

Meegevoerd in de narratieve wereld: de invloed van het verhaalperspectief op de aandacht, emoties en overtuigingen van de lezer

Letica Hustinx & Anke Smits

Volgens een recente theorie over narratieve overtuiging kan het fenomeen 'transportation', het meegevoerd worden in de narratieve wereld bij het lezen van een verhaal of roman, de lezer beïnvloeden op het gebied van aandacht, gevoelens, en overtuigingen. De literatuur over transportation geeft weinig tot geen aanwijzingen over welke tekstuele variabelen transportation oproepen. Wél is aannemelijk dat een verhaalperspectief invloed kan hebben op de emotionele reacties van lezers. In een experiment hebben we onderzocht of de keuze van het verhaalperspectief (ik-perspectief of auctoriaal perspectief) invloed heeft op de mate van transportation, die weerspiegeld zou moeten worden in de mate van aandacht voor de werkelijkheid, emoties en verbeelding. Deze zouden weer invloed moeten hebben op overtuigingen van lezers. Het blijkt dat de mate van aandacht en het beleven van emoties groter zijn bij het ik-verhaal dan bij het auctoriale verhaal. De twee verhaalversies lieten geen verschillen zien op metingen van overtuigingen.

1 Inleiding

Een groot deel van onze informatievoorziening krijgen wij in de vorm van verhalen. Verhalen over belevenissen in de huiselijke en vriendschappelijke kring, verhalen in de nieuwsmidia, verhalen in boeken, in films, toneelstukken, tv-soaps en zo voort. Verhalen, ook narratieven genoemd, zijn tijdenlang gezien als entertainment of als levendige illustratie van een gebeurtenis.

De laatste jaren doet in de sociale psychologie de idee opgang dat verhalen niet alleen maar amuseren en illustreren, maar dat verhalen ook meningvormend kunnen zijn en een rol kunnen spelen in het overtuigingsproces. Strange (2002) noemt de roman 'Uncle Tom's Cabin' van Harriet Beecher Stowe uit 1852, het schoolvoorbeeld van maatschappelijke invloed door een verhaal. Van dit boek wordt gezegd dat het de afschaffing van de slavernij heeft ingeluid.

Eigenlijk lijkt het geen schokkend nieuws dat er zoiets bestaat als narratieve overtuiging. De kwestie is echter, dat we nog nauwelijks weten onder welke condities dit gebeurt en hoe een narratief overtuigingsproces zou moeten verlopen. Het meest besproken en bekende model voor het overtuigingsproces is het Elaboration Likelihood Model (ELM) van Petty en Cacioppo (1986). De vraag is of het ELM bruikbaar is om ook het narratieve overtuigingsproces te beschrijven. Green en Brock (2002) geven twee redenen dat het ELM hiervoor inadequaat is: ten eerste is het domein van narratieven, zoals romans, persoonlijke geschiedenissen of nieuwsverhalen, te verschillend van dat van persuasieve boodschappen in de vorm van bijvoorbeeld reclames, voorlichtingsbrochures, betogen en zo voort. Het ELM is een bruikbaar verklaringsmodel voor boodschappen die argumentatief van aard zijn, maar niet voor

narratieven, die geen openlijke argumenten bevatten.

De tweede reden ligt in de theoretisch uiteenlopende predicties: bij het ELM speelt een goede motivatie en voldoende capaciteit van de ontvanger een cruciale rol bij het afwegingsproces. Motivatie wordt vrijwel altijd experimenteel gemanipuleerd door de mate van persoonlijke betrokkenheid van de ontvanger te variëren. Bij narratieven speelt persoonlijke betrokkenheid geen centrale rol, omdat men meestal niet consequentebetrokken is bij de 'uitkomst' van een verhaal. In een verklaringsmodel voor narratieve overtuiging zullen de predicties gevormd moeten worden door andere factoren dan de mate van persoonlijke betrokkenheid.

Transportation

Narratieve overtuiging kan beter worden beschreven en verklaard door wat in de literatuur 'transportation' wordt genoemd, een term die afkomstig is van Gerrig (1993). Hij omschrijft het fenomeen transportation als het gevoel dat je een wereld van het verhaal binnengaat, het gevoel hebt meegevoerd te worden, verdwaald te zijn in een verhaal. Geheel in de lijn van Gerrig, zien Green en Brock (2000) transportation in een narratieve wereld als '... a convergent process, where all mental systems and capacities become focused on events occurring in the narrative' (p. 701).

