

Het effect van instructies op de mate van transportatie in geschreven verhalen en de relatie tussen transportatie, attitude en gedragsintentie

*The effect of instructions on transportation in
written stories and the relationship between
transportation, attitude and behavioural
intention*



Naam: Iris Delmee

Studie: Communicatie- en Informatiewetenschappen

Begeleider bachelor scriptie: Marloes Mak

Datum: 6 juni 2017

Radboud Universiteit



Inhoudsopgave

<i>Samenvatting</i>	3
<i>1. Inleiding</i>	4
1.1 De bouwstenen van verhalen	4
1.2 Transportatie in verhalen	4
1.3 De mate van transportatie manipuleren	5
1.4 Mental imagery	6
1.5 Effecten van transportatie	7
1.5.1 Attitude	7
1.5.2 Gedrag	9
1.6 Relevantie	10
<i>2. De onderzoeksmethode</i>	11
2.1 Materiaal	12
2.2 Proefpersonen	13
2.3 Onderzoeksontwerp	15
2.4 Instrumentatie	15
2.5 Procedure	17
2.6 Statistische toetsing	18
<i>3. Resultaten</i>	18
<i>4. Conclusie en discussie</i>	21
4.1 Conclusie	21
4.2 Discussie	21
<i>5. Bibliografie</i>	25
<i>6. Bijlagen</i>	27
Bijlage 1: Gedragsintentie meetinstrument	27
Bijlage 2: Script voor de introductie	27

Samenvatting

Uit eerder onderzoek (Green & Brock, 2000; Green, 2004) bleek dat het erg lastig is de mate van transportatie in verhalen bij lezers te manipuleren. Ook is er weinig bekend over het effect van transportatie op de attitude ten aanzien van het gedrag en de gedragsintentie. In dit onderzoek is gepoogd de vraag te beantwoorden in hoeverre instructies op het gebied van mental imagery de mate van transportatie kunnen beïnvloeden. Daarnaast is gekeken in hoeverre de mate van transportatie correleert met de attitude en de gedragsintentie ten aanzien van de kwestie in het verhaal. Kennis op dit gebied is zinvol binnen de narratieve communicatie. De onderzoeksvragen zijn beantwoord middels een experiment, waarbij proefpersonen ofwel een niet-gedetailleerde ofwel een gedetailleerde instructie op het gebied van mental imagery te lezen kregen alvorens zij een verhaal moesten lezen. Het verhaal was voor alle proefpersonen gelijk en hierin stonden de thema's overgewicht en fastfood centraal. Na het lezen van het verhaal werd middels schalen de mate van transportatie en de attitude en de gedragsintentie van de proefpersonen gemeten. Uit het onderzoek bleek dat het mogelijk is met een gedetailleerde instructie de mate van transportatie positief te beïnvloeden. De mate van transportatie nam als gevolg van de instructie namelijk toe. Daarnaast werd in dit onderzoek een correlatie gevonden tussen de mate van transportatie en de gedragsintentie van proefpersonen ten aanzien van het eten van fastfood. Tussen de attitude ten aanzien van de kwestie in het verhaal, namelijk overgewicht en fastfood, en de mate van transportatie kon geen correlatie gevonden worden. De resultaten van het onderzoek laten zien dat het mogelijk is middels een instructie de mate van transportatie te beïnvloeden en dat er een correlatie lijkt te bestaan tussen de mate van transportatie en gedragsintentie.

Sleutelwoorden: mental imagery, transportatie, verhalen, attitude, gedragsintentie, narratieve communicatie.

1. Inleiding

Het gevoel compleet in een verhaal op te gaan zal veel lezers niet onbekend zijn. Tijdens het lezen van een verhaal kan men de wereld om zich heen totaal vergeten en compleet opgaan in de in het verhaal gecreëerde wereld. De transportatie in een verhaal, een verschijnsel waarbij het denkvermogen compleet wordt gebruikt voor het opgaan in een verhaal, is een veelvuldig onderzocht fenomeen. Hoewel cognitieve aandacht, emotionele betrokkenheid en mental imagery, het inbeelden in een verhaal, veelvuldig in relatie worden gebracht met transportatie, is de relatie tussen deze onderdelen nog erg onduidelijk (Green & Brock, 2000; Kuijpers, Hakemulder, Tan & Doicaru, 2014). In dit onderzoek zal de vraag centraal staan wat de rol van instructies op het gebied van mental imagery is voor de mate van transportatie en wat voor effecten transportatie heeft op de attitude en gedragsintentie na het lezen van een verhaal. Het onderzoek zal zich hierbij richten op geschreven verhalen.

1.1 De bouwstenen van verhalen

Volgens Van Laer, De Ruyter, Visconti en Wetzels (2014) kan er onderscheid gemaakt worden tussen een verhaal en een narratief. Bij een verhaal gaat het om datgene wat door de verteller geproduceerd wordt. Bij een narratief gaat het om de manier waarop de ontvanger een verhaal consumeert en daardoor op een bepaalde manier interpreteert. Daarbij moet een verhaal volgens Green en Brock (2000) onbeantwoorde vragen opwekken en bestaan uit een onopgelost probleem en nog niet afgeronde activiteiten. In dat verhaal moeten de karakters in aanraking komen met een of meerdere crisissen, die opgelost kunnen worden. De verhaallijn moet daarbij bestaan uit een begin, midden en einde, die door de lezer ook zo te herkennen zijn (Green & Brock, 2000).

1.2 Transportatie in verhalen

Als lezer kun je het gevoel hebben je compleet in een verhaal te verliezen. Dit verschijnsel, transportatie, wordt door Green en Brock (2000) gedefinieerd als een proces, waarbij het complete denkvermogen gebruikt wordt voor de gebeurtenissen die plaatsvinden in een verhaal. Het gevolg hiervan is volgens Green en Brock (2000) dat de echte wereld deels onbereikbaar wordt. Daarnaast kan transportatie ook leiden tot het voelen van sterkere emoties en een hogere motivatie. Tot slot kan het ertoe leiden dat de lezer door de ervaringen in het verhaal enigszins verandert. Green en

Brock (2000) maken bij transportatie onderscheid tussen drie onderdelen, namelijk cognitieve aandacht, emotionele betrokkenheid en imagery.

Ook Kuijpers, Hakemulder, Tan en Doicaru (2014) houden zich bezig met transportatie. Zij ontwikkelden de Story World Absorption Scale, een schaal die middels vier constructen meet in hoeverre lezers als het ware door een verhaal opgeslokt worden. Ze maken hierbij onderscheid tussen de aandacht voor het verhaal, de emotionele betrokkenheid, mental imagery en transportatie. Daarbij definiëren ze transportatie in het bijzonder als het gevoel van het betreden van een verhaalwereld, zonder het compleet verliezen van het contact met de echte wereld.

Hoewel Green en Brock (2000) imagery, cognitieve aandacht en emotionele betrokkenheid zien als onderdeel van transportatie, beschouwen Kuijpers et al. (2014) transportatie als een losstaand construct naast emotionele betrokkenheid, mental imagery en aandacht, die wel aan elkaar gerelateerd zijn. Deze verschillende benaderingen van Green en Brock (2000) en Kuijpers et al. (2014) laten zien dat er nog onduidelijkheid is over de relatie tussen transportatie en de overige constructen. Meer onderzoek is nodig om deze relatie te doorgronden.

