

# De invloed van gedetailleerde instructies op de mate van transportatie in een verhaal

The influence of detailed instructions on the  
level of transportation into a narrative

06-06-2017

Bachelorscriptie

Begeleider: Marloes Mak

Rosa van der Laag

S4493982

**Radboud Universiteit**



## **Samenvatting**

Het lezen van verhalen is een populaire vrijetijdsbezigheid. Uit eerder onderzoek is gebleken dat in een verhaal gezogen worden, ofwel transportatie naar de wereld van een verhaal, kan leiden tot overname van overtuigingen uit het verhaal. Als transportatie invloed heeft op overtuigingen, is het interessant om na te gaan of transportatie zelf ook beïnvloed kan worden. Onderzoekers zijn er echter nauwelijks in geslaagd om de mate van transportatie te beïnvloeden met algemene instructies. Daarom was het doel van dit onderzoek om vast te stellen of gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery de mate van transportatie van proefpersonen kunnen verhogen. Daarnaast werd getest of geslacht invloed heeft op de mate van transportatie en of er een relatie bestaat tussen attitude en de mate van transportatie. De 120 proefpersonen werden opgedeeld in twee groepen; vooraf aan het lezen ontving een groep een algemene instructie en de andere groep een gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery. Vervolgens lasen de proefpersonen een verhaal en beantwoordden hierover een aantal vragen. Het bleek dat de gedetailleerde instructie zorgde voor een hogere mate van transportatie dan de algemene instructie. Daarnaast ervoeren vrouwen een hogere mate van transportatie dan mannen. Het effect van de instructies was niet anders voor mannen dan voor vrouwen. Er werd ook geen relatie gevonden tussen attitude en mate van transportatie. Uit het huidige onderzoek bleek dus geen verband tussen transportatie en attitude, maar uit eerdere onderzoeken bleek wel dat transportatie invloed kan hebben op de overtuigingen van mensen. De bevindingen van het huidige onderzoek tonen daarom aan dat als verhalen ingezet zouden worden als middel om overtuigingen te veranderen, het raadzaam is om mensen vooraf aan het lezen gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery te geven om zo de mate van transportatie te verhogen.

## **Introductie**

### **Transportatie**

Nederlanders besteden in hun vrije tijd na televisiekijken de meeste tijd aan lezen (Cloin, Kamphuis, Schols, Tiessen-Raaphorst & Verbeek, 2011). Tijdens het lezen van een goed boek lijkt de tijd soms voorbij te vliegen. Lezen kan ook gepaard gaan met een ervaring van in het verhaal gezogen worden. Dit soort ervaringen worden ook wel transportatie genoemd (Green & Brock, 2000). De lezer van het verhaal wordt als het ware getransporteerd van de echte wereld naar de wereld waarin het verhaal zich afspeelt, waardoor sommige delen van de echte wereld tijdelijk uit het oog worden verloren (Gerrig, 1993). In lijn met deze beschrijving

stellen Kuijpers, Hakemulder, Tan en Doicaru (2014) dat transportatie een gevoel is van aanwezig zijn in de wereld van een verhaal. Transportatie is volgens Green en Brock (2000) een mentaal proces dat uit verschillende onderdelen bestaat. Er is allereerst aandacht nodig voor het verhaal, waardoor bewustzijn van de echte wereld deels verloren kan gaan. Daarnaast bestaat transportatie uit emotionele betrokkenheid bij het verhaal en de hoofdpersonen en mental imagery. Deze onderdelen vormen volgens Green en Brock (2000) samen het proces transportatie. De onderdelen van transportatie, aandacht, emotionele betrokkenheid en mental imagery, zullen hieronder apart worden besproken.

### **Aandacht**

In de context van transportatie wordt aandacht door Kuijpers et al. (2014) gedefinieerd als concentratie. Volgens de auteurs heeft de lezer het gevoel dat deze concentratie geen moeite kost. Aandacht wordt door de auteurs niet gekarakteriseerd als een cognitief proces, maar als een gevoel waar cognitieve processen aan ten grondslag liggen. De lezer is zich niet bewust van deze processen, waardoor er ook geen vragen over beantwoord kunnen worden wanneer de mate van transportatie gemeten zou worden. Om er toch voor te zorgen dat aandacht meegenomen kan worden als onderdeel van transportatie, wordt het gedefinieerd als een gevoel. De lezer is zich namelijk wel bewust van dit gevoel van concentratie.

Zoals beschreven wordt door Green en Brock (2000) kan aandacht voor het verhaal ertoe leiden dat de lezer zich niet bewust is van de omgeving. De auteurs stellen, in lijn met Gerrig (1993), dat delen van de echte wereld tijdelijk buiten bereik zijn tijdens het lezen, zowel op fysiek als psychologisch niveau. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat tijdens het lezen bepaalde gebeurtenissen in de echte wereld niet opgemerkt worden. Het kan ook voorkomen dat de lezer zich tijdelijk niet bewust is van zichzelf en de tijd (Kuijpers et al., 2014).

Van Laer, De Ruyter, Visconti en Wetzels (2014) vonden in hun meta-analyse dat proefpersonen in hogere mate transportatie ervaren wanneer ze meer aandacht hebben voor het verhaal. Het afzakken van de aandacht kan dan ook leiden tot een lagere mate van transportatie. In het onderzoek van Green en Brock (2000) kregen een aantal lezers de instructie om op moeilijke woorden in de tekst te letten. De proefpersonen die deze afleidende taak kregen ervoeren in mindere mate transportatie dan de proefpersonen die deze taak niet hadden gekregen.

## **Emotionele betrokkenheid**

Green en Brock (2000) definiëren emotionele betrokkenheid als alle emotionele reacties op een verhaal. Zij beschrijven dat lezers die in hoge mate getransporteerd raken sterke emoties kunnen ervaren met betrekking tot het verhaal, zelfs wanneer ze weten dat het fictie is. Na het lezen van een verhaal dat ongelukkig afloopt kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat proefpersonen gaan nadenken over scenario's die het verhaal anders hadden kunnen laten aflopen (Gerrig, 1993).

Transportatie kan ook leiden tot sterke emotionele reacties op de personages uit het verhaal, zoals onder andere Kuijpers et al. (2014) en Busselle en Bilandzic (2009) beschrijven. Zij zien emotionele betrokkenheid als betrokkenheid bij de personen die een rol spelen in het verhaal. De lezer uit dit door zich in te leven in de personages, mee te voelen en/of zich te identificeren met de personages. Wanneer de lezer een sterke emotionele band ontwikkelt met de personages, kunnen de overtuigingen van deze personages invloed hebben op de overtuigingen van de lezer (Green en Brock, 2000).