Transportation is een verschijnsel dat zou kunnen verklaren waarom mensen al dan niet overtuigd kunnen worden van overtuigingen en ideeën die ten grondslag liggen aan de 'boodschap' van het verhaal (Green & Brock, 2000, 2002; Slater & Rouner, 2002). Green en Brock (2000, 2002) stellen dat transportation met name drie consequenties met zich meebrengt. De eerste consequentie van het meegevoerd worden in een verhaal ligt op het emotionele vlak: een lezer krijgt emotionele reacties naar aanleiding van het verhaal en een getransporteerde lezer gaat meevoelen met de hoofdpersoon. Ook Goetz, Sadoski, Stowe, Fetsco en Kemp (1993) laten zien dat lezers van literaire teksten meer cognitieve aandacht (in de vorm van langere leestijden) hebben voor passages die door de lezers als hoog emotioneel worden aangemerkt.

De tweede consequentie is dat wanneer de getransporteerde lezer zich bevindt in de narratieve wereld die de auteur heeft gecreëerd, hij verminderde toegang heeft tot de werkelijkheid. Deze verminderde toegang kan fysiek zijn, zoals het niet weten wat er in de ruimte om hem heen gebeurt, maar ook op een psychologisch niveau, zoals het achter zich laten van zijn angsten en problemen van alledag. Daarnaast, en dit is voor het overtuigingsproces van belang, kan de verminderde toegang tot de werkelijkheid ook betrekking hebben op een verminderde toegang tot de feiten en gegevens uit de werkelijkheid, wat weer tot gevolg kan hebben dat het moeilijker is om tegenargumenten te genereren. En dit laatste kan ervoor zorgen dat transportation het gemakkelijker maakt verhaalconsistente overtuigingen te veranderen. Ook Slater (2002) en Slater en Rouner (2002) merken op dat een getransporteerde lezer minder tegenargumenten activeert.

Verandering van overtuigingen

Een derde consequentie van transportation is dat wanneer mensen 'terugkeren' uit de narratieve wereld, ze een beetje veranderd kunnen zijn, wat zijn weerslag kan vinden in een verandering van overtuigingen en ideeën. Dat lezers' overtuigingen en attitudes beïnvloed kunnen worden door verhalen wordt aannemelijk gemaakt door een onderzoek van Strange en Leung (1999). Zij deden onderzoek naar de rol van verhalen in de beoordeling van sociale vraagstukken. Participanten lazen een verhaal over een leer-

ling die van plan was vroegtijdig te stoppen met de middelbare school. In een eerste versie werd voornamelijk de school aangemerkt als oorzaak van het schoolverlaten (ongemotiveerde docenten en slechte voorzieningen van binnenstedelijke scholen), in een tweede versie werden persoonsgerelateerde zaken (adolescentie, gebrek aan motivatie) als oorzaak van het schoolverlaten beschreven. De participanten lieten na het lezen een verschil zien tussen de twee versies, waar het hun overtuigingen aanging. Ze beschouwden scholen als belangrijkste oorzaken van vroegtijdige schoolverlaters als ze de eerste versie hadden gelezen, en persoonlijke tekortkomingen van leerlingen als belangrijkste oorzaak na het lezen van de tweede versie. Daarnaast vonden ze het urgenter om schoolgerelateerde problemen op te lossen dan persoonsgerelateerde problemen, als ze de eerste versie hadden gelezen en vice versa als ze de tweede versie hadden gelezen.

Ook Prentice, Gerrig en Bails (1997) en Wheeler, Green en Brock (1999) laten zien dat verhalen, verteld in de vorm van een dialoog tussen twee studenten, een behoorlijke invloed kunnen hebben op overtuigingen en ideeën van studenten, zowel in de conditie dat beweringen op ware feiten gebaseerd waren als in de conditie dat ze duidelijk onwaar en verzonnen waren. Echter, de bevinding van Prentice et al. dat het verwerpen van onware informatie gebeurt als de lezer bekend is met de verhaalomgeving (eigen universiteit), en minder kritisch is en dus meer onware beweringen accepteert als het verhaal zich afspeelt in een onbekende omgeving (andere universiteit), kunnen Wheeler et al. niet repliceren.

Onderzoek naar transportation

Naar het fenomeen transportation is nog maar weinig onderzoek gedaan. Het bekendste onderzoek is van Green en Brock (2000), die een viertal experimenten uitvoerden. Ze boden participanten een verhaal aan, het negen pagina's tellende 'Murder at the mall', over een studente die met haar kleine zusje Katie naar het winkelcentrum gaat waarbij haar zusje bruut wordt doodgestoken door een psychiatrische patiënt. Het verhaal werd in twee condities aangeboden: een conditie waarin tegen de participanten werd gezegd dat het verhaal fictie was, en een conditie waarin het als een krantenbericht werd aangemerkt. De opmaak van het verhaal was aan de condities aangepast.