1.3 De mate van transportatie manipuleren

Zowel Green en Brock (2000) als Kuijpers et al. (2014) ontwikkelden schalen voor het meten van de mate van transportatie. Deze schalen zijn veelvuldig gebruikt om de mate van transportatie te meten, maar hiermee is ook geprobeerd om te onderzoeken of het mogelijk is deze mate van transportatie te manipuleren. Uit het onderzoek van Green en Brock (2000) bleek dat het manipuleren van de mate van transportatie erg lastig is. Door middel van instructies probeerden Green en Brock (2000) de mate van transportatie te verhogen, te verlagen of op basisniveau te houden. In het eerste geval kregen de proefpersonen de opdracht zich in de hoofdrol te verplaatsen, in het tweede geval moesten de proefpersonen zich focussen op bepaalde woorden en in het laatste geval werd aan de proefpersonen gevraagd hun aandacht bij het verhaal te houden. Het lukte Green en Brock (2000) in drie van hun experimenten niet de manipulatie te laten slagen. In het vierde experiment lieten Green en Brock (2000) proefpersonen voor het lezen van het verhaal een aantal vragen over hun taak beantwoorden en werd er gebruik gemaakt van een ander verhaal. Het verhaal dat Green en Brock (2000) in hun vierde experiment gebruikten leidde bij de proefpersonen tot een gemiddelde mate van transportatie. Doordat het verhaal in de eerste drie experimenten erg goed

geschreven was, is het mogelijk dat ook proefpersonen, die de opdracht kregen het verhaal normaal te lezen, in het verhaal gezogen werden, met als gevolg dat ook bij deze proefpersonen een hoge mate van transportatie geconstateerd werd. Na deze aanpassingen lukte het wel door middel van de manipulatie de mate van transportatie significant te beïnvloeden.

Green (2004) probeerde in haar experiment opnieuw de mate van transportatie te beïnvloeden. Green (2004) probeerde bij een groep de transportatie te verhogen, door hen de opdracht te geven het verhaal ontspannen te lezen. Bij de tweede groep probeerde Green (2004) de mate van transportatie te verlagen door proefpersonen de taak te geven de inhoud van het verhaal kritisch te bekijken. De controlegroep kreeg geen opdracht. Na het lezen van een deel van het verhaal kregen de proefpersonen nog een schriftelijke herinnering van hun opdracht. De instructies bleken de mate van transportatie niet significant te beïnvloeden, ondanks dat de manipulatiecheck liet zien dat proefpersonen zich de opdracht wel konden herinneren. Volgens Green (2004) is het mogelijk dat de proefpersonen meer gedetailleerde instructies nodig hebben. Green (2004) oppert om bijvoorbeeld extra in te spelen op de mate van mental imagery of de mate van empathie te manipuleren. De onderzoeken van Green en Brock (2000) en Green (2004) tonen aan dat het manipuleren van transportatie erg lastig is en onderzoek nodig is om duidelijkheid te krijgen over welke aspecten effect hebben op de mate van transportatie.

1.4 Mental imagery

Green (2004) oppert dat het beïnvloeden van mental imagery een manier kan zijn om de mate van transportatie te manipuleren. Green en Brock (2000) onderscheiden mental imagery als een apart onderdeel van transportatie, waarbij het gaat om het inbeelden van een verhaal. Kuijpers et al. (2014) omschrijven mental imagery als visuele beelden, die ontstaan tijdens het lezen van een verhaal. Deze visualisering van het verhaal kan helpen bij een diepere onderdompeling in de wereld van het verhaal. Volgens Kuijpers et al. (2014) is deze dimensie juist bij geschreven verhalen van belang, omdat de lezer bij geschreven verhalen gedwongen is zijn denkvermogen te benutten om zich wat wordt beschreven in de tekst in te beelden.

De relatie tussen mental imagery en transportatie is nog erg onduidelijk en vrij weinig onderzocht en biedt dus ruimte voor meer onderzoek. De suggestie van Green (2004), dat het beïnvloeden van mental imagery een manier kan zijn om transportatie

te manipuleren, en de observering van Kuijpers et al. (2014), dat mental imagery juist bij geschreven verhalen van belang is, leidt tot de volgende onderzoeksvraag:

Onderzoeksvraag 1 *In hoeverre hebben gedetailleerde instructies op het gebied van mental imagery invloed op de mate van transportatie?*

De suggestie van Green (2004), dat het beïnvloeden van mental imagery middels een instructie wel een effectieve manier zou kunnen zijn om de mate van transportatie te beïnvloeden, leidt daarbij tot de volgende verwachting:

H1: Instructies op het gebied van mental imagery, voorafgaand aan een geschreven verhaal, hebben een positieve invloed op de mate van transportatie die lezers ervaren.

1.5 Effecten van transportatie

Er is al veelvuldig onderzoek gedaan naar de effecten die een hoge mate van transportatie kan hebben. Zo beïnvloedt de mate van transportatie de emoties die lezers bij een verhaal voelen (Banerjee & Greene, 2012; Green, Brock & Kaufman, 2004), maar ook het plezier waarmee lezers een verhaal lezen (Busselle & Bilandzic, 2009; Tal-Or & Cohen, 2010; Bilandzic & Busselle, 2011). Een ander effect van transportatie is het effect op de overtuigingen, ofwel attitudes, van lezers tegenover de gebeurtenissen en thema's in een verhaal (Green, 2004; Banerjee & Greene, 2012; Van Laer et al., 2014). Een tot dusver nog nauwelijks onderzocht effect, is het effect van de mate van transportatie op de gedragsintentie van de lezers van een verhaal om iets aan het thema in het verhaal te doen. Op deze laatste twee effecten, namelijk de attitude en gedragsintentie, zal dit onderzoek dieper in gaan.

1.5.1 Attitude

In het model van Green (2004) worden drie mogelijke routes tot attitudeverandering als gevolg van een hoge mate van transportatie beschreven. Allereerst kan een hoge mate van transportatie ertoe leiden dat de lezer minder tegenargumenten en negatieve reacties ontwikkelt en daardoor eerder het standpunt van het verhaal aanneemt. Ten tweede kan de ervaren transportatie ervoor zorgen dat de lezer gaat meevoelen met de karakters in het verhaal, wat leidt tot attitudeverandering. Tot slot kan een hoge mate van transportatie ervoor zorgen dat het verhaal als realistisch en geloofwaardig

wordt beschouwd, waardoor de attitude verandert. De laatste route onderzocht Green (2004) in een experiment, waarin zij bewijs vond voor haar hypothese. In haar artikel wijst ze erop dat meer onderzoek naar de relatie tussen transportatie en attitudevorming nodig is.

Dat transportatie effect heeft op de attitudevorming toonden ook Van Laer et al. (2014) aan in hun onderzoek. In het onderzoek van Van Laer et al. (2014) ging het daarbij om geschreven verhalen, maar bijvoorbeeld ook om films. Door middel van een meta-analyse vonden zij ondersteuning voor de hypothese, dat hoe meer de mate van transportatie toeneemt, hoe meer de gevormde overtuigingen, attitudes en intenties in lijn zijn met een verhaal. Het ging hierbij om overtuigingen en attitudes ten aanzien van het verhaal zelf. Met intenties wordt de mate bedoeld waarin de ontvangers van het verhaal geneigd zijn om een actie te ondernemen naar aanleiding van het verhaal. Daarnaast leidt meer transportatie tot het ontstaan van meer affectieve reacties in lijn met het verhaal en minder kritische gedachten tegenover het verhaal.