## **Mental imagery**

Mental imagery betekent dat de lezer zich een beeld vormt bij het verhaal, zowel van de omgeving, de gebeurtenissen, als de personen in het verhaal (Kuijpers et al, 2014). Mental imagery kan gerelateerd worden aan het construct *perspective taking* van Busselle en Bilandzic (2009). Dit construct houdt in dat de lezer het perspectief van een personage uit het verhaal aanneemt, waardoor het voelt alsof de lezer de ervaringen van dat personage zelf meemaakt. Volgens Kuijpers et al. (2014) kan het proces van de lezer die zich verplaatst in een personage als een onderdeel van mental imagery gezien worden, omdat de lezer op die manier het perspectief van het verhaal aanneemt. Dit zorgt ervoor dat de beelden die de lezer zich vormt bij het verhaal vanuit het perspectief van het verhaal gevormd worden.

Mental imagery is bovendien van belang omdat het als effect heeft dat een verhaal realistischer lijkt. Wanneer lezers zich beelden vormen bij een verhaal zou dat ertoe leiden tot dat lezers meer samenhang zien in het verhaal, en een samenhangend verhaal zorgt ervoor dat het verhaal realistischer lijkt (Green, 2004). Wanneer een verhaal niet realistischer lijkt, kan dat ervoor zorgen dat lezers minder aandacht hebben voor het verhaal. Dit zorgt vervolgens voor een mindere mate van transportatie. Door de verminderde aandacht verwerkt de lezer het verhaal namelijk vanuit een buitenperspectief en niet meer vanuit het perspectief van het verhaal zelf (Bilandzic & Busselle, 2011). Mental imagery kan er dus voor zorgen dat een

verhaal samenhang heeft, waardoor het realistischer lijkt. Hierdoor kunnen lezers de aandacht beter bij het verhaal houden en wordt het proces van transportatie minder verstoord.

## **Overtuigingen**

Uit het onderzoek van Green en Brock (2000) is gebleken dat transportatie overtuigingen die in lijn zijn met het verhaal tot stand kan brengen bij de lezer; een hogere mate van transportatie leidt tot meer overtuigingen die in lijn zijn met het verhaal. De onderzoekers lieten de proefpersonen een verhaal lezen van een meisje dat aangevallen werd in een winkelcentrum. De in hogere mate getransporteerde proefpersonen waren na het lezen sterker overtuigd dat winkelcentra gevaarlijke plekken zijn dan de in lagere mate getransporteerde proefpersonen. Dat een hogere mate van transportatie leidt tot meer overtuigingen die in lijn zijn met het verhaal is ook bevestigd door onder andere Green (2004) en Braverman (2008). Uit Appel en Richter (2007) blijkt bovendien dat dit niet alleen een kortetermijneffect is, maar vooral een langetermijneffect. De proefpersonen waren twee weken na het lezen van het verhaal zekerder van de overtuigingen die ze over hadden genomen uit het verhaal dan direct na het lezen.

Green en Brock (2000) hebben in hun onderzoek ook aangetoond dat in hoge mate getransporteerde proefpersonen minder kritisch zijn dan in lage mate getransporteerde proefpersonen. Proefpersonen die in hogere mate getransporteerd waren konden minder fouten vinden in een verhaal dan in lagere mate getransporteerde proefpersonen. Door de hoge mate van transportatie waren de proefpersonen minder kritisch. Dit zou kunnen verklaren waarom in hoge mate getransporteerde proefpersonen meer overtuigingen uit een verhaal overnemen dan in lage mate getransporteerde proefpersonen, de in hoge mate getransporteerde proefpersonen zijn namelijk minder kritisch.

Green (2004) suggereert dat naast de mate van transportatie realisme van belang zou kunnen zijn voor het effect van transportatie op het overnemen van overtuigingen. Ze beweert dat wanneer de gebeurtenissen uit het verhaal realistisch lijken, dit ervoor zou kunnen zorgen dat overtuigingen die uit die gebeurtenissen blijken ook meer effect hebben op de lezer. Het is namelijk zo dat zelfs als de lezers weten dat het verhaal fictie is, ze nog steeds echte emoties kunnen ervaren met betrekking tot het verhaal. Gerrig (1993) heeft bijvoorbeeld aangetoond dat proefpersonen na het lezen van een verhaal met een ongelukkig einde gingen nadenken over scenario's die het verhaal anders hadden kunnen doen aflopen.

Naast dat realisme van belang zou kunnen zijn voor het effect van transportatie op het overnemen van overtuigingen, zouden lezers door realistische verhalen ook overtuigd kunnen

raken van de mogelijkheid dat de gebeurtenissen uit het verhaal echt zouden kunnen gebeuren (Green, 2004). Hieruit blijkt niet alleen het belang van realisme voor het overnemen van overtuigingen uit het verhaal, maar ook het belang van mental imagery en emotionele betrokkenheid. Mental imagery laat een verhaal realistischer lijken volgens Green (2004), wat belangrijk is voor het overnemen van overtuigingen. Emotionele betrokkenheid zorgt voor een band tussen de lezer en de personages, waardoor de overtuigingen van de personages de overtuigingen van de lezer kunnen beïnvloeden (Green & Brock, 2000).

### **Attitude**

Behalve op overtuigingen zou transportatie ook invloed kunnen uitoefenen op attitudes. Een attitude wordt door Eagly en Chaiken (1993) gedefinieerd als “a psychological tendency that is expressed by evaluating a particular entity with some degree of favor or disfavor” (p. 1). Overtuigingen verschillen van attitudes in de zin dat attitudes evaluatief van aard zijn, terwijl overtuigingen descriptief van aard zijn. Van overtuigingen kan vastgesteld worden of deze correct of incorrect zijn, maar bij attitudes is dat onmogelijk (Hoeken, Hornikx & Hustinx, 2012).

De relatie tussen transportatie en attitude is nog niet eerder onderzocht. Daarom wordt in het huidige onderzoek de relatie tussen de mate van transportatie en de attitude ten opzichte van een stelling over fastfood gemeten. Er is gekozen voor een stelling over fastfood omdat het verhaal dat de proefpersonen zullen lezen gaat over twee mensen met obesitas waarvan het appartement bezaaid ligt met verpakkingen van fastfood. Een van de twee personen bezwijkt uiteindelijk. Het onderzoek van Green en Brock (2000) heeft aangetoond dat een hogere mate van transportatie leidt tot overname van overtuigingen die in lijn zijn met het verhaal. Wanneer getransporteerde proefpersonen de overtuiging ‘fastfood eten is slecht’ zouden overnemen (omdat een van de hoofdpersonen uit het verhaal bezwijkt), zou dat ook kunnen leiden tot een negatievere attitude ten opzichte van het eten van fastfood.