Na het lezen van het verhaal vulden participanten een transportationschaal in, waarin 15 items voorkwamen. De items hadden betrekking op emotioneel-affectieve aspecten ('The story affected me emotionally'), cognitieve aspecten ('While I was reading the narrative, activity going on in the room around me was on my mind' (reverse-scored), en verbeeldingsaspecten ('While reading, I had a vivid mental image of Katie). Na het invullen van de transportationschaal beoordeelden de participanten een zestal verhaalconsistente overtuigingen ('Psychiatric patients should not be given furloughs') op een Likertschaal van 1 tot 60. Daarnaast werden nog enkele metingen gedaan, zoals karakterbeoordelingen van de hoofdpersonen, en een foutendetectietest. Green en Brock hebben voor elke proefpersoon de mate van transportation gemeten. Vervolgens hebben ze de mediaan berekend van de scores van alle deelnemers. Participanten die onder de mediaan scoorden werden als 'laaggetransporteerd' beschouwd, participanten die boven de mediaan scoorden als 'hooggetransporteerd'. Vervolgens hebben ze gekeken of hooggetransporteerde participanten zich anders gedroegen op de afhankelijke variabelen dan de laaggetransporteerden.

De resultaten lieten zien dat participanten even getransporteerd waren in de fictieconditie als in non-fictieconditie, dus het maakte voor de mate van transportation

niet uit of het verhaal als feit of als fictie werd voorgesteld. Minder duidelijk waren de overtuigingsmetingen: in sommige gevallen scoorden participanten hoger op verhaal-consistente overtuigingen bij hoge dan bij lage transportation, in andere gevallen niet. Daarnaast lieten de hooggetransporteerde participanten zich positiever uit over de hoofdpersonen dan de laaggetransporteerde, en bij een instructie om fouten te omcirkelen in de tekst presteerden de hooggetransporteerde lezers slechter dan laaggetransporteerde lezers.

Het laatste experiment van Green en Brock (2000) liet ook zien dat transportation niet gelijk is aan persoonlijke betrokkenheid. Bij aanbieding van een verhaal over een jongen en zijn hondje, die vast kwamen te zitten op een ijsschots, werden de lezers tegen de verwachting in óók getransporteerd. Lezers zouden zich bij dit verhaal minder betrokken moeten voelen, omdat ze zich moeilijker kunnen voorstellen dat ze vast komen te zitten op een ijsschots, dan dat ze aangevallen worden in een winkelcentrum.

De bevindingen van het onderzoek naar transportation, dat nog in de kinderschoenen staat, kunnen als volgt samengevat worden: er zijn aanwijzingen dat de mate van transportation kan variëren in hoog en laag, er zijn aanwijzingen dat hooggetransporteerde lezers minder aandacht voor de directe omgeving en meer opgeroepen emoties hebben dan laaggetransporteerde lezers; er zijn aanwijzingen dat hooggetransporteerde lezers positiever denken over de hoofdpersoon en minder fouten in het verhaal ontdekken dan laaggetransporteerde lezers; en tot slot er zijn aanwijzingen dat hoge transportation kan leiden tot veranderingen van verhaalconsistente overtuigingen.

Onderzoeksvragen

Transportation komt alleen voor als het verhaal boeit, als de lezer zich in het verhaal verliest. De vraag is, of er tekstuele variabelen zijn aan te wijzen die maken dat de lezer zó geboeid is, dat hij getransporteerd wordt. In deze studie wordt geprobeerd een tekstuele variabele te vinden, die de mate waarin lezers getransporteerd worden moet manipuleren. En als die variabele inderdaad leidt tot een verschil in de mate van transportation, is het interessant om na te gaan of dit ook doorwerkt in overtuigingen en ideeën die door de tekst worden opgeroepen.

In deze studie komen de volgende onderzoeksvragen aan de orde: (1) Welke talige middelen komen systematisch voor in teksten die transportation bewerkstelligen?, (2) Is de mate van transportation te manipuleren onder invloed van de tekstvariabele vertelperspectief?, en (3) Heeft verhaalperspectief invloed op verhaalconsistente overtuigingen?

1.1 Analyse teksten uit transportationliteratuur

Om de eerste onderzoeksvraag te beantwoorden, namelijk welke talige middelen transportation uitlokken of bewerkstelligen is nagegaan of de transportationliteratuur aanwijzingen kon geven, en of tekstanalyse van bijlageteksten informatie kon verschaffen. Voor wat betreft de bijlagen kunnen we kort zijn: er waren geen bijlagen opgenomen in de bestudeerde artikelen.