In het kader van een onderzoek naar anti-drugs verhalen toonden Banerjee en Greene (2012) aan dat de mate van transportatie in anti-drugs verhalen een rol speelt bij de overtuigingen tegenover het gebruik van drugs, in dit geval cocaïne. Proefpersonen kregen vier testimonials te lezen, waarin de negatieve gevolgen van cocaïnegebruik werden benadrukt. Meer transportatie bleek het aantal positieve, cognitieve reacties op het verhaal significant te beïnvloeden, wat weer leidde tot grotere anti-cocaïne overtuigingen. Het ging daarbij om overtuigingen ten aanzien van de effecten van cocaïne, zoals het krijgen van een depressie of het beschadigen van de hersenen als gevolg van cocaïnegebruik. Het onderzoek van Banerjee en Greene (2012) laat zien dat verhalen ook in het geval van gezondheidskwesties van waarde kunnen zijn bij het beïnvloeden van de attitude.

Green (2004) en Van Laer et al. (2014) lieten zien dat een hoge mate van transportatie in een verhaal samenhangt met een attitude die in lijn is met het verhaal. Banerjee en Greene (2012) toonden in hun onderzoek aan dat een hoge mate van transportatie in een verhaal ook bij complexere kwesties, zoals het gebruik van cocaïne, positief samenhangt met de attitude ten aanzien van deze kwestie. Op basis hiervan is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Onderzoeksvraag 2 In hoeverre heeft de mate van transportatie in een verhaal invloed op de attitude tegenover de kwestie in het verhaal?

Op basis van de genoemde onderzoeken (Green, 2004; Van Laer et al., 2014; Banerjee & Greene, 2014) kan verwacht worden dat de attitude van lezers, die een hogere mate van transportatie in het verhaal ervaren, meer in lijn is met de kwestie in het verhaal. Dit leidt daarom tot de volgende hypothese:

H2: Lezers die meer transportatie ervaren als gevolg van het lezen van het verhaal, zijn meer geneigd een attitude te vormen, die in lijn is met het verhaal.

1.5.2 Gedrag

Behalve de invloed van verhalen op attitudeverandering, kunnen verhalen ook invloed hebben op daadwerkelijk gedrag. Uit onderzoek van Mar, Oatley, Hirsh, Dela Paz en Peterson (2006) bleek dat er een positieve relatie bestaat tussen de hoeveelheid fictie die mensen lezen en het sociaal en empathisch gedrag dat mensen rapporteren te vertonen. Mar et al. (2006) noemen hiervoor drie mogelijke verklaringen. De eerste verklaring is dat lezers van fictie vaker in aanraking komen met informatie over sociaal gedrag en sociale vaardigheden, die op een concrete manier zijn geïntegreerd in verhalen. Een andere oorzaak kan zijn, dat door het lezen van verhalen mensen hun sociale vaardigheden kunnen aanscherpen en hun gedrag daardoor beter kunnen aanpassen op basis van feedback uit hun omgeving. Hierdoor kunnen mensen die fictie lezen deze vaardigheden in het echte leven extra oefenen. Een laatste verklaring voor de relatie tussen het lezen van fictie en sociaal en empathisch gedrag zou kunnen zijn dat empathische mensen simpelweg meer kunnen genieten van het lezen van fictie en daarom ook meer fictie lezen. Hoewel deze verklaringen niet onderzocht zijn, geeft het onderzoek van Mar et al. (2006) wel aan dat verhalen van invloed kunnen zijn op het gedrag dat mensen vertonen.

Mar et al. (2006) toonden aan dat het lezen van fictie in het algemeen gedrag kan beïnvloeden. Er kan echter ook specifiek gekeken worden naar het effect van afzonderlijke verhalen op gedrag en in het bijzonder de invloed van de mate van transportatie daarbij. Johnson (2012) liet tijdens zijn experiment proefpersonen een verhaal lezen, waarna zij schalen moesten invullen om hun mate van transportatie en de mate van affectieve empathie als gevolg van het lezen van het verhaal te meten. Tot slot liet de leider van het experiment aan het einde van het experiment een aantal pennen vallen, om te kijken welke proefpersonen prosociaal gedrag vertoonden. De

proefpersonen wisten niet dat dit onderdeel van het experiment was. De resultaten toonden aan dat hogere transportatie leidde tot meer affectieve empathie en dat deze proefpersonen uiteindelijk ook meer prosociaal gedrag vertoonden; zij hielpen vaker bij het oprapen van de pennen.

Hoewel het onderzoek van Johnson (2012) aantoont dat de mate van transportatie in een verhaal invloed kan hebben op het gedrag van lezers van een verhaal, is het lastig in te schatten of deze resultaten ook gelden wanneer het gaat om complexer gedrag. Het is dus zinvol om te kijken hoe dit zit bij complexere kwesties. Daarbij kan het zinvol zijn om te kijken naar gedragsintenties, omdat het in veel gevallen lastig is daadwerkelijk gedrag te meten. Op basis hiervan is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Onderzoeksvraag 3 In hoeverre heeft de mate van transportatie in een verhaal invloed op de gedragsintentie ten aanzien van de kwestie in het verhaal?

Op basis van het onderzoek van Mar et al. (2006), dat aantoont dat het lezen van fictie samenhangt met sociaal gedrag, en de conclusie van Johnson (2012), dat transportatie leidt tot prosociaal gedrag, kan het volgende verwacht worden:

H3: Lezers die meer transportatie ervaren als gevolg van het lezen van het verhaal, zijn meer geneigd een gedragsintentie te vormen, die in lijn is met het verhaal.