### **Instructies**

Wanneer transportatie effect heeft op overtuigingen en er eventueel een relatie bestaat tussen transportatie en attitudes, is het interessant om na te gaan of transportatie zelf ook beïnvloed of opgewekt kan worden. Daarom hebben Green en Brock (2000) geprobeerd om transportatie te beïnvloeden door middel van het geven van instructies bij het lezen van het verhaal. Het geven van een afleidende taak tijdens het lezen leidde tot een lagere mate van transportatie, maar instructies met als doel het verhogen van de mate van transportatie, zoals ‘gebruik uw

aandacht tijdens het lezen en denk na over wat er gebeurt in het verhaal', hadden geen effect. Green (2004) heeft in haar onderzoek nogmaals geprobeerd om transportatie te beïnvloeden met instructies, maar dit had wederom geen effect. De instructies in haar onderzoek waren vergelijkbaar met die uit het onderzoek van Green en Brock (2000). Haar verklaring is dat de instructies waarschijnlijk moeilijk op te volgen waren, omdat er geen specifieke technieken werden beschreven over hoe de proefpersonen de staat die in de instructies beschreven werd konden bereiken. Daarom oppert ze dat de instructies gedetailleerder zouden moeten zijn om een effect op de mate van transportatie uit te oefenen. Deze instructies zouden dan gedetailleerd in moeten gaan op één aspect van transportatie, bijvoorbeeld op emotionele betrokkenheid of mental imagery (Green, 2004). In het huidige onderzoek is ervoor gekozen om gedetailleerde instructies te geven met betrekking tot mental imagery, omdat proefpersonen waarschijnlijk makkelijker aangespoord kunnen worden om zich een beeld te vormen bij een verhaal dan om een emotionele band te krijgen met de gebeurtenissen en hoofdpersonen in een verhaal. De instructies gaan specifiek in op mental imagery en op hoe de proefpersonen ervoor kunnen zorgen dat ze zich een beeld van de situaties, omgeving en personen uit het verhaal vormen.

### **Geslacht**

Behalve dat transportatie mogelijk beïnvloed kan worden door een hogere mate van mental imagery bij het verhaal, zijn er ook andere aspecten die invloed zouden kunnen hebben op de mate van transportatie. In meerdere onderzoeken is geslacht meegenomen als variabele, maar de resultaten zijn wisselend. In het onderzoek van Green en Brock (2000) werden vier experimenten uitgevoerd en het verschilde per experiment of geslacht invloed had op transportatie. Wanneer er een invloed van geslacht was, dan waren het de vrouwen die in hogere mate getransporteerd waren. Dit zou onder andere verklaard kunnen worden doordat vrouwen over het algemeen meer empathisch zijn dan mannen (Eisenberg & Lennon, 1983). Door dit empathische vermogen zouden vrouwen zich meer kunnen inleven in de hoofdpersonen van het verhaal. Dit heeft te maken met het aspect emotionele betrokkenheid van transportatie. Als vrouwen in hogere mate emotioneel betrokken raken bij een verhaal, is de kans groot dat ze ook in hogere mate transportatie ervaren. Green en Brock (2000) vonden tijdens het ontwikkelen van hun schaal om transportatie te meten inderdaad dat vrouwen een hogere mate van transportatie vertoonden dan mannen doordat ze in hogere mate emotioneel betrokken waren bij het verhaal. In de daadwerkelijke vier experimenten waren de resultaten echter wisselend.

Een andere mogelijke verklaring voor de invloed van geslacht op transportatie is leesgedrag. Een survey in de Verenigde Staten heeft aangetoond dat vrouwen meer lezen dan mannen (National Endowment for the Arts, 2008). Van Laer et al. (2014) stellen dat vrouwen hierdoor waarschijnlijk beter bekend zijn met bepaalde onderwerpen en genres van verhalen en daarom in hogere mate getransporteerd worden dan mannen. Deze gedachtegang sluit aan bij de bevinding van Green (2004) dat voorkennis over het onderwerp van het verhaal leidt tot een hogere mate van transportatie. Er zijn echter ook onderzoeken waarin geslacht geen invloed had op de mate van transportatie, bijvoorbeeld in het onderzoek van Green (2004). In het huidige onderzoek zal nog een keer getoetst worden of geslacht invloed heeft op transportatie en of de invloed van de instructies op transportatie verschillend is voor mannen en vrouwen.

### **Onderzoeksvragen**

Uit het bovenstaande kunnen uiteindelijk twee onderzoeksvragen afgeleid worden. De eerste onderzoeksvraag is:

In hoeverre hebben geslacht en gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery invloed op de mate van transportatie, en is het effect van de instructies verschillend voor mannen en vrouwen?

Green (2004) suggereerde dat de instructies die zij gebruikte in haar onderzoek niet leidden tot een hogere mate van transportatie omdat er niet duidelijk werd gemaakt hoe de proefpersonen de staat die werd beschreven konden bereiken. Gedetailleerde instructies, die wel handvaten bieden over hoe de beschreven staat te bereiken, zouden volgens Green (2004) wel moeten leiden tot een hogere mate van transportatie. *Daarom is de hypothese dat proefpersonen die gedetailleerde instructies op het gebied van mental imagery ontvangen een hogere mate van transportatie vertonen dan proefpersonen die algemene instructies ontvangen.*

Wat betreft geslacht, uit onderzoek in de Verenigde Staten is gebleken dat vrouwen meer lezen dan mannen (National Endowment of the Arts, 2008). Vrouwen zijn daardoor beter bekend met bepaalde onderwerpen en genres van verhalen, waardoor ze in hogere mate getransporteerd zouden worden dan mannen (Van Laer et al., 2014; Green, 2004). Echter, de resultaten van onderzoeken naar het effect van geslacht op transportatie zijn wisselend. Er is daarom geen specifieke verwachting wat betreft het effect van geslacht op transportatie.

De tweede onderzoeksvraag die wordt gesteld is:



In hoeverre bestaat er een verband tussen de mate van transportatie en attitude?

De attitude zal gemeten worden aan de hand van een stelling over fastfood. Deze stelling sluit aan bij het verhaal, aangezien er in het verhaal twee mensen centraal staan die veel fastfood eten. *Er wordt verwacht dat lezers die een hogere mate van transportatie ervaren een negatievere attitude hebben ten opzichte van het eten van fastfood.* In het onderzoek van Green en Brock (2000) leidde een hogere mate van transportatie namelijk tot minder kritische proefpersonen die overtuigingen die in lijn waren met het verhaal overnamen. Deze overgenomen overtuigingen zouden kunnen leiden tot een negatieve attitude ten opzichte van het eten van fastfood.

## **Methode**

Het doel van het huidige onderzoek was om te analyseren of proefpersonen door gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery een hogere mate van transportatie ervoeren dan door niet gedetailleerde, algemene instructies. Daarnaast werd gemeten of geslacht invloed had op de mate van transportatie en of het effect van de instructie verschillend was voor mannen en vrouwen. Tot slot werd gemeten of er een verband bestond tussen transportatie en de attitude over een stelling over het eten van fastfood.

