mobility precies inhoudt en hoe deze vorm van mobiliteit praktisch kan worden toegepast. Het NA kan hierop inspelen door heldere definities en richtlijnen te communiceren, en door concrete voorbeelden en *good practices* te delen die laten zien hoe Blended Mobility succesvol kan worden ingezet voor zowel leerlingen als medewerkers.

Daarnaast wordt aanbevolen om laagdrempelige online sessies te organiseren, zoals webinars, workshops en cursussen, waarin scholen kennis kunnen opdoen over de mogelijkheden en organisatie van Blended Mobility's. Specifieke informatie over gebruiksvriendelijke virtuele tools en platforms (naast eTwinning) kan de drempel verder verlagen. Tot slot kan het vergroten van de zichtbaarheid van Blended Mobility, bijvoorbeeld via voorlichting op evenementen, bijdragen aan meer enthousiasme en betrokkenheid.

Praktische ondersteuning en begeleiding

Naast informatie is er behoefte aan concrete ondersteuning bij de uitvoering van Blended Mobility's. Zo wordt het opzetten van een platform aanbevolen waarmee

scholen eenvoudig in contact kunnen komen met potentiële partnerscholen (eTwinning heeft een *partner finding tool* beschikbaar). Ook is er vraag naar advies over hoe Blended Mobility effectief kan worden geïntegreerd in het bestaande curriculum. Het aanbieden van duidelijke stappenplannen en instructies voor het organiseren van Blended Mobility's kan scholen helpen bij de planning en uitvoering. Verder is het belangrijk dat het NA richtlijnen ontwikkelt voor AVG¹³-verantwoord werken en technische ondersteuning biedt bij het opzetten van virtuele componenten van blended mobility.

Financiële en administratieve stimulansen

Financiële en administratieve factoren spelen een belangrijke rol in de besluitvorming rondom Blended Mobility. Daarnaast is er behoefte aan meer duidelijkheid over subsidiemogelijkheden binnen de Erasmus Accreditatie (KA1). Scholen zien graag dat er een financiële stimulans voor Blended Mobility komt.

Het vereenvoudigen van administratieve processen, zoals rapportage en registratie, kan eveneens bijdragen aan een grotere bereidheid om Blended Mobility's te organiseren.

Adresseren van obstakels

Tot slot kan het NA proactief inspelen op veelvoorkomende obstakels die scholen ervaren. Tijdgebrek is een vaak genoemd probleem; het aanbieden van efficiënte methoden en tijdsbesparende voorbeelden kan hierbij helpen. Ook het gebrek aan interesse bij docenten en leerlingen vormt een uitdaging. Door de voordelen van Blended Mobility expliciet te communiceren en inspirerende verhalen te delen, kan de betrokkenheid worden vergroot. Het is essentieel dat het NA de toegevoegde waarde van Blended Mobility duidelijk maakt ten opzichte van uitsluitend fysieke of virtuele mobiliteiten.

Belangrijke lessen vanuit de TCA Blended Mobility in the context of Digital Pedagogy.

Van 10 t/m 12 december 2025 werd de TCA "*Blended Mobility in the context of Digital Pedagogy*" gehouden in Tallinn, Estland. Gedurende dit evenement deden 70 deelnemers mee uit 22 landen, waarvan vijf deelnemers uit Nederland: drie uit het mbo en twee uit het po/vo. De belangrijkste conclusies uit dit evenement zijn als volgt¹⁴:

¹³ [Algemene verordening gegevensbescherming \(AVG\) | Kenniscentrum voor beleid en regelgeving](#)

¹⁴ [Blended Mobility and the Future of Digital Education - Erasmus+ | Erasmus+](#)

Blended Mobility als een strategisch instrument

Blended Mobility is nadrukkelijk gepositioneerd als een kerninstrument binnen de digitale transformatie van het Europese onderwijsbeleid. Het draagt niet alleen bij aan internationalisering, maar ook aan:

- kwaliteitsverbetering van onderwijsprojecten;
- grotere inclusiviteit;
- betere leerresultaten.

Voor het po/vo betekent dit dat Blended Mobility niet gezien moet worden als een tijdelijke of alternatieve vorm van mobiliteit, maar als een structureel beleidsinstrument dat direct aansluit bij de prioriteit digitalisering van het programma Erasmus+.

Blended Mobility versterkt systematisch digitale competenties

Blended Mobility draagt aantoonbaar bij aan de ontwikkeling van alle vijf domeinen van digitale competenties zoals vastgelegd in het Europese digitale competentiekader:

- informatie- en datageletterdheid;
- communicatie en samenwerking;
- digitale contentcreatie;
- veiligheid;
- probleemoplossend vermogen.