1.6 Relevantie

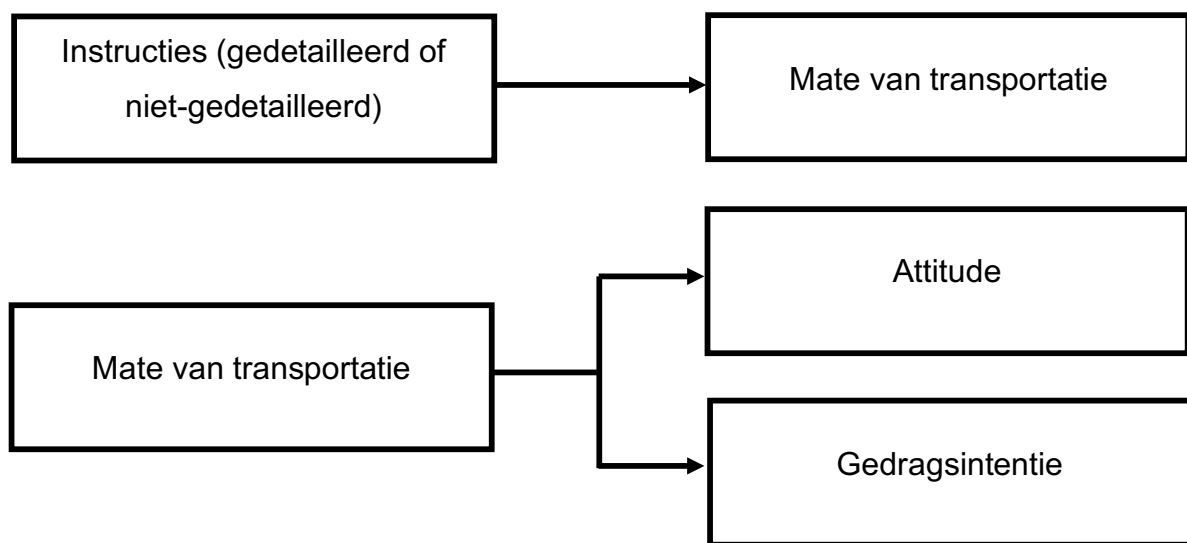
Er is al veelvuldig onderzoek gedaan naar de mate van transportatie in verhalen en de effecten daarvan, zoals hevigere emoties, meer leesplezier, maar ook attitudeverandering en gedragseffecten. Toch blijkt het lastig te doorgronden welke factoren transportatie beïnvloeden en wat de relatie is tussen mental imagery en transportatie. Het is daarom zinvol om te onderzoeken in hoeverre een instructie op het gebied van mental imagery de mate van transportatie kan beïnvloeden en wat de effecten hiervan zijn. Daarbij is in dit onderzoek gekeken naar de effecten van een hoge mate van transportatie op de attitude en gedragsintentie van lezers. Er is dus nog geen antwoord op de drie onderzoeksvragen die hier centraal staan:

Onderzoeksvraag 1 *In hoeverre hebben gedetailleerde instructies op het gebied van mental imagery invloed op de mate van transportatie?*

Onderzoeksvraag 2 *In hoeverre heeft de mate van transportatie in een verhaal invloed op de attitude tegenover de kwestie in het verhaal?*

Onderzoeksvraag 3 *In hoeverre heeft de mate van transportatie in een verhaal invloed op de gedragsintentie ten aanzien van de kwestie in het verhaal?*

2. De onderzoeksmethode



Onafhankelijke variabelen

Afhankelijke variabelen

Figuur 1. Analysemodel

De onderzoeksvragen zijn onderzocht door middel van een kwantitatief onderzoek in de vorm van een experiment. De onafhankelijke variabele was de instructie (gedetailleerd of niet-gedetailleerd, nominaal) voorafgaand aan het verhaal. De afhankelijke variabele hiervan was de mate van transportatie (interval). Vervolgens werd onderzocht of de mate van transportatie van invloed was op de attitude (interval) en de gedragsintentie (interval), die gevormd werden als gevolg van het lezen van het verhaal. Hierbij was de mate van transportatie de onafhankelijke variabele en de attitude en gedragsintentie waren de afhankelijke variabelen.

2.1 Materiaal

De onafhankelijke variabelen in dit onderzoek waren de instructies (gedetailleerd of niet-gedetailleerd) en de mate van transportatie. De mate van transportatie is geoperationaliseerd door middel van de Story World Absorption Scale van Kuijpers et al. (2014), waarbij de mate van transportatie kon variëren van 1 (laag) tot 7 (hoog). De instructies (gedetailleerd of niet-gedetailleerd) zijn gemanipuleerd door middel van een opdracht tijdens het experiment. Er waren daarbij twee groepen, in de ene groep was de opdracht zeer gedetailleerd en in de andere juist niet. De gedetailleerde instructie luidde als volgt:

‘Probeer uw aandacht bij het verhaal te houden en lees 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 niet-gedetailleerde instructie klonk als volgt:

‘Probeer uw aandacht bij het verhaal te houden en lees het zoals u normaal gesproken ook een verhaal zou lezen.’

De gedetailleerde instructies zijn gebaseerd op basis van de aspecten die Kuijpers et al. (2014) in hun Story World Absorption Scale noemen als onderdeel van mental imagery. In het onderzoek van Green (2004) werd namelijk geopperd, dat door in te spelen op de mate van mental imagery de mate van transportatie beïnvloed zou kunnen worden.

Na het lezen van de instructie (gedetailleerd of niet-gedetailleerd) kregen de proefpersonen een verhaal te lezen. Dit verhaal was voor alle proefpersonen, ongeacht de conditie, hetzelfde. Het ging om het verhaal *De mensen die alles lieten bezorgen* van Rob van Essen (2014). Hierin staat een hoofdpersoon centraal, die in aanraking komt met een Brits koppel, dat in het huis van de burens op vakantie is. Het Britse koppel heeft overgewicht en blijft gedurende hun vakantie alleen in het huis, waar zij telkens eten bestellen. Aan het einde van het verhaal wordt de vrouw van het

Britse koppel door de ambulance afgevoerd, hiervoor wordt echter geen expliciete oorzaak genoemd. De thema's in het verhaal, namelijk fastfood en overgewicht, zijn geschikt voor het meten van attitudes en gedragsintenties ten aanzien van fastfood en overgewicht.

2.2 Proefpersonen

In totaal deden 120 proefpersonen mee aan het experiment. Aan de hand van een manipulatiecheck werd gecontroleerd of de proefpersonen de instructie goed hadden begrepen. Wanneer dit niet het geval was werden deze proefpersonen verwijderd. Uiteindelijk bleven na de manipulatiecheck 100 proefpersonen over. Hiervan kregen 55 proefpersonen een zeer beknopte instructie en 45 proefpersonen kregen een gedetailleerde instructie.

Tabel 1. Verdeling van het aantal proefpersonen per geslacht onder de verschillende condities (gedetailleerde versus niet-gedetailleerde instructie)

	Gedetailleerde instructie	Niet-gedetailleerde instructie	Totaal
Man	20	22	42
Vrouw	25	33	58
Totaal	45	55	

Tabel 2. De gemiddeldes en standaardafwijkingen (tussen haakjes) voor de leeftijd van de proefpersonen per conditie (gedetailleerde versus niet-gedetailleerde instructie)

	Gedetailleerde instructie n=45	Niet-gedetailleerde instructie n=55
Leeftijd	31.96 (15.00)	32.60 (15.52)

Van de overgebleven proefpersonen was 58% vrouw. In tabel 1 is de verdeling tussen het geslacht van de proefpersonen over de twee groepen te zien. Uit een χ^2 -toets tussen de versie (niet-gedetailleerde of gedetailleerde instructie) en het geslacht van de proefpersonen bleek dat er geen verschil was tussen de versies voor wat betreft

het geslacht van de proefpersonen ($\chi^2 (1) = .20, p = .654$). De leeftijd van de proefpersonen varieerde tussen de 17 en 82 jaar met een gemiddelde leeftijd van 32.31 jaar ($SD = 15.21$). In tabel 2 zijn de gemiddeldes en standaardafwijkingen voor de leeftijd van de proefpersonen per conditie te zien. Uit een t -toets van leeftijd en versie (niet-gedetailleerde of gedetailleerde instructie) bleek er geen significant verschil te zijn tussen de proefpersonen in de verschillende versies voor wat betreft de leeftijd ($t (98) = .21, p = .834$).