## **Materiaal**

De onafhankelijke variabele in dit onderzoek was de instructie die de proefpersonen kregen voorafgaand aan het lezen. Er bestonden twee niveaus van het materiaal; een algemene, niet gedetailleerde instructie en een wel gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery. De gedetailleerde instructie met betrekking op mental imagery was als volgt: *‘Probeer uw aandacht bij het verhaal te houden en lees het zoals u normaal gesproken ook een verhaal zou lezen. Gebruik uw fantasie tijdens het lezen van het verhaal, probeer de omgeving waarin het verhaal zich afspeelt te visualiseren en de acties van de personages voor u te zien. Stel u voor dat de hoofdpersoon voor u staat, beeld u in wat er gebeurt en let goed op wat alle personages doen.’* De algemene instructie luidde: *‘Probeer uw aandacht bij het verhaal te houden en lees het zoals u normaal gesproken ook een verhaal zou lezen.’* Alle proefpersonen hebben het verhaal ‘De mensen die alles lieten bezorgen’ van Rob van Essen (2014) gelezen. Dit verhaal bestaat uit 2982 woorden. Het genre is literaire fictie. Aan het verhaal werd niks veranderd.

## **Proefpersonen**

In totaal hebben er 120 proefpersonen deelgenomen aan het experiment. Na het controleren van de antwoorden op de manipulatiecheck is echter geconcludeerd dat 21 proefpersonen de manipulatie niet goed hadden begrepen. Deze proefpersonen zijn daarom uitgesloten van de analyses. Van de overgebleven 99 proefpersonen waren er 45 ingedeeld in de groep met gedetailleerde instructies en 54 in de groep met algemene instructies. Van de proefpersonen was 58.6% vrouw. De gemiddelde leeftijd was 32.42 jaar ( $SD = 15.25$ ) en varieerde van 17 tot en met 82 jaar. Het meest frequente opleidingsniveau was wo propedeuse (28.3%). Het opleidingsniveau varieerde van vmbo tot wo. De meeste proefpersonen gaven aan dat hun favoriete genre thriller was (22.2%).

Uit een onafhankelijke t-toets bleek dat de gemiddelde leeftijd gelijk was voor de twee groepen ( $t(97) = 0.28, p = .782$ ). De gemiddelden en standaarddeviaties per groep zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1. Gemiddelden en standaarddeviaties voor leeftijd in jaren voor de twee groepen (gedetailleerde instructie en algemene instructie)

	Leeftijd		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>n</i>
Gedetailleerde instructie	32.81	15.58	45
Algemene instructie	31.96	15.00	54

Vervolgens zijn er drie chi-kwadraat toetsen uitgevoerd om te analyseren of geslacht, opleidingsniveau en genrevoorkeur gelijk verdeeld waren over de twee groepen. Uit een chi-kwadraat toets bleek dat geslacht gelijk verdeeld was over de twee groepen ( $\chi^2(1) = 0.31, p = .576$ ). Uit een chi-kwadraat toets bleek dat ook opleidingsniveau gelijk verdeeld was over de twee groepen ( $\chi^2(8) = 10.44, p = .235$ ). Uit de laatste chi-kwadraat toets bleek dat genrevoorkeur gelijk verdeeld was over de twee groepen ( $\chi^2(7) = 3.73, p = .810$ ). De verdeling van respectievelijk geslacht, opleidingsniveau en genrevoorkeur in percentages is weergegeven in de Tabellen 2, 3 en 4.

Tabel 2. De verdeling van geslacht over de twee groepen (gedetailleerde instructie en algemene instructie) in percentages

		Gedetailleerde instructie	Algemene instructie
Man	%	44.4	38.9
Vrouw	%	55.6	61.1
<i>n</i>		45	54

Tabel 3. De verdeling van hoogst afgeronde opleiding over de twee groepen (gedetailleerde instructie en algemene instructie) in percentages

		Gedetailleerde instructie	Algemene instructie
Vmbo	%	6.7	0.0
Havo	%	2.2	0.0
Atheneum	%	8.9	7.4
Gymnasium	%	6.7	5.6
Mbo	%	2.2	7.4
Hbo propedeuse	%	11.1	3.7
Hbo	%	22.2	24.1
Wo propedeuse	%	28.9	27.8
Wo	%	11.1	24.1
<i>N</i>		45	54

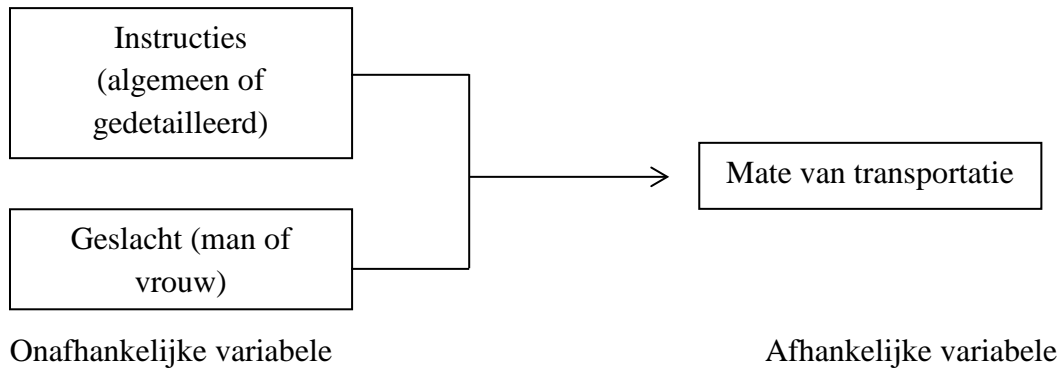
Tabel 4. De verdeling van genrevoorkeur over de twee groepen (gedetailleerde instructie en algemene instructie) in percentages

		Gedetailleerde instructie	Algemene instructie
Thriller	%	20.0	24.1
Drama	%	8.9	14.8
Literaire fictie	%	11.1	13.0
Romantisch	%	20.0	13.0
Fantasy	%	20.0	14.8
Sciencefiction	%	2.2	0.0
Non-fictie	%	8.9	13.0
Anders	%	8.9	7.4
<i>n</i>		45	54

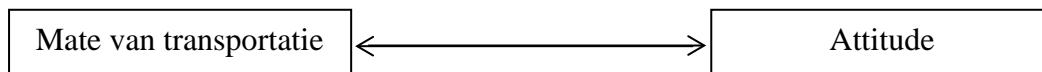
### Onderzoeksontwerp

Er was sprake van een tussenproefpersoonontwerp. Het experiment had een 2x2 ontwerp. In het onderzoek werd gemeten of de onafhankelijke variabelen ‘instructies’ (algemene instructie of gedetailleerde instructie) en ‘geslacht’ (man of vrouw) invloed hadden op de afhankelijke variabele ‘mate van transportatie’. Daarnaast werd onderzocht of er een relatie

bestond tussen ‘mate van transportatie’ en ‘attitude’. Het onderzoeksontwerp is schematisch weergegeven in Figuur 1 en 2.