Voor wat betreft de talige middelen die transportation zouden kunnen veroorzaken zijn er vier observaties gedaan. De meest algemene opmerking is dat de kwaliteit van de (literaire) tekst, die bepaald wordt door het vakmanschap van de auteur, de mate van transportation doet toenemen (Green & Brock, 2002, p. 702). De kwaliteit van de tekst wordt volgens Green en Brock bepaald door de structuur en spanningsopbouw van het

verhaal. De tweede observatie, door dezelfde auteurs, is dat een minder schokkende verhaalaflloop een mindere mate van transportation veroorzaakt dan een tragisch einde. Ten derde beschouwen Green en Brock (2002) en Slater en Rouner (2002) ook de mogelijkheid om zich te identificeren met de hoofdpersoon als een determinant van transportation. Het is waarschijnlijker dat men zich identificeert als het personage sympathiek overkomt en realistisch beschreven is. En tot slot melden Green en Brock (2002) dat transportation met name optreedt als de tekst 'verbeelding' uitlokt. In theorie kunnen alleen narratieve teksten het proces van transportation in gang zetten, waarin met rijk taalgebruik of gedetailleerde omschrijvingen beelden worden opgeroepen. Al met al zijn deze observaties zeker voorstelbaar, maar niet concreet genoeg om aanwijzingen te geven welke tekstuele middelen kunnen leiden tot transportation.

1.2 Tekstvariabele verhaalperspectief

Om toch nader te onderzoeken of er tekstuele variabelen zijn die specifiek in narratieven voorkomen en niet zozeer in andere tekstsoorten, is er vanuit een andere invalshoek gezocht naar wat verhalen tot verhalen maakt. Schank en Berman (2002) zeggen dat verhalen gestructureerde, coherente vertellingen zijn van ervaringen die wel of niet echt gebeurd zijn. Een goed verhaal heeft een thema, een doel, een verwachting, een niet uitgekomen verwachting en misschien een verklaring of oplossing. Volgens verhaaltheoretici als Bal (1978) en Stanzel (1967) zijn belangrijke structuuraspecten uit de verhaaltheorie: tijd, ruimte, personages, motieven en perspectief. Het laatste aspect wordt door hen gezien als hiërarchisch het belangrijkste structuuraspect van een verhaal want het verhaalperspectief is de bron van alle verstrekte informatie.

Het zou kunnen zijn dat een verhaalperspectief, dat een talig aanwijsbaar tekstmiddel is, geschikt is om in te zetten in onderzoek naar transportation. Immers, het verhaal als zodanig (thema, doel, verwachting) en de structuuraspecten (tijd, ruimte, personages, en motieven) kunnen gelijk blijven onder verschillende verhaalperspectieven. Daarbij zou een perspectief waar de lezer sterk bij betrokken wordt, meer transportation moeten opleveren (mits de lezer zich kan identificeren met het hoofdpersoon) dan een perspectief waar de lezer op afstand gehouden wordt.

In zijn verhaaltheorie *Typische Formen des Romans* maakt Stanzel (1967) onderscheid tussen twee soorten vertellingen, die ten grondslag liggen aan de vertelperspectieven, namelijk 'berichtender Erzählung' en 'scenischer Darstellung'. Bij een berichtende vertelling wordt het verhaal als van een afstand verteld, waarbij de lezer over het algemeen niet echt persoonlijk betrokken wordt bij de gebeurtenissen. Het scenische vertellen daarentegen, maakt de lezer tot directe ooggetuige van de gebeurtenissen, waardoor het verhaal eerder beleefd wordt dan gelezen. Deze tweedeling correspondeert grofweg met twee vertelinstanties: het auctoriale vertelperspectief en het belevende ik-perspectief. Een auctoriale verteller is de alwetende verteller, hij staat boven de verhaalwerkelijkheid en is zelf geen belevende persoon in het verhaal. De auctoriale verteller geeft de lezer inzicht in de gevoelens en de gedachten van meerdere personages, en kan informatie verschaffen over toekomstige gebeurtenissen, die de personages nog niet kunnen weten.

De ik-verteller is een belevende ik, die deel uitmaakt van de verhaalwerkelijkheid als personage. De belevende ik heeft slechts beperkte kennis, hij kent alleen zijn eigen gedachten en gevoelens en is ooggetuige van de gebeurtenissen. De ik-verteller kan de lezer niet informeren over gevoelens en gedachten van andere personages.

Het is voorstelbaar dat verhaalperspectief een tekstvariabele is die de mate waarin de lezer getransporteerd wordt, kan manipuleren. Als een auctoriale verteller naar de toekomst kan verwijzen en de gedachten van anderen kan weergeven, zou de lezer gestoord kunnen worden in het meebelevan van wat de hoofdpersoon voelt en ervaart, en dat zou een negatieve invloed kunnen hebben op de mate van betrokkenheid met de hoofdpersoon. Een grotere afstand in vertelling kan er ook voor zorgen dat de lezer minder emoties voelt bij het verhaal. Een ik-perspectief daarentegen, zou ervoor kunnen zorgen dat een lezer meer meegevoerd wordt in het verhaal, omdat hij als het ware in de huid van de hoofdpersoon kan kruipen en het verhaal meebeleeft. De mate van transportation zou bij een ik-perspectief dan hoger moeten zijn.