Tabel 3. Verdeling van het aantal proefpersonen over de verschillende opleidingsniveaus per conditie (gedetailleerde versus niet-gedetailleerde instructie)

	Gedetailleerde instructie	Niet-gedetailleerde instructie	Totaal
Vmbo	3	0	3
Havo	1	0	1
Atheneum	4	5	9
Gymnasium	3	3	6
Mbo	1	4	5
Hbo-propedeuse	5	2	7
Hbo	10	13	23
Wo-propedeuse	13	15	28
Wo	5	13	18
Totaal	45	55	

In tabel 3 is de verdeling van het aantal proefpersonen over de verschillende opleidingsniveaus per conditie te zien. Het opleidingsniveau varieerde van vmbo tot universiteit. Het grootste deel van de proefpersonen (28%) was in het bezit van een wo-propedeuse. Uit een χ^2 -toets tussen de versie (niet-gedetailleerde of gedetailleerde instructie) en het opleidingsniveau bleek dat er geen verschil was tussen de versies voor wat betreft het opleidingsniveau ($\chi^2 (8) = 10.39, p = .239$).

Tabel 4. Verdeling van het aantal proefpersonen over hun favoriete genre per conditie (gedetailleerde versus niet-gedetailleerde instructie)

	Gedetailleerde instructie	Niet-gedetailleerde instructie	Totaal
Thriller	9	13	22
Drama	4	8	12
Literaire fictie	5	7	12
Romantisch	9	7	16
Fantasy	9	9	18
Non-fictie	4	7	11
Sciencefiction	1	0	1
Anders	4	4	8
Totaal	45	55	

In tabel 4 is de verdeling van het aantal proefpersonen over hun favoriete genre per conditie te zien. De proefpersonen hielden van verschillende genres, maar het vaakst genoemde genre was een thriller (22%). Uit een χ^2 -toets tussen de versie (niet-gedetailleerde of gedetailleerde instructie) en het genre dat de proefpersonen het liefst lezen, bleek dat er geen verschil was tussen de versies voor wat betreft de genres die proefpersonen het liefst lezen ($\chi^2 (7) = 3.50, p = .836$).

2.3 Onderzoeksontwerp

In dit onderzoek was sprake van een tussenproefpersoonontwerp, elke proefpersoon kreeg namelijk maar één instructie voorgelegd. Het betrof een gedetailleerde of een niet-gedetailleerde instructie, waarbij bij de gedetailleerde instructie werd ingespeeld op het aspect mental imagery. Hiermee werd getracht de mate van transportatie te beïnvloeden. Daarnaast werd gekeken of de mate van transportatie ook een invloed had op de attitude en gedragsintentie als gevolg van het lezen van het verhaal.

2.4 Instrumentatie

De afhankelijke variabelen zijn de mate van transportatie, de attitude en de gedragsintentie ten aanzien van het onderwerp in het verhaal. De mate van

transportatie werd gemeten door middel van de Story World Absorption Scale van Kuijpers et al. (2014), die bestaat uit vier subschalen, namelijk aandacht, transportatie, emotionele betrokkenheid en mental imagery. Hierbij is gebruik gemaakt van zevenpunts Likertschalen, met de uitersten 'volledig mee eens – volledig mee oneens'. Hoewel er bij de Story World Absorption Scale onderscheid wordt gemaakt tussen vier subschalen, is in dit onderzoek enkel gebruik gemaakt van de gemiddelde score op de Story World Absorption Scale, waarmee de algehele transportatie gemeten wordt. Hiervoor is gekozen, omdat er nog onvoldoende bekend is over de verschillende constructen van transportatie en de relatie hiertussen. In het verdere onderzoeksverslag zal met de term transportatie dan ook de gemiddelde score op de Story World Absorption Scale bedoeld worden. Het construct aandacht is gemeten aan de hand van vijf stellingen. Een voorbeeld hiervan is 'Tijdens het lezen van het verhaal vergat ik de tijd'. Het construct transportatie is gemeten middels vijf stellingen, waaronder 'Tijdens het lezen van het verhaal leek het soms alsof ik zelf ook in de wereld van het verhaal was'. Ook de emotionele betrokkenheid is gemeten middels vijf stellingen, waaronder 'Ik voelde met de hoofdpersoon in het verhaal mee'. Mental imagery is gemeten met behulp van drie stellingen, waaronder 'Tijdens het lezen van dit verhaal had ik een beeld van de hoofdpersoon voor mijn ogen'. De betrouwbaarheid van de gehele Story World Absorption Scale en daarmee de algehele transportatie was goed: $\alpha = .92$.

De attitude werd gemeten door middel van vijf zevenpunts semantische differentiaten, die zijn afgeleid van Fishbein en Ajzen (2010; geciteerd in Hoeken, Hornikx & Hustinx, 2012). De attitude ten opzichte van fastfood werd gemeten aan de hand van de volgende stelling 'Ik vind het eten van fastfood...' en vijf zevenpunts semantische schalen, met de uitersten 'goed – slecht', 'onplezierig – plezierig', 'schadelijk – voordelig', 'interessant – vervelend' en 'verstandig – onverstandig'. De betrouwbaarheid van de attitude ten opzichte van fastfood was voldoende: $\alpha = .71$.

De gedragsintentie werd onderzocht door middel van vier zevenpunts semantische schalen, die zijn afgeleid van Fishbein en Ajzen (2010; geciteerd in Hoeken, Hornikx & Hustinx, 2012). Voorbeelden van vragen zijn 'Ik ben van plan om wekelijks fastfood te eten in de komende drie maanden...' op de zevenpunts semantische schaal 'zeker niet – zeker wel' en 'Ik zal de komende drie maanden wekelijks fastfood eten' op de zevenpunts semantische schaal 'onwaarschijnlijk –

waarschijnlijk'. De schalen voor de gedragsintentie zijn te vinden in bijlage 1. De betrouwbaarheid van de gedragsintentie was goed: $\alpha = .94$.

2.5 Procedure

De proefpersonen werden in de periode van 10 tot en met 23 april 2017 benaderd om deel te nemen aan het experiment. Hierbij kregen de proefpersonen te horen dat het doel van het experiment was om meer te weten te komen over hun leeservaring. De proefpersonen werden geworven door middel van persoonlijke benadering. Aan deelname aan het experiment was geen beloning verbonden. De proefpersonen werden geïnformeerd dat hun data volledig anoniem behandeld zou worden. De leider van het experiment nam het experiment een op een af, waarbij de proefpersoon telkens individueel werd meegenomen naar een rustige ruimte. De proefpersoon kreeg hier de opdracht en het verhaal op papier te lezen en mocht vervolgens de vragen via een online vragenlijst invullen. De proefpersoon kreeg hierbij alle tijd en gelegenheid om het experiment op eigen tempo af te ronden, dit om ervoor te zorgen dat er geen storende factoren waren die de mate van transportatie zouden kunnen beïnvloeden. De afname duurde gemiddeld zo'n 20 a 25 minuten.