**Figuur 1.** Analysemodel voor de onafhankelijke variabelen instructies (algemeen of gedetailleerd) en geslacht (man of vrouw) en de afhankelijke variabele mate van transportatie



**Figuur 2.** Analysemodel voor het mogelijke verband tussen de mate van transportatie en attitude

### Instrumentatie

In dit onderzoek werd de invloed van gedetailleerde instructies op de mate van transportatie gemeten. Daarnaast werd gemeten of geslacht de mate van transportatie beïnvloedde en of het effect van de instructies verschillend was voor mannen en vrouwen. Tot slot is ook geanalyseerd of er een relatie bestond tussen de mate van transportatie en attitude.

De mate van transportatie werd gemeten aan de hand van de Story World Absorption Scale (Kuijpers et al., 2014). In deze schaal zijn items verwerkt over aandacht, transportatie, emotionele betrokkenheid en mental imagery. Wanneer er in dit onderzoek gesproken wordt over transportatie, dan wordt de hele schaal bedoeld, niet alleen de subschaal ‘transportatie’. Alle items werden gemeten op zevenpunts Likert-schalen, die liepen van ‘helemaal mee oneens’ tot ‘helemaal mee eens’. De betrouwbaarheid van totale schaal was goed:  $\alpha = .917$ . De schaal bestond in totaal uit achttien items. Een aantal voorbeelden van de items: ‘Ik was zo geconcentreerd aan het lezen dat ik de wereld om mij heen even was vergeten’, ‘de wereld van het verhaal voelde tijdens het lezen soms dichterbij dan de wereld om mij heen’, ‘ik voelde me verbonden met de hoofdpersoon in dit verhaal’ en ‘tijdens het lezen van dit verhaal kon ik de situaties die beschreven werden voor me zien’.

Om de attitude over de stelling met betrekking tot het eten van fastfood te meten werd

een schaal gebruikt die is ontwikkeld door Fishbein en Ajzen (2010). De proefpersonen gaven hun attitude aan over de volgende stelling: 'Ik vind het eten van fastfood:' Vervolgens werd de attitude gemeten aan de hand van vijf zevenpunts semantische differentiaal (goed – slecht, onplezierig – plezierig, schadelijk – voordelig, interessant – vervelend en verstandig – onverstandig). De betrouwbaarheid van deze schaal was adequaat:  $\alpha = .714$ . Er is gekozen voor een stelling over het eten van fastfood omdat de twee personen met obesitas in het verhaal veel fastfood eten.

## **Procedure**

De proefpersonen zijn geworven op verschillende plekken, bijvoorbeeld op de Radboud Universiteit of binnen de familie. Ze werden aangesproken met de vraag of ze mee zouden willen doen aan een onderzoek over verhalen voor een bachelorscriptie. De proefpersonen werden niet ingelicht over het doel van het onderzoek, zodat ze van tevoren niet wisten dat het onderzoek over transportatie ging. Wanneer iemand akkoord ging, werd deze persoon meegenomen naar een rustige ruimte. Als eerste kreeg de proefpersoon een papier met daarop de introductie tot het onderzoek. Deze introductie is opgenomen in Bijlage 1. De proefpersoon vulde daarna een toestemmingsverklaring in om aan te geven dat hij/zij instemde met deelname aan het onderzoek. Een voorbeeld van een toestemmingsverklaring is opgenomen in Bijlage 2. Vervolgens kreeg de proefpersoon, afhankelijk van in welke groep hij/zij was ingedeeld, de gedetailleerde of algemene instructie te lezen op papier. Na het lezen werd gevraagd of de proefpersoon de instructie begreep. Als dit niet het geval was werd er uitleg gegeven, deze uitleg was voor iedere proefpersoon hetzelfde. Wanneer de instructie duidelijk was, kreeg de proefpersoon het verhaal op papier. Ondertussen werd de vragenlijst online geopend via Qualtrics zodat de proefpersoon deze direct in kon gaan vullen na het lezen van het verhaal.

Het experiment werd individueel afgenomen. Tijdens de afname van het experiment bleef de onderzoeker in de buurt voor het geval van vragen. Wanneer de proefpersoon klaar was met het lezen van het verhaal werd het papier met de instructie erop weggenomen. De proefpersoon kon dan de vragenlijst in gaan vullen. Als eerste werden de vragen van de Story World Absorption Scale (Kuijpers et al., 2014) beantwoord, daarna de vragen over de attitude (Fishbein & Ajzen, 2010). Hierna werd door middel van een open vraag de manipulatiecheck uitgevoerd. Na de manipulatiecheck volgden er zes vragen over de leesgewoonten van de proefpersoon. De vragenlijst werd afgesloten met vragen over leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De proefpersonen hebben hun leeftijd zelf ingevuld in een open vraag.

Voor hoogst afgeronde opleiding werden de volgende antwoordcategorieën gehanteerd: vmbo havo, atheneum, gymnasium, mbo, hbo propedeuse, hbo, wo propedeuse en wo. De gemiddelde afdruk van het experiment duurde ongeveer 15 tot 25 minuten, afhankelijk van de leesnelheid van de proefpersoon. Wanneer de proefpersoon klaar was met het experiment werd deze bedankt voor zijn/haar deelname en werd er verteld wat het doel van het experiment was.

De proefpersonen zijn geworven door vijf verschillende onderzoekers. Hierdoor is het experiment afgenomen in verschillende ruimtes. Er werd zoveel mogelijk geprobeerd om het experiment af te nemen in een rustige ruimte, maar het kan zijn voorgekomen dat er af en toe geluiden van buiten de ruimte kwamen. Dit kan als een storende factor zijn ervaren door de proefpersonen.

### **Statistische toetsing**

Er is een tweeweg variantie-analyse uitgevoerd om te analyseren of het type instructie en geslacht invloed hadden op de mate van transportatie en of het effect van de instructie verschillend was voor mannen en vrouwen. Daarnaast is aan de hand van een correlatie gemeten of er een relatie bestond tussen de mate van transportatie en de attitude ten opzichte van een stelling over het eten van fastfood.

## Resultaten

Het doel van dit onderzoek was om te analyseren of gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery leiden tot een hogere mate van transportatie. Er werd ook onderzocht of geslacht invloed had op de mate van transportatie en of het effect van de instructie verschillend was voor mannen en vrouwen. Daarnaast werd gemeten of er een relatie bestond tussen mate van transportatie en attitude. De relevante gemiddelden en standaarddeviaties zijn weergegeven in Tabel 5.