Voor het po/vo is dit essentieel, omdat digitale vaardigheden niet losstaan van internationalisering, maar er juist door worden versterkt. Blended Mobility kan daardoor expliciet worden ingezet als leermiddel binnen digitale geletterdheid en burgerschapsvorming.

De urgentie is hoog door het tekort aan digitale basisvaardigheden bij leerlingen

Onderzoek binnen het actieplan Digitaal Onderwijs¹⁵ benadrukt dat 43% van de Europese leerlingen op 13–14-jarige leeftijd onvoldoende digitale basisvaardigheden heeft. Dit heeft directe gevolgen voor:

- schoolsucces;
- maatschappelijke participatie;
- weerbaarheid tegen desinformatie;
- toekomstige inzetbaarheid op de arbeidsmarkt.

Voor het Nederlandse po/vo betekent dit dat Blended Mobility niet alleen “*nice to have*” is, maar een relevant antwoord op een urgent maatschappelijke en onderwijskundige uitdaging.

¹⁵ [De digitale vaardigheden van leerlingen meten en streefdoelen op het gebied van competenties vaststellen - European Education Area](#)

De toegevoegde waarde van Blended Mobility zit vooral in voorbereiding en verdieping

Een belangrijke inhoudelijke conclusie is dat het virtuele onderdeel van Blended Mobility:

- leerlingen beter voorbereidt op fysieke mobiliteit;
- zorgt voor meer zelfvertrouwen en actieve participatie tijdens de fysieke uitwisseling;
- bijdraagt aan blijvend leren en reflectie.

Voor po/vo-projecten impliceert dit dat Blended Mobility vooral effectief is:

- vóór de fysieke mobiliteit (kennismaking, voorbereiding);
- ná de fysieke mobiliteit (reflectie, verwerking, borging).

Blended Mobility vraagt meer organisatie, planning en expertise

Een terugkerende bevinding is dat Blended Mobility meer tijd en middelen vraagt dan traditionele mobiliteit, aanvullende didactische en organisatorische planning vereist en technische randvoorwaarden kent (betrouwbare verbindingen, apparatuur).

Voor po/vo betekent dit dat succesvolle implementatie alleen mogelijk is wanneer schoolbesturen en projectcoördinatoren tijd en capaciteit expliciet vrijmaken, Blended Mobility niet “erbij” organiseren, en investeren in digitale infrastructuur én didactische expertise.

Kwaliteit en gelijkwaardigheid zijn aandachtspunten bij opschaling

De TCA liet zien dat ongelijkheid in technische voorzieningen kan leiden tot kwaliteitsverschillen tussen scholen en landen. Niet alle scholen beschikken over hybride klaslokalen, stabiele internetverbindingen en passende digitale middelen.

Blended Mobility staat of valt met mensen en partners

Een cruciale conclusie van de TCA is dat succesvolle Blended Mobility afhankelijk is van drie factoren:

1. Een actieve en betrokken internationale partner;
2. Een gemotiveerde kartrekker binnen de school;
3. Een aantrekkelijk en didactisch doordacht format voor leerlingen.

Voor het po/vo benadrukt dit dat Blended Mobility geen puur technische of administratieve innovatie is, maar vooral een mensgedreven onderwijsvernieuwing.

Conclusies

De uitkomsten van zowel het Nederlandse als het Europese onderzoek laten zien dat Blended Mobility binnen po/vo duidelijke meerwaarde kan hebben, maar dat de

daadwerkelijke toepassing achterblijft bij de ambities. In vergelijking met andere Europese landen bevindt Nederland zich in de middenmoot: er is bereidheid en interesse, maar scholen ervaren structurele belemmeringen bij de implementatie. Deze belemmeringen hebben vooral te maken met gebrek aan tijd, onduidelijkheid over wat precies als Blended Mobility geldt, beperkte kennis en vaardigheden rond het virtuele onderdeel en onzekerheid over verantwoording en registratie.

Het Europese onderzoek onderstreept dat Blended Mobility in het po/vo vooral effectief is wanneer de virtuele component pedagogisch wordt ingezet ter voorbereiding op en verdieping van fysieke mobiliteit. Dit sluit goed aan bij de behoeften in het Nederlandse po/vo, waar welzijn van de leerling, voorbereiding en betekenisvolle internationale contacten centraal staan. Tegelijkertijd blijkt dat juist scholen zonder ervaring met Blended Mobility moeite hebben om de inhoudelijke mogelijkheden en concrete voordelen van Blended Mobility te overzien. Hierdoor wordt het virtuele onderdeel nog vaak gezien als extra belasting in plaats van als onderwijskundige versterking.