Het experiment begon met een korte introductie door de leider van het experiment, waarin werd uitgelegd dat het onderzoek ging over het lezen van verhalen en dat de proefpersoon te allen tijde vragen kon stellen of het experiment kon beëindigen. Het script voor de introductie is te vinden in bijlage 2. Vervolgens werd aan de proefpersoon gevraagd een toestemmingsverklaring in te vullen voor het gebruik van zijn of haar gegevens. Tijdens het experiment kreeg de proefpersoon eerst een van de instructies te lezen (gedetailleerd of niet-gedetailleerd). Vervolgens vroeg de experimentleider of de instructie duidelijk begrepen was. Uit onderzoek van Green en Brock (2000) bleek namelijk dat het stellen van deze vraag van waarde kon zijn voor het slagen van de manipulatie. Op de vraag, of de instructie goed begrepen was, werd door alle proefpersonen bevestigend geantwoord. Daarna kreeg de proefpersoon het verhaal te lezen, hierbij kon de proefpersoon tussendoor de opdracht nog bekijken. Vervolgens werd de instructie weggenomen en moest de proefpersoon de Story World Absorption Scale van Kuijpers et al. (2014) en tot slot de attitudeschalen en de schalen voor de gedragsintentie van Fishbein en Ajzen (2010; geciteerd in Hoeken, Hornikx & Hustinx, 2012) invullen. Hierna kreeg de proefpersoon de vraag om in eigen woorden de opdracht, die hij of zij voorafgaand aan het verhaal had gekregen, samen te vatten.

Deze vraag diende als manipulatiecheck bij de data-analyse. Tot slot kreeg de proefpersoon een aantal vragen over zijn of haar leesgedrag, waaronder genrevoorkeur, en daarna algemene vragen over leeftijd, opleidingsniveau en geslacht. Gedurende het experiment was de leider van het experiment beschikbaar voor eventuele vragen, hierbij mochten geen vragen gerelateerd aan het doel van het experiment worden beantwoord. Hiervoor is gekozen om eventuele beïnvloeding van de resultaten te voorkomen. Aan het einde van het experiment moest de proefpersoon de vragenlijsten inleveren en werd hierna bedankt voor zijn of haar deelname.

Er is voor gekozen de instructie (gedetailleerd of niet-gedetailleerd) en het verhaal op papier aan de proefpersonen te geven, zodat de leeservaring vergelijkbaar was met het lezen van een boek. Uit praktische overwegingen is besloten de vragenlijsten wel digitaal af te nemen, omdat de data hierdoor eenvoudiger geanalyseerd kon worden. Doordat er twee soorten instructies waren (gedetailleerd of niet-gedetailleerd), waren er ook twee digitale vragenlijsten. De digitale vragenlijsten waren exact hetzelfde, maar de links waren verschillend, zodat tijdens het analyseren van de data te herkennen was welke proefpersoon welke instructie had gekregen. Het is mogelijk dat proefpersonen de verkeerde link van de digitale vragenlijst hebben gekregen, waardoor de versie van de vragenlijst niet overeenkwam met de versie van de instructie.

2.6 Statistische toetsing

De vraag in hoeverre gedetailleerde instructies op het gebied van mental imagery invloed hebben op de mate van transportatie werd onderzocht door middel van een onafhankelijke *t*-toets. Er werd gebruikt gemaakt van een onafhankelijke *t*-toets, omdat er bij de toets slechts sprake was van één onafhankelijke variabele en er sprake was van een tussenproefpersoonontwerp.

De vraag in hoeverre de mate van transportatie in een verhaal invloed heeft op de attitude tegenover de kwestie in het verhaal en de gedragsintentie werd onderzocht door middel van het berekenen van een correlatiecoëfficiënt.

3. Resultaten

Het experiment werd opgezet om de vragen te beantwoorden of de mate van transportatie beïnvloed kan worden middels een gedetailleerde instructie op het

gebied van mental imagery en of de mate van transportatie de attitude tegenover een kwestie in een verhaal en de gedragsintentie kan beïnvloeden.

Tabel 4. Gemiddeldes en standaardafwijkingen (tussen haakjes) voor de mate van transportatie (1 = laag, 7 = hoog)

	Gedetailleerde instructie n=45	Niet-gedetailleerde instructie n=55
Transportatie	5.02 (.91)	4.50 (.99)

In tabel 4 zijn de gemiddeldes en standaardafwijkingen voor de mate van transportatie per conditie te zien. Uit een onafhankelijke *t*-toets van de instructie (gedetailleerd of niet-gedetailleerd) op de mate van transportatie bleek er een significant verschil tussen lezers die een gedetailleerde instructie kregen ten opzichte van lezers met een niet-gedetailleerde instructie ($t(98) = 2.72, p = .008$) met betrekking tot de mate van transportatie als gevolg van het lezen van het verhaal. Proefpersonen die een zeer gedetailleerde instructie op het gebied van mental imagery kregen ($M = 5.02, SD = .91$) bleken een hogere mate van transportatie te ervaren dan proefpersonen die een zeer beknopte instructie kregen ($M = 4.50, SD = .99$). Dit betekent dat hypothese 1 is aangenomen, wat wil zeggen dat instructies op het gebied van mental imagery, voorafgaand aan een verhaal, invloed hebben op de mate van transportatie die lezers ervaren.

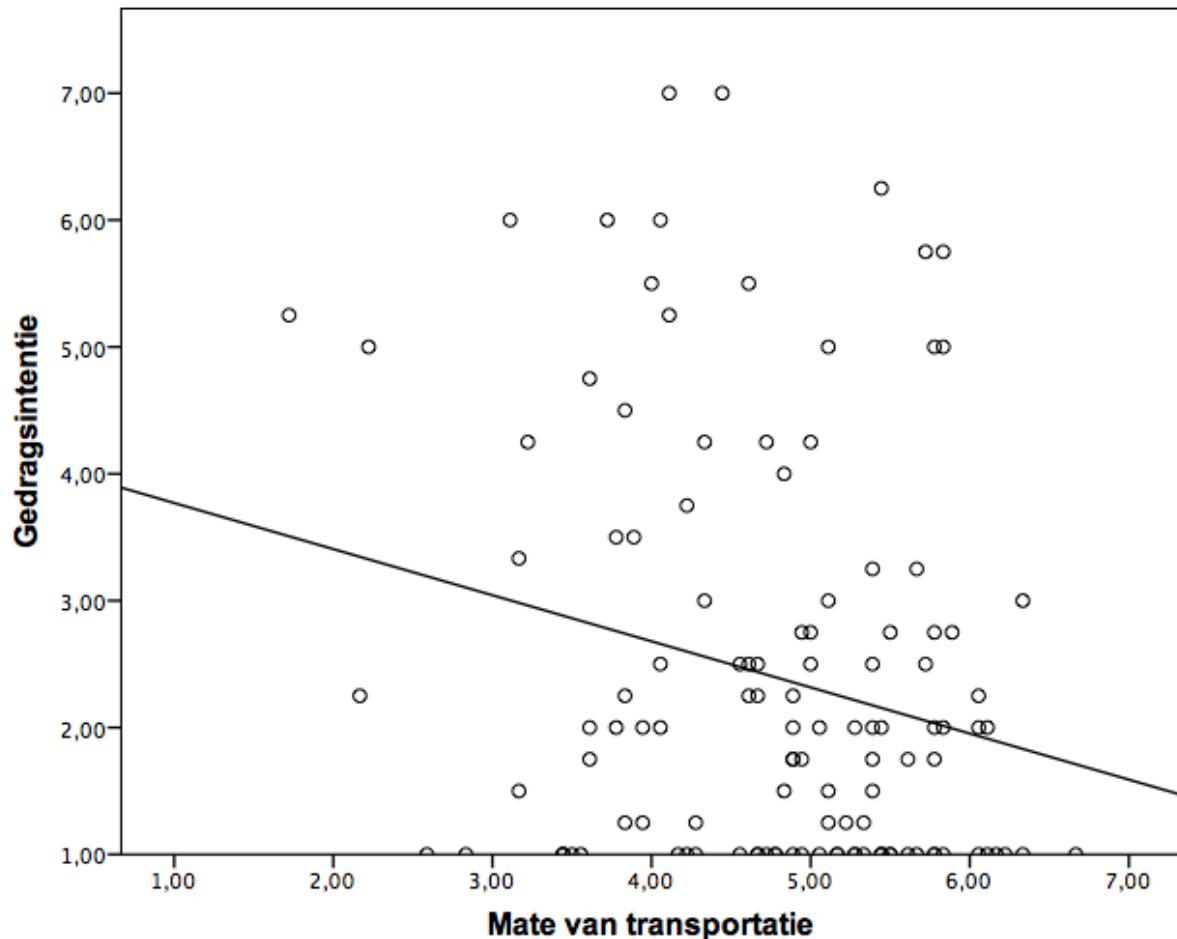
Tabel 5. Correlatie (*r*) tussen de mate van transportatie, attitude en gedragsintentie