Vervolgens rijst dan de vraag of de mate waarin een lezer getransporteerd wordt, invloed heeft op de verhaalconsistente overtuigingen. Stemmen lezers meer in met verhaalconsistente beweringen bij een ik-perspectief dan bij een auctoriaal perspectief? Om dit te onderzoeken is er een experiment uitgevoerd, waarin participanten een verhaal werd aangeboden in een van de twee versies: een ik-versie en een auctoriale versie.

Er zijn een paar onderzoeken gedaan naar de invloed van verhaalperspectief op de beleving van de lezer, en die zijn niet allemaal even eenduidig. Zo heeft Andringa (1996) geprobeerd empirisch bewijs te vinden voor de effecten van narratieve afstand op de emotionele betrokkenheid bij en de waardering voor een verhaal. Andringa gebruikt niet de term vertelperspectief maar 'narratieve afstand'. Een grote narratieve afstand komt voor bij een verteller die veel intervieert (zoals bij een auctoriale verteller), terwijl een kleine narratieve afstand voorkomt bij een verteller die meer het verhaal beleeft (zoals een ik-verteller). Om de invloed van de narratieve afstand te meten, bood ze ervaren en onervaren lezers originele korte verhalen van Borges en Tjechov aan, waarin veel interventies voorkwamen, of ze bood herschreven teksten aan waarin de interventies waren weggelaten. Daarna vulden de lezers een vragenlijst in waarin de tekstwaardering, betrokkenheid, en emotionele reacties met betrekking tot de hoofdpersoon bevraagd werden. Andringa (1996) slaagde er niet in om effecten van narratieve afstand op de betrokkenheid aan te tonen, maar wel effecten op tekstwaardering: de ervaren lezers waardeerden de originele teksten meer (dus de teksten met grote narratieve afstand) en de onervaren lezers meer de herschreven teksten. Emotionele reacties op de hoofdpersoon bleek een belangrijke indicator bij tekstwaardering, maar dit alleen bij de ervaren lezers.

Cupchik, Oatley en Vorderer (1998) laten in hun onderzoek duidelijker zien dat emotionele reacties van lezers beïnvloed kunnen worden door het perspectief waarmee een tekst gelezen wordt. In een experiment lezen participanten tekstdelen van verhalen van James Joyce. Ze werden geïnstrueerd om zich ofwel als een sympathieke toeschouwer van een afstand op te stellen (vergelijkbaar met een auctoriaal perspectief), of om zich te identificeren met het hoofdpersonage (vergelijkbaar met het ik-perspectief). Na het lezen werden de emotionele reacties van de lezers gevraagd. Hierin maakten ze onderscheid tussen persoonlijke herinneringen naar aanleiding van de tekst, en zogenaamde 'nieuwe' opgeroepen emoties, zoals medeleven en geluksgevoel. De resultaten lieten zien dat de identificatietaak meer nieuwe emoties losmaakte, en de toeschouwertaak meer persoonlijke herinneringen.

Samenvattend lijken er aanwijzingen te zijn dat het perspectief van waaruit een verhaal wordt verteld invloed zou kunnen hebben op de mate waarin lezers getransporteerd worden. De verwachting hierbij is dat een belevende ik-verteller meer transportation zou uitlokken dan een auctoriaal verhaalperspectief. Om dit te onder-

zoeken is er een experiment uitgevoerd waarin een verhaal in een van beide perspectieven aan lezers is aangeboden, en waarin de mate van transportation en de overtuigingen gemeten zijn.

2 Methode

Om de invloed van het verhaalperspectief te onderzoeken op de mate van transportation is een tekst gekozen die aan de volgende eisen moest voldoen: de tekst mocht niet te kort zijn, maar ook niet te lang, zodat hij in een experimentele setting kon worden gelezen; de tekst moest goed geschreven zijn, spannend zijn en geschikt zijn om verhaalconsistente overtuigingen op te roepen. Het verhaal van Tim Krabbé *De Matador*, dat voor het experiment is getiteld *De stierenvechter*, is herschreven vanuit een hijperspectief naar twee perspectieven: de 'belevende ik' en de auctoriale verteller.

2.1 Materiaal

De tekst

Het verhaal *De Matador* gaat over een man, Schwab geheten, die op zoek gaat naar een vakantieherinnering in het stadje Lequito, dat midden in het Baskengebied ligt. Hij maakt foto's, haalt herinneringen op aan zijn toenmalige geliefde Ellie en slentert overal wat rond, op zoek naar herkenningspunten van vijftien jaar geleden. De Basken die hij tegenkomt doen stug en onaardig. Als hij met de auto een tochtje maakt, wordt hij door een busje ingehaald en tot stoppen gedwongen. Er stappen mannen met bivakmutsen uit. Schwab wordt door hen geslagen en in het busje gegooid en dan begint hij door te krijgen dat hij door de ETA ontvoerd wordt. Hij weet zich opeens ook te herinneren dat enkele dagen tevoren de gouverneur ontvoerd is.