Het NA kan hierin een sleutelrol vervullen. Allereerst door te zorgen voor heldere en eenduidige definities van Blended Mobility, inclusief duidelijke voorbeelden van wat wel en niet meetelt binnen Erasmus+. Het Europese onderzoek laat zien dat onduidelijkheid hierover één van de belangrijkste oorzaken is van terughoudendheid en onjuiste of onvolledige registratie. Praktische richtlijnen en concrete formats kunnen scholen helpen om Blended Mobility beter te plannen, uit te voeren en te verantwoorden.

Daarnaast is er grote behoefte aan inspirerende praktijkvoorbeelden en casestudies uit het po/vo, bij voorkeur afkomstig uit vergelijkbare Europese contexten. Deze voorbeelden maken zichtbaar hoe het virtuele onderdeel kan bijdragen aan leerdoelen, motivatie en zelfvertrouwen van leerlingen, en hoe Blended Mobility op een haalbare manier kan worden geïntegreerd in het curriculum. Professionalisering speelt hierbij een cruciale rol: gerichte trainingen, webinars, workshops en uitwisselingen van ervaring dragen bij aan kennisopbouw en versterken het handelingsvermogen van scholen.

Ook op het gebied van randvoorwaarden is ondersteuning gewenst. Scholen vragen om begeleiding bij AVG-verantwoord werken, het kiezen en inzetten van passende digitale tools en het terugdringen van administratieve lasten. Het Europese onderzoek bevestigt dat administratieve complexiteit en onzekerheid over rapportage voor veel instellingen een rem vormen op verdere opschaling.

Tot slot is het van belang dat het Nationaal Agentschap Blended Mobility actief en consistent onder de aandacht brengt via bestaande communicatiekanalen en

bijeenkomsten¹⁶, zoals kick-off meetings en schrijfsessies. Daarbij is het essentieel om de toegevoegde waarde expliciet te benoemen voor leerlingen, medewerkers én scholen, en Blended Mobility te positioneren als een strategisch instrument dat bijdraagt aan internationale competenties, digitale vaardigheden en onderwijskwaliteit. In dat licht kunnen ook financiële prikkels en beleidsmatige aandacht in toekomstige programmaperiodes bijdragen aan een bredere en duurzamere toepassing.

Door deze acties in samenhang te realiseren, kan het NA het begrip, het vertrouwen en de bereidheid tot deelname aan Blended Mobility binnen het Nederlandse po/vo substantieel vergroten. Dit zal naar verwachting leiden tot een stijging in zowel het aantal als een toename van de kwaliteit van Blended Mobility's, in lijn met Europese ontwikkelingen en met oog voor de specifieke context van het Nederlandse schoolonderwijs.

¹⁶ Voorbeeld nemen aan de themabijeenkomst van het MBO over Blended Mobility op 3 december 2025

Begrippenlijst

Blended mobility	Blended mobility is een combinatie van een fysieke uitwisseling en online activiteiten. Deze combinatie maakt het mogelijk om samen online te leren en om in teams te werken. Door de uitwisseling fysiek en virtueel aan te bieden, kunnen meer leerlingen meedoen met het project.
Beneficiary Module	De Beneficiary Module is het administratieve systeem waarin instellingen hun projectadministratie kunnen bijhouden. Voor KA1-projecten worden hierin o.a. de mobiliteiten geregistreerd.
Call	Binnen Erasmus+ is een call (officieel: call for proposals of 'oproep tot het indienen van voorstellen') een officiële aanvraagronde van de Europese Commissie. Tijdens zo'n call kunnen scholen, universiteiten, en andere organisaties subsidie aanvragen voor internationale projecten, zoals studiereizen of samenwerkingen.
LTA	Een Long-Term Activity (LTA) binnen Erasmus+ is een meerjarig strategisch samenwerkingsproject tussen verschillende Nationaal Agentschappen in de educatie- en opleidingssector.
TCA	TCA staat voor Training and Cooperation Activities. Dit zijn internationale, door Europese Nationale Agentschappen georganiseerde trainingen, seminars en netwerkevenementen. Het voornaamste doel is het verbeteren van de kwaliteit van projecten met Erasmus+ en het opbouwen van sterke internationale partnerschappen.