Variabele	Attitude	Gedragsintentie
Transportatie	-.04	-.30*

* $p < .010$

In tabel 5 zijn de correlaties tussen de mate van transportatie, attitude en gedragsintentie te zien. De vraag in hoeverre de mate van transportatie in een verhaal invloed heeft op de attitude tegenover de kwestie in het verhaal en de gedragsintentie werd onderzocht door middel van het berekenen van een correlatiecoëfficiënt. Uit een eenzijdige correlatie voor de mate van transportatie en de attitude bleek er geen

significant, negatief verband te bestaan ($r_s(100) = -.04$, $p = .345$), wat wil zeggen dat hypothese 2 wordt verworpen en de door de lezer gevormde attitude niet correleert met de mate van transportatie.



Figuur 2. Spreidingsdiagram van de mate van transportatie en de gedragsintentie met een regressielijn.

Uit een correlatie voor de mate van transportatie en de gedragsintentie bleek er een significant, negatief verband te bestaan ($r_s(100) = -.30$, $p = .002$). In figuur 3 zijn het daarbij behorende spreidingsdiagram en de regressielijn te zien. Naarmate proefpersonen een hogere mate van transportatie ervoeren bleken zij een lagere gedragsintentie te hebben tegenover het eten van fastfood, oftewel zij zijn minder geneigd fastfood te consumeren. Dat wil zeggen dat er een samenhang is tussen de mate van transportatie en de gedragsintentie, het gaat hierbij echter wel om een lage correlatie. Hypothese 3 kan daarom worden aangenomen, wat wil zeggen dat de mate van transportatie samenhangt met de door de lezer gevormde gedragsintentie.

4. Conclusie en discussie

4.1 Conclusie

In het onderzoek is geprobeerd een antwoord te geven op de vraag in hoeverre gedetailleerde instructies op het gebied van mental imagery invloed hebben op de mate van transportatie en de vraag in hoeverre de mate van transportatie in een verhaal invloed heeft op de attitude tegenover de kwestie in het verhaal en de gedragsintentie. Allereerst bleek uit dit onderzoek dat door lezers voorafgaand aan een verhaal een instructie te geven op het gebied van mental imagery hun mate van transportatie beïnvloed kan worden. De gegeven instructie leidde tot een significant hogere mate van transportatie bij de proefpersonen. Hypothese 1 kan dus worden aangenomen. Ten tweede werd in dit onderzoek geen bewijs gevonden voor de vraag of de door de lezer gevormde attitude correleert met de mate van transportatie, die een lezer ervaart. Lezers die meer transportatie ervoeren, waren niet meer geneigd een attitude te vormen die in lijn was met het verhaal, dan lezers die minder transportatie ervoeren. Hypothese 2 wordt daarom verworpen. Tot slot werd in dit onderzoek een correlatie gevonden tussen de door de lezer gevormde gedragsintentie en de ervaren mate van transportatie. Dat wil zeggen dat een hoge mate van transportatie samenhangt met een positieve gedragsintentie, namelijk een lagere intentie om fastfood te eten, en andersom. Lezers die meer transportatie ervoeren als gevolg van het lezen van het verhaal, vormden dus een gedragsintentie die meer in lijn was met het verhaal. Hypothese 3 kan daarom worden aangenomen.

4.2 Discussie

Uit eerder onderzoek van Green en Brock (2000) en Green (2004) bleek dat het manipuleren van de mate van transportatie middels een instructie voorafgaand aan een verhaal erg lastig is. Het huidige onderzoek slaagde er wel in de mate van transportatie significant te beïnvloeden doormiddel van een instructie voorafgaand aan het verhaal. In het huidige onderzoek is, zoals Green (2004) opperde, getracht in te spelen op de mate van mental imagery om zo de mate van transportatie te verhogen. Daarnaast is zoals Green en Brock (2000) in een van hun experimenten deden, voordat de proefpersonen het verhaal lazen aan hen gevraagd of zij de instructie hadden begrepen. Bij Green en Brock (2000) leidde dit ertoe dat de manipulatie wel slaagde. In het huidige onderzoek leidde het geven van een gedetailleerde instructie voorafgaand aan het verhaal tot een significant hogere mate van transportatie. Wellicht

kan dit verklaard worden doordat de instructie inspeelde op het construct mental imagery en doordat na de instructie is gecontroleerd of de proefpersonen deze begrepen.

Daarnaast werd in het huidige onderzoek voor het eerst een relatie gelegd tussen de mate van transportatie en de gedragsintentie van lezers. Onderzoek van Mar et al. (2006) toonde al aan dat het lezen van fictie samenhangt met socialer gedrag en Johnson (2012) liet in zijn onderzoek zien dat een hoge mate van transportatie in een verhaal direct na het lezen kan zorgen voor socialer gedrag. In het huidige onderzoek werd echter voor het eerst getracht inzicht te verkrijgen in de relatie tussen de mate van transportatie in verhalen en de gedragsintentie ten aanzien van complexer gedrag, in dit geval het al dan niet eten van fastfood. Op basis van de resultaten van het huidige onderzoek lijkt het erop dat er een relatie is tussen de mate van transportatie en de gedragsintentie van de lezers, in ieder geval voor wat betreft het thema fastfood. Een punt van kritiek is dat de schalen voor het meten van de gedragsintentie voor het al dan niet eten van fastfood niet in een vooronderzoek zijn getest. Hoewel de schalen voor de gedragsintentie zijn afgeleid van Fishbein en Ajzen (2010), zijn de schalen in het huidige onderzoek zodanig aangepast dat deze toepasbaar zijn voor het meten van gedragsintenties ten aanzien van het consumeren van fastfood. Daarnaast is er geen daadwerkelijk gedrag gemeten, maar slechts een intentie. Het meten van de relatie tussen de mate van transportatie en daadwerkelijk gedrag is een zinvolle opgave voor vervolgonderzoek.