Hij komt bij een afgelegen boerderij waar hij wordt ondervraagd. De leider van de groep bij de ondervraging blijkt een man te zijn die hij en Ellie toendertijd ontmoet hadden, een matador, met wie ze een paar dagen hebben opgetrokken. De man herkent hem niet en de hoofdpersoon Schwab wordt geblinddoekt en geëxecuteerd.

Het verhaal *De matador* is herschreven tot het 11 paginalange verhaal *De Stierenvechter*, dat voorkwam in twee versies: de ik-versie (teruggebracht tot 84% van het originele verhaal) en de auctoriale versie (teruggebracht tot 86%). In de auctoriale versie is informatie toegevoegd, om de auctoriale verteller op de voorgrond te laten treden. Zo is er hier en daar informatie over het verleden en de toekomst toegevoegd, en werden de gedachten van andere personages toegevoegd. In de ik-versie zijn er extra gedachten van de hoofdpersoon toegevoegd, en wat meer herinneringen. Gepoogd is om in beide versies de toevoeging zo gelijk mogelijk te houden en ook zoveel mogelijk de stijl van het verhaal intact te houden.

In beide versies zijn de 'saaie' stukken eruit gehaald, zijn moeilijke woorden vervangen, en zijn er tijdsaanduidingen aangegeven. In (1) wordt een voorbeeld van een auctoriale versie gegeven, in (2) van een ik-versie. De verschillen tussen de twee versies zijn geëxamineerd.

- (1) Toen Schwab van zijn eerste verbazing was bekomen wilde hij gaan zitten, maar een trap in zijn rug maakte duidelijk dat hij plat moest blijven liggen. Schwab had allang spijt van zijn tocht, maar *dat kon hem nu niet meer hel-*

pen. Hij lag op de kale bodem van het busje zonder iets over zich heen zodat hij verging van de kou en er drong geen straaltje licht *tot hem* door, *doordat de bus geblindeerd was.*

- (2) Toen ik van mijn eerste verbazing was bekomen wilde ik gaan zitten, maar een trap in mijn rug maakte duidelijk dat ik plat moest blijven liggen. Ik had allang spijt van mijn tocht, maar *dit ging toch wel heel erg ver.* Ik lag op de kale bodem van het busje zonder iets over me heen zodat ik verging van de kou en er drong geen straaltje licht door, *de bus moest geblindeerd zijn.*

De vragenlijst

Na het lezen van het verhaal kregen de participanten een vragenlijst voorgelegd, waarin de transportationschaal opgenomen was. De vragenlijst bestond uit 28 items, waarvan 20 items tezamen de transportationschaal vormden en acht overtuigingen. Alle transportationmetingen van Green en Brock (2000) waren overgenomen, en waren aangevuld met nog een aantal items. Er waren vijf vragen over affectieve reacties ('Tijdens het lezen van de tekst kon ik me echt kwaad maken over de gebeurtenissen', of 'Tijdens het lezen van de tekst voelde ik spanning'). Er waren zeven cognitieve items, die betrekking hadden op de aandacht voor gebeurtenissen binnen of buiten de realiteit van het verhaal ('Tijdens het lezen van het verhaal merkte ik dat mijn gedachten regelmatig afdwaalden'), drie items richtten zich op de mentale verbeelding ('Tijdens het lezen van het verhaal had ik een levendig beeld van het stadje Lequito') en vijf vragen op de betrokkenheid bij de hoofdpersoon ('Tijdens het lezen van de tekst voelde ik de behoefte om de hoofdpersoon te helpen').

Acht items gingen over overtuigingen en attitudes met betrekking tot het Baskenland en de ETA ('Tegenwoordig is Baskenland voor de toerist geen veilige vakantiebestemming', 'De Spaanse regering moet harder optreden tegen de ETA').

2.2 Participanten en procedure

De participanten waren 135 VWO6 leerlingen, 64 jongens en 71 meisjes, van 16 tot 19 jaar. Ze namen in groepen van 20 tot 30 personen deel aan het experiment tijdens de Nederlandse les. De ik-versie werd door 67 participanten gelezen, de auctoriale versie door 68 participanten. Ze werden gevraagd geconcentreerd te lezen en zorgvuldig de vragenlijst in te vullen. Er werd benadrukt dat er geen fout antwoord gegeven kon worden. De sessie duurde 30 tot 40 minuten.