Uit een tweeweg variantie-analyse bleek een significant hoofdeffect van manipulatie ( $F(1) = 9.38, p = .003$ ). Het bleek dat proefpersonen die de gedetailleerde instructie hadden ontvangen ( $M = 5.01, SD = 0.14$ ) in hogere mate transportatie ervoeren dan de proefpersonen die de algemene instructie hadden ontvangen ( $M = 4.43, SD = 0.13$ ). Uit de tweeweg variantie-analyse bleek ook een significant hoofdeffect van geslacht ( $F(1) = 5.50, p = .021$ ). Vrouwen ( $M = 4.94, SD = 0.12$ ) ervoeren in hogere mate transportatie dan mannen ( $M = 4.50, SD = 0.14$ ). Er trad geen interactie-effect op tussen manipulatie en geslacht ( $F(1) = 2.34, p = .130$ ). Het effect van de instructie was niet verschillend voor mannen en vrouwen.

Uit een correlatie voor de mate van transportatie en de attitude over het eten van fastfood bleek er geen significant verband te bestaan ( $r_s(99) = -.05, p = .649$ ).

Tabel 5. Gemiddelden (standaarddeviaties tussen haakjes) voor de mate van transportatie weergegeven voor mannen en vrouwen die of de algemene of de gedetailleerde instructie ontvingen. Tevens zijn de gemiddelden (standaarddeviaties tussen haakjes) apart weergegeven bij totaal voor proefpersonen die de algemene instructie ontvingen en proefpersonen die de gedetailleerde instructie ontvingen en voor mannen en vrouwen (1 = helemaal mee oneens, 7 = helemaal mee eens)

	Man ( $n = 41$ )	Vrouw ( $n = 58$ )	Totaal
Algemene instructies ( $n = 54$ )	4.06 (0.20)	4.80 (0.16)	4.43 (0.13)
Gedetailleerde instructies ( $n = 45$ )	4.93 (0.21)	5.09 (0.19)	5.01 (0.14)
Totaal	4.50 (0.14)	4.94 (0.12)	



## Conclusie

In dit onderzoek werd geanalyseerd of gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery invloed hadden op de mate van transportatie. Daarnaast werd gemeten of geslacht invloed uitoefende op de mate van transportatie en of de instructies een verschillend effect hadden op mannen en vrouwen. Ten slotte werd onderzocht of er een relatie bestond tussen mate van transportatie en attitude.

De eerste onderzoeksvraag van het huidige onderzoek luidde: *In hoeverre hebben geslacht en gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery invloed op de mate van transportatie, en is het effect van de instructies verschillend voor mannen en vrouwen?* Uit de resultaten bleek dat het type instructie invloed uitoefent op de mate van transportatie. Proefpersonen die de gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery ontvingen voordat ze het verhaal lasen rapporteerden in hogere mate transportatie dan proefpersonen die de algemene instructie ontvingen. Hiermee is de hypothese dat de gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery zou leiden tot een hogere mate van transportatie dan de algemene instructie bevestigd. Daarnaast had geslacht invloed op de mate van transportatie. Het bleek dat vrouwen in hogere mate transportatie rapporteerden dan mannen. Het effect van de instructie was echter niet verschillend voor mannen en vrouwen.

De tweede onderzoeksvraag was: *In hoeverre bestaat er een verband tussen de mate van transportatie en attitude?* De attitude werd onderzocht ten opzichte van het eten van fastfood, aangezien de hoofdpersonen uit het verhaal veel fastfood aten en obesitas hadden. Er werd geen relatie gevonden tussen de mate van transportatie en de attitude ten opzichte van het eten van fastfood.

## Discussie

Zoals bleek uit de resultaten voor de eerste onderzoeksvraag leidde de gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery tot een verhoging van de mate van transportatie in vergelijking met de algemene instructie. Uit eerdere onderzoeken van Green (2004) en Green en Brock (2000) bleek dat alleen algemene, niet gedetailleerde instructies geen effect hadden op de mate van transportatie. Het huidige onderzoek heeft de verwachting van Green (2004) dat gedetailleerde instructies die specifiek ingaan op één aspect van het construct transportatie wel effect hebben op de mate van transportatie bevestigd. Er werden in de gedetailleerde instructie duidelijke handvaten geboden om de staat die in de instructie werd beschreven te kunnen bereiken. Dit was volgens Green (2004) een voorwaarde waardoor

gedetailleerde instructies wel zouden werken en algemene, niet gedetailleerde instructies niet. Daarnaast suggereert het feit dat gedetailleerde instructies met betrekking tot mental imagery de mate van transportatie verhogen dat mental imagery inderdaad een onderdeel is van het construct transportatie. Echter, dit is in het huidige onderzoek alleen indirect getest, dus deze bevinding kan niet dienen als direct bewijs voor het feit dat mental imagery een onderdeel is van transportatie.

Geslacht bleek ook invloed te hebben op de mate van transportatie. Vrouwen rapporteerden een hogere mate van transportatie dan mannen. Dit komt overeen met twee van de vier experimenten beschreven in Green en Brock (2000) waarin vrouwen een hogere mate van transportatie ervoeren dan mannen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat vrouwen over het algemeen meer lezen dan mannen (National Endowment for the Arts, 2008), waardoor ze waarschijnlijk ook beter bekend zijn met bepaalde onderwerpen van verhalen (Van Laer et al., 2014). Green (2004) stelt namelijk dat voorkennis over het onderwerp van een verhaal kan leiden tot een hogere mate van transportatie.

Eisenberg en Lennon (1983) stellen bovendien dat vrouwen een groter empathisch vermogen hebben dan mannen. Hierdoor zouden vrouwen meer emotioneel betrokken kunnen raken bij een verhaal. Aangezien emotionele betrokkenheid een onderdeel is van transportatie, zou een hogere mate van emotionele betrokkenheid ook kunnen leiden tot een hogere mate van transportatie. Deze theorie komt overeen met een van de resultaten van Green en Brock (2000). Tijdens de ontwikkeling van hun schaal om transportatie te meten rapporteerden vrouwen een hogere mate van transportatie dan mannen. Het bleek dat dit het effect was van de verhoogde emotionele betrokkenheid die vrouwen hadden bij het verhaal. De resultaten van het huidige onderzoek lijken de theorieën over waarom vrouwen in hogere mate transportatie zouden ervaren dan mannen te bevestigen. Aan de andere kant zijn er ook onderzoeken bekend waarin geslacht geen invloed had op de mate van transportatie, zoals in twee van de vier experimenten van Green en Brock (2000) en in het onderzoek van Green (2004). Het huidige onderzoek versterkt de positie van de theorie die stelt dat vrouwen in hogere mate transportatie ervaren dan mannen, maar door de wisselende resultaten uit vorige onderzoeken is er meer onderzoek naar het effect van geslacht op de mate van transportatie nodig.