In tegenstelling tot wat uit eerdere onderzoeken bleek (Van Laer et al, 2004; Johnson, 2012), werd in het huidige onderzoek geen relatie gevonden tussen de mate van transportatie en de attitude van de proefpersonen. In het onderzoek van Van Laer et al. (2004) ging het echter om attitudes ten aanzien van het verhaal zelf, in plaats van attitudes ten aanzien van de kwestie die in het verhaal centraal stond, zoals in het huidige onderzoek het geval was. Hoewel het onderzoek van Johnson (2012) erop wees dat een hoge mate van transportatie ook leidt tot een hogere attitude bij maatschappelijke kwesties, kon dat in dit onderzoek niet worden aangetoond. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in het onderzoek van Johnson (2012) testimonials werden gebruikt, waarin wellicht de kwestie explicieter naar voren kwam, dan in het verhaal van het huidige onderzoek. In het verhaal dat in het huidige onderzoek werd gebruikt zijn namelijk geen expliciete argumenten ten aanzien van het consumeren van fastfood genoemd. Meer onderzoek naar de relatie tussen de mate van

transportatie en attitudevorming als gevolg van verhalen, en het al dan niet noemen van expliciete argumenten daarbij, is daarom een zinvolle opgave voor vervolgonderzoek. Daarbij zou aandacht gegeven moeten worden aan verschillende soorten narratieven en genres.

Een limitatie van het huidige onderzoek is dat de steekproef relatief klein was. Daarnaast bestonden de proefpersonen grotendeels uit hoger opgeleiden. Het zou goed zijn in het vervolgonderzoek ook meer lager opgeleiden mee te nemen, zodat de steekproef representatiever is voor de populatie. Daarnaast bleek uit de manipulatiecheck dat de manipulatie niet bij alle proefpersonen was geslaagd. In de manipulatiecheck werd aan de proefpersonen gevraagd de instructie, die zij voorafgaand aan het verhaal hadden gekregen, in eigen woorden te herhalen. Enkele proefpersonen gaven een verkeerd antwoord of een antwoord dat leek te wijzen op de andere instructie, en moesten op basis hiervan uit de dataset worden verwijderd. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de instructie en het verhaal op papier zijn gegeven en de vragenlijsten digitaal. Het is mogelijk dat proefpersonen, die op papier de gedetailleerde instructie kregen, bij de digitale versie de vragenlijst voor de niet-gedetailleerde instructie hebben gekregen, of andersom. Hoewel de vragenlijsten gelijk waren, kon daardoor niet naderhand gecontroleerd worden of de proefpersonen de juiste versie hadden gekregen. Bij herhaling van het huidige onderzoek is het daarom belangrijk erg zorgvuldig met de instructies bij de verschillende versies om te gaan.

Vervolgonderzoek naar het manipuleren van de mate van transportatie is zinvol. Hoewel dit onderzoek erin slaagde de mate van transportatie te manipuleren, is dit slechts onderzocht met behulp van één verhaal. Het zou interessant zijn om te kijken of het manipuleren van de mate van transportatie met behulp van deze instructie ook mogelijk is bij andere soorten verhalen en thema's. Een dergelijk vervolgonderzoek, waarbij andere verhalen gebruikt worden, zou uitwijzen of de resultaten te generaliseren zijn. In dat geval zouden onderzoekers een instrument hebben voor vervolgonderzoek naar transportatie in verhalen en de effecten hiervan. De gedetailleerde instructie in dit onderzoek speelde in op mental imagery en met deze instructie kan meer onderzoek gedaan worden naar dit aspect van transportatie. Het zou voor vervolgonderzoek echter ook zinvol zijn om te kijken naar de andere aspecten van transportatie, namelijk cognitieve aandacht en emotionele betrokkenheid. Daarbij kan het van waarde zijn om te onderzoeken of het mogelijk is door middel van een

instructie in te spelen op deze aspecten. Wellicht leidt een instructie op het gebied van cognitieve aandacht of emotionele betrokkenheid ook tot een hogere mate van transportatie. Wanneer dit mogelijk is kan er meer onderzoek gedaan worden naar de onderliggende relaties tussen de aspecten van transportatie.

Het huidige onderzoek heeft laten zien dat het mogelijk is de mate van transportatie te beïnvloeden door middel van een instructie op het gebied van mental imagery. Daarnaast liet het huidige onderzoek zien dat er een correlatie is tussen de mate van transportatie en de gedragsintentie. Voor de praktijk betekent dat, dat het bij het beïnvloeden van de gedragsintentie door middel van een verhaal goed is rekening te houden met de mate van transportatie die een verhaal veroorzaakt. Het huidige onderzoek liet namelijk zien dat het mogelijk is door middel van een verhaal de gedragsintentie van lezers te beïnvloeden, waarbij de mate van transportatie die door het verhaal wordt opgewekt bij de lezer een positieve rol speelt. Deze bevinding is interessant voor communicatiemedewerkers op het gebied van voorlichting of gedragsverandering. Desondanks laat het huidige onderzoek nog veel ruimte over voor vervolgonderzoek op het gebied van transportatie en de relatie tussen de verschillende onderliggende onderdelen.

5. Bibliografie

- Banerjee, S. C., & Greene, K. (2012). Role of transportation in the persuasion process: Cognitive and affective responses to antidrug narratives. *Journal of Health Communication, 17*, 564-581. doi: 10.1080/10810730.2011.635779
- Bilandzic, H., & Busselle, R. W. (2011). Enjoyment of films as function of narrative experience, perceived realism and transportability. *Communications, 36*(1), 29-50. doi: 10.1515/COMM.2011.002
- Busselle, R. W., & Bilandzic, H. (2009). Measuring narrative engagement. *Media Psychology, 12*, 321-347. doi: 10.1080/15213260903287259
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. New York: Psychology Press. doi: 10.4324/9780203838020.
- In: Hoeken, H., Hornikx, J., & Hustinx, L. (2012). *Overtuigende teksten: Onderzoek en ontwerp* (Herz. ed.). Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- 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), 701-721. doi: 10.1037//0022-3514.79.5.701
- Green, M. C., Brock, T. C., & Kaufman, G. F. (2004). Understanding media enjoyment: The role of transportation into narrative worlds. *Communication Theory, 14*(4), 311-327. doi: 10.1111/j.1468-2885.2004.tb00317.x
- Johnson, D. R. (2012). Transportation into a story increases empathy, prosocial behavior, and perceptual bias toward fearful expressions. *Personality and Individual Differences, 52*, 150-155. doi: 10.1016/j.paid.2011.10.005
- 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*, 694-712. doi: 10.1016/j.jrp.2005.08.002

- Tal-Or, N., & Cohen, J. (2010). Understanding audience involvement: Conceptualizing and manipulating identification and transportation. *Poetics*, 38, 402-418. doi: 10.1016/j.poetic.2010.05.004
- Van Essen, R. (2014). *Hier wonen ook mensen*. Amsterdam/Antwerpen: 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, 797-817. doi: 10.1086/673383

6. Bijlagen

Bijlage 1: Gedragsintentie meetinstrument

Ik ben van plan om wekelijks fastfood te eten in de komende drie maanden
'Zeker niet – zeker wel'

Ik zal de komende drie maanden wekelijks fastfood eten
'Onwaarschijnlijk – waarschijnlijk'

Ik ben bereid om de komende drie maanden wekelijks fastfood te eten
'Onwaar – waar'

Ik ga de komende drie maanden wekelijks fastfood eten
'Zeer mee oneens – zeer mee eens'

Bijlage 2: Script voor de introductie

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.