3 Resultaten

Alle items met een 11-puntschaal (dus zowel de transportationmetingen als de overtuigingsmaten) werden bijeengebracht in een factoranalyse, om te kijken welke items onderling groepeerden en zich als een factor gedroegen. De losse items, die geen bijdrage leverden aan een factor (dat waren er 7) kwamen te vervallen. In totaal 21 items bleken zich te groeperen in vijf factoren, die voldoende tot hoog betrouwbaar waren, en die als volgt benoemd zijn (betrouwbaarheid tussen haakjes): (1) Emotie en betrokkenheid ($\alpha = .83$), waarin de affectieve items en de items over de betrokkenheid met de hoofdpersoon gegroepeerd waren; (2) Verminderde toegang tot werkelijkheid ($\alpha = .63$), waarin de cognitieve items gegroepeerd waren; (3) Verbeelding ($\alpha = .75$), waarin de items over de verbeelding in gegroepeerd waren. De overtuigingsitems gedroegen zich

verschillend naar onderwerp, en bleken gesplitst te zijn in twee factoren: (4) Overtuiging Baskenland ($\alpha = .75$), waarin de overtuigingsitems over het Baskenland bijeen waren geclusterd en (5) Overtuiging ETA ($\alpha = .63$), waarin de overtuigingen over de ETA bijeen stonden.

De vijf factoren correleerden niet onderling. De correlatiecoëfficiënten schommelen allemaal tussen de $r = -.24$ en $r = .30$. Deze vijf factoren vormden de basis voor verdere berekeningen.

Er is een univariate analyse uitgevoerd, waarbij er gekeken is naar het verschil tussen twee condities, namelijk de auctoriale versie en de ik-versie. De bevindingen staan in Tabel 1. De vetgedrukte cijfers verschillen significant van elkaar.

Tabel 1: De gemiddelden scores van de 5 factoren (op schaal 1-11, waarbij 1 = laagst en 11 = hoogst) per tekstversie (sd tussen haakjes)

Factor	Auctoriale versie	Ik-versie
Emotie en betrokkenheid	5.14 (1.76)	5.68 (1.44)
Verminderde toegang werkelijkheid	8.87 (1.74)	8.09 (1.92)
Verbeelding	5.98 (1.89)	5.95 (1.77)
Overtuiging Baskenland	6.52 (1.72)	6.68 (1.58)
Overtuiging ETA	4.39 (1.38)	4.51 (1.57)

De univariate analyse laat zien dat er een significant verschil optreedt tussen de auctoriale en ik-versie op de factor Emotie en Betrokkenheid ($F(1,133) = 3.88, p = .051$). Ook is er een significant verschil tussen de twee condities op de factor Verminderde toegang tot werkelijkheid ($F(1,131) = 5.83, p = .017$). De factor Verbeelding leverde geen verschillen op ($F < 1$) en ook de overtuigingen, zowel die over het Baskenland als de ETA, bleken geen significante verschillen op te leveren tussen beide perspectiefversies (beide F 's < 1).

4 Conclusies en discussie

De eerste onderzoeksvraag, die ging over welke talige middelen systematisch voorkomen in teksten die transportation veroorzaken, heeft geen antwoord opgeleverd. De onderzoeken tot nu toe geven er geen aanwijzingen voor. Er is gekozen om het middel verhaalperspectief te onderzoeken, als manipuleerbare variabele om onderzoeksvraag twee (is de mate van transportation door het verhaalperspectief te manipuleren?) te kunnen beantwoorden. Dit is gedaan door twee verhaalperspectieven aan te bieden, die inderdaad een verschillende mate van transportation opleverden, waar het twee van de drie factoren aangaat die als consequenties worden gezien van transportation: emotie en betrokkenheid en verminderde toegang tot de werkelijkheid. De factor Verbeelding liet geen verschillen zien tussen de twee perspectiefcondities. Omdat de factor Verbeelding slechts uit drie items bestond op de transportationschaal, en omdat we niet weten of deze items bij Green en Brock (2000) wél een rol hebben gespeeld bij de gevonden verschillen, zullen we er voor de discussie vanuit gaan dat er inderdaad sprake is van een verschil in transportation tussen beide perspectiefcondities.

De drie factoren komen goed overeen met de oorspronkelijke indeling van de transportationschaal van Green en Brock (2000), die bestond uit items die betrekking

hadden op de emotioneel affectieve aspecten, op de cognitieve aspecten (die sloegen op de verminderde toegankelijkheid tot de werkelijkheid) en de verbeeldingsaspecten (het vormen van een levendig beeld van bijvoorbeeld de plaats van handeling). Er zijn weliswaar items uitgevallen bij de factoranalyse, maar er zijn geen items in een andere categorie beland.

Dit onderzoek heeft laten zien dat de mate van transportation te manipuleren is door de tekstuele variabele verhaalperspectief, waarmee de tweede onderzoeksvraag bevestigend beantwoord is. De methode verschilt van die van Green en Brock (2000), die de scores van participanten op de transportationschaal opdeelden, en ze vervolgens labelden als hoog- en laaggetransporteerd. Het is heel wel mogelijk dat in onze studie zo'n tweedeling een geflatteerder beeld zou geven, omdat waarschijnlijk ook laaggetransporteerden voorkomen bij de participanten die de ik-versie hebben gehad en hooggetransporteerden bij de auctorale versie.