Uit het onderzoek van Green en Brock (2000) bleek dat vrouwen alleen een hogere mate van transportatie ervoeren in experiment twee en drie, wanneer de proefpersonen instructies kregen vooraf aan het lezen van het verhaal. Dit verhaal was hetzelfde verhaal dat werd gebruikt in experiment een, maar tijdens dat experiment werden geen instructies

gegeven en werd er geen effect van geslacht gevonden. Tijdens experiment vier was er ook geen effect van geslacht, maar tijdens dit experiment lazen de proefpersonen een ander verhaal dan in experiment een, twee en drie. De resultaten lijken te suggereren dat de instructies die gegeven werden in experiment twee en drie een sterker effect hadden op vrouwen dan op mannen, aangezien vrouwen tijdens die experimenten in hogere mate transportatie ervoeren dan mannen. Echter, Green en Brock (2000) hebben niet gemeten of het effect van de instructies verschillend was voor mannen en vrouwen. In het huidige onderzoek is dit wel gemeten, maar het effect was niet verschillend voor mannen en vrouwen. Er is daarom verder onderzoek nodig naar het mogelijke verschil in effect van instructies tussen mannen en vrouwen.

Uit de resultaten voor de tweede onderzoeksvraag bleek dat er geen relatie bestond tussen de mate van transportatie en de attitude ten opzichte van het eten van fastfood. Er werd verwacht dat hoe hoger de mate van transportatie was, hoe negatiever de attitude over het eten van fastfood zou zijn. Uit het onderzoek van Green en Brock (2000) bleek namelijk dat een hogere mate van transportatie leidde tot overname van overtuigingen die in lijn zijn met het verhaal. Wanneer getransporteerde proefpersonen de overtuiging 'fastfood eten is slecht' zouden overnemen, zou dat ook kunnen leiden tot een negatievere attitude ten opzichte van het eten van fastfood. Dit was echter niet het geval. De relatie tussen de mate van transportatie en attitude is nog niet eerder onderzocht, dus het is mogelijk dat er geen relatie bestaat. Het is echter ook mogelijk dat de proefpersonen van zichzelf al een negatieve attitude hadden over het eten van fastfood. De meeste mensen weten immers dat het eten van fastfood niet gezond is. In dat geval zou een hogere mate van transportatie niet hoeven leiden tot een negatievere attitude, omdat de proefpersonen vooraf aan het lezen al een negatieve attitude hadden en deze attitude bevestigd werd door het verhaal. Bovendien is het mogelijk dat de attitude van de proefpersonen al te sterk gevormd was om nog te kunnen beïnvloeden. Olson en Zanna (1993) beschrijven namelijk dat sterke attitudes meestal moeilijk te beïnvloeden zijn.

### **Limitaties en aanbevelingen**

Zoals ieder onderzoek gaat ook dit onderzoek gepaard met een aantal beperkingen. Allereerst is het mogelijk dat hoewel de proefpersonen deelnamen aan het experiment in een rustige ruimte, er toch af en toe geluiden te horen waren van buiten de ruimte. Dit kan de leeservaring van de proefpersonen hebben verstoord. Er is door de onderzoekers echter altijd geprobeerd om het experiment af te nemen in een zo rustig en stil mogelijke ruimte. Aan de andere kant is het meestal ook niet volkomen stil wanneer de proefpersonen thuis, in een niet-experimentele

setting, een verhaal zouden lezen, dus het hoeft niet als storend te zijn ervaren. Voor vervolgonderzoek is het toch aan te raden om het experiment in een zo rustig mogelijke ruimte af te nemen, om eventueel storende geluiden uit te kunnen sluiten.

Ten tweede bleek uit de manipulatiecheck dat de instructies niet voor iedere proefpersoon duidelijk waren. De proefpersonen waarbij dit het geval was zijn uitgesloten van de analyses, waardoor er minder data beschikbaar was om te analyseren. Naast dat de instructies door een aantal proefpersonen niet goed zijn begrepen, kan het zijn gebeurd dat enkele proefpersonen de verkeerde versie van de vragenlijst hebben ingevuld. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een proefpersoon die in de groep met de algemene instructie was ingedeeld de vragenlijst heeft ingevuld die bedoeld was voor proefpersonen die de gedetailleerde instructie kregen, omdat de onderzoeker onopzettelijk de verkeerde versie van de vragenlijst had geopend. Dit zou ook een verklaring kunnen zijn voor een aantal verkeerde antwoorden op de manipulatiecheck. Het is daarom raadzaam om in vervolgonderzoek te werken met één versie van de vragenlijst, waarin een vraag is verwerkt over in welke groep de proefpersoon is ingedeeld. De onderzoeker geeft dan van tevoren aan de proefpersonen aan in welke groep zij zijn ingedeeld (bijvoorbeeld groep een voor de gedetailleerde instructie en groep twee voor de algemene instructie). Een andere aanbeveling voor volgende onderzoeken is om meer aandacht te besteden aan de instructies, zodat de proefpersonen de instructie die ze krijgen beter onthouden.

Ten derde is de attitude gemeten over een stelling waarvan het mogelijk is dat proefpersonen er voor het lezen van het verhaal al een sterke attitude over hadden. Om meer kennis op te doen over de mogelijke relatie tussen de mate van transportatie en attitude is het voor vervolgonderzoek van belang om vooraf aan het lezen van het verhaal een vooronderzoek met betrekking tot de attitude uit te voeren. Op deze manier kunnen de attitude voor en na het lezen van het verhaal met elkaar vergeleken worden.

Tot slot zou een interessante stap voor volgend onderzoek zijn om proefpersonen vooraf aan het lezen een gedetailleerde instructie te geven die betrekking heeft op een ander onderdeel van het construct transportatie, bijvoorbeeld emotionele betrokkenheid. Op deze manier kan vastgesteld worden of een gedetailleerde instructie ook effect heeft wanneer deze ingaat op een ander onderdeel van transportatie dan mental imagery.

### **Implicaties**

Het huidige onderzoek versterkt de positie van de theorie dat vrouwen in hogere mate transportatie ervaren dan mannen. Uit eerdere onderzoeken zijn echter wisselende resultaten

bekend. Zo rapporteerden vrouwen een hogere mate van transportatie dan mannen in de helft van de experimenten van Green en Brock (2000), maar in de andere helft van de experimenten was er geen effect van geslacht op transportatie. Green (2004) vond ook geen effect van geslacht op transportatie. Bovendien lijken de resultaten van Green en Brock (2000) te suggereren dat er een verschil bestaat in het effect van instructies tussen mannen en vrouwen, maar in het huidige onderzoek werd er geen verschil gevonden. Voordat er praktische implicaties kunnen worden gegeven met betrekking tot geslacht en transportatie is er dus eerst meer onderzoek nodig naar het effect van geslacht op de mate van transportatie en naar het verschil in effect van instructies tussen mannen en vrouwen.

Uit het huidige onderzoek bleek geen relatie tussen de mate van transportatie en attitude. Hier is echter ook meer onderzoek naar nodig, aangezien er nog geen eerder onderzoek is gedaan naar deze mogelijke relatie. Al bestaat er mogelijk geen verband tussen transportatie en attitude, er is wel meermaals aangetoond dat transportatie invloed kan hebben op de overtuigingen van mensen (Braverman, 2008; Appel & Richter, 2007; Green, 2004; Green & Brock, 2000). Uit het huidige onderzoek is gebleken dat transportatie zelf ook beïnvloed kan worden, namelijk door het geven van een gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery. Kortom, de bevinding van het huidige onderzoek dat een gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery de mate van transportatie kan verhogen toont aan dat als verhalen ingezet zouden worden als middel om overtuigingen te veranderen, het raadzaam is om mensen vooraf aan het lezen een gedetailleerde instructie met betrekking tot mental imagery te geven. Op deze manier is het mogelijk dat de mate van transportatie wordt verhoogd en dat de kans op het overnemen van overtuigingen uit het verhaal toeneemt.

## Referenties

- Appel, M., & Richter, T. (2007). Persuasive effects of fictional narratives increase over time. *Media Psychology, 10*(1), 113-134. doi: 10.108/15213260701301194
- Bilandzic, H., & Busselle, R. W. (2008). Transportation and transportability in the cultivation of genre-consistent attitudes and estimates. *Journal of Communication, 58*(3), 508-529. doi: 10.1111/j.1460-2466.2008.00397.x
- Bilandzic, H., & Busselle, R. W. (2011). Enjoyment of films as a function of narrative experience, perceived realism and transportability. *Communications, 36*(1), 29-50. doi: 10.1515/comm.2011.002
- Braverman, J. (2008). Testimonials versus informational persuasive messages: The moderating effect of delivery mode and personal involvement. *Communication Research, 35*(5), 666-694. doi: 10.1177/0093650208321785
- Busselle, R. W., & Bilandzic, H. (2009). Measuring narrative engagement. *Media Psychology, 12*(4), 321-347. doi: 10.1080/15213260903287259
- Cloin, M., Kamphuis, C., Schols, M., Tiessen-Raaphorst, A., & Verbeek, D. (2011). *Nederland in een dag*. Geraadpleegd van [http://www.scp.nl/Publicaties/Alle\\_publicaties/Publicaties\\_2011/Nederland\\_in\\_een\\_dag](http://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2011/Nederland_in_een_dag)
- Eagly, A. H., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of attitudes*. San Diego, CA: Harcourt Brace Jovanovich College Publishers.
- Eisenberg, N., & Lennon, R. (1983). Sex differences in empathy and related capacities. *Psychological Bulletin, 94*(1), 100. doi: 10.1037/0033-2909.94.1.100
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. New York: Psychology Press.
- Gerrig, R. J. (1993). *Experiencing narrative worlds: On the psychological activities of reading*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Green, M. C. (2004). Transportation into narrative worlds: The role of prior knowledge and perceived realism. *Discourse Processes, 38*(2), 247-266. doi: 10.1207/s15326950dp3802\_5

- Green, M. C., & Brock, T. C. (2000). The role of transportation in the persuasiveness of public narratives. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79(5), 701. doi: 10.1037/0022-3514.79.5.701
- Hoeken, H., & Hornikx, J. en Hustinx, L. (2012). *Overtuigende teksten: onderzoek en ontwerp*. Bussum, Nederland: Coutinho.
- Kuijpers, M. M., Hakemulder, F., Tan, E. S., & Doicaru, M. M. (2014). Exploring absorbing reading experiences: Developing and validating a self-report scale to measure story world absorption. *Scientific Study of Literature*, 4(1), 89-122. doi: /10.1075/ssol.4.1.05kui
- Mar, R. A., Oatley, K., Hirsh, J., Dela Paz, J., & Peterson, J. B. (2006). Bookworms versus nerds: Exposure to fiction versus non-fiction, divergent associations with social ability, and the simulation of fictional social worlds. *Journal of Research in Personality*, 40(5), 694-712. doi: 10.1016/j.jrp.2005.08.002
- National Endowment for the Arts. (2008). *Reading on the rise: A new chapter in American literacy*. Geraadpleegd van <https://www.arts.gov/publications/reading-rise-new-chapter-american-literacy>
- Olson, J. M., & Zanna, M. P. (1993). Attitudes and attitude change. *Annual review of psychology*, 44(1), 117-154. doi: 10.1146/annurev.ps.44.020193.001001
- Van Essen, R. (2014). *Hier wonen ook mensen*. Amsterdam, Nederland: Atlas Contact.
- Van Laer, T., De Ruyter, K., Visconti, L. M., & Wetzels, M. (2014). The extended transportation-imagery model: A meta-analysis of the antecedents and consequences of consumers' narrative transportation. *Journal of Consumer Research*, 40(5), 797-817. doi: 10.1086/673383

## **Bijlage 1**

### **Introductie bij het onderzoek**

Welkom bij dit onderzoek,

Dit onderzoek zal gaan over het lezen van verhalen. U zult straks eerst een kort verhaal lezen en vervolgens een aantal vragenlijsten invullen over uw leesbeleving. Het onderzoek zal ongeveer 20-25 minuten in beslag nemen.

Er zal een onderzoeker bij het onderzoek aanwezig zijn, dus u kunt tijdens het onderzoek steeds vragen stellen mocht iets onduidelijk zijn. Deelname aan dit onderzoek is geheel vrijblijvend, u kunt ieder moment stoppen met het onderzoek. De gegevens van het onderzoek zullen gebruikt worden voor een bachelorscriptie.

Als u instemt met deelname aan het onderzoek, zouden we willen vragen of u hiervoor de toestemmingsverklaring wilt invullen. Hierna zullen we beginnen met het onderzoek.

Alvast hartelijk bedankt voor uw waardevolle deelname aan onze bachelorscriptie. Als u nog vragen heeft over deelname aan dit onderzoek, kunt u die nu stellen.



## Bijlage 2

### Voorbeeld toestemmingsverklaring

Naam onderzoek: Inleven in verhalen

Verantwoordelijke onderzoeker: Maarten Haarhuis, Rosa van der Laag, Cecile van de Kamp,  
Iris Delmee en Katharina Lechtape

#### *Verklaring deelnemer*

Ik heb uitleg gekregen over het doel van het onderzoek. Ik heb vragen mogen stellen over het onderzoek. Ik neem vrijwillig aan het onderzoek deel. Ik begrijp dat ik op elk moment tijdens het onderzoek mag stoppen als ik dat wil. Ik begrijp hoe de gegevens van het onderzoek bewaard zullen worden en waarvoor ze gebruikt zullen worden. Ik stem in met deelname aan het onderzoek.

Naam:..... Geboortedatum:.....

Handtekening:..... Datum:.....

#### *Verklaring uitvoerend onderzoeker*

Ik verklaar dat ik de hierboven genoemde persoon juist heb geïnformeerd over het onderzoek en dat ik mij houd aan de richtlijnen voor onderzoekers zoals verwoord in het protocol van de Ethische Toetsingscommissie Geesteswetenschappen

Naam:.....

Handtekening:..... Datum:.....