De derde onderzoeksvraag, of verhaalperspectief invloed heeft op verhaalconsistente overtuigingen, kan niet bevestigend beantwoord worden. Ook al beïnvloeden de twee verhaalperspectieven de mate van transportation bij de lezers, dit verschil levert geen verandering van overtuigingen op.

De items die de overtuigingen meten zijn in de factoranalyse opgedeeld in twee factoren, de overtuigingen over het Baskenland en die over de ETA. Hoewel de splitsing in factoren bij de overtuigingen in de opzet niet zo bedoeld was, blijkt toch dat de stellingen over de ETA wat negatiever werden beoordeeld dan over Baskenland. Achteraf gezien is dat wel begrijpelijk: de informatie over de ETA in het verhaal was zonder uitzondering negatief van aard, terwijl die over het Baskenland negatief was met betrekking tot de inwoners, maar positief met betrekking tot de natuur en de omgeving.

Waar Green en Brock op sommige items wel verschillen in verhaalconsistente overtuigingen vonden, werden er in dit experiment geen effecten gevonden. Dus hoewel een verminderde toegang tot de werkelijkheid zou moeten leiden tot een verminderde toegang tot tegenargumenten, werkt dit niet door op overtuigingen over het Baskenland en de ETA. De vraag is, waarom dit zo is. Een mogelijkheid zou zijn dat de doelgroep misschien niet zo geschikt is voor dit onderwerp. Middelbare scholieren hebben nooit iets te maken met de ETA en het Baskenland, ze hebben er wellicht ook geen voorkennis over, en het kan zijn dat het ze niet zo interesseert. Echter, Green en Brock (2000) hebben aangetoond dat persoonlijke betrokkenheid geen belangrijke factor is bij transportation. Maar ze hebben niet aangetoond dat persoonlijke betrokkenheid ook los staat van overtuigingen en meningen. Dus ook al waren de middelbare scholieren in de ban van het spannende verhaal, dat heeft er blijkbaar niet toe geleid om ook hun opvattingen en ideeën over de ETA en het Baskenland aan te passen.

Maar belangrijker is wellicht de vraag of er eigenlijk wel verhaalconsistente overtuigingen aanwezig zijn in het verhaal. Was er eigenlijk wel een 'boodschap'? Het moeilijkste criterium om een geschikte experimentele tekst te vinden, was dat het niet alleen boeiend en meeslepend moest zijn (en voor ons doel ook nog herschrijfbaar in verschillende perspectiefversies), maar dat de lezer er ook meningen en overtuigingen over moest kunnen hebben of dat de lezer bestaande meningen moest kunnen veranderen. Maar de overtuiging dat het Baskenland geen veilige plaats is om op vakantie te gaan en dat de ETA gevaarlijk is, is eigenlijk geen onderwerp gedurende de tekst. De hoofdpersoon denkt er niet aan, de ETA en de onveiligheid komen pas helemaal op het einde van het verhaal in de gedachten van de hoofdpersoon. Pas tegen het eind snapt hij waarom iedereen zo stug deed en waarom hij geen foto's had moeten nemen en dat

dit allemaal in verband gebracht moest worden met de ETA. Daarnaast is het verhaal tamelijk tijdloos. Het is niet duidelijk of het verhaal in het verleden of in het heden speelt en dat maakt ook dat het moeilijk is om de overtuiging te beoordelen of de Spaanse regering harder moet optreden tegen de ETA.

Het feit dat verhaalperspectieven gedifferentieerde effecten hebben gehad op de mate van transportation, is eigenlijk ook opmerkelijk. Immers, gedurende het hele verhaal is er sprake van slechts één hoofdpersoon, dus de kans is erg groot dat de aandacht en emoties van de lezer toch het meest uitgaan naar deze persoon. In beide versies was het verhaal spannend en levendig en sprak het tot de verbeelding. Blijkbaar wist de auctoriale verteller toch telkens het meegevoerd worden in het spannende verhaal te verstoren en de lezers terug te halen naar de werkelijkheid.

Deze studie is een poging om meer licht te brengen in de materie van narratieve overtuigingen. Hoewel die persuasieve invloed hier niet is aangetoond, is er wel aannemelijk gemaakt dat mensen onder invloed van een gekozen verhaalperspectief zich in meer of mindere mate laten meeslepen door een spannend verhaal. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of ook andere variabelen de mate van transportation kunnen beïnvloeden. En daarnaast zal verder onderzoek moeten uitwijzen in hoeverre ook andere variabelen, zoals voorkennis, interesse, en actualiteit, een rol spelen bij narratieve overtuiging.

Literatuur

- Andringa, E. (1996). Effects of 'narrative distance' on readers' emotional involvement and response. *Poetics*, 23, 431-452.
- Bal, M. (1978). *De theorie van vertellen en verhalen. Inleiding in de narratologie*. Muiderberg: Coutinho.
- Cupchik, G., Oatley, K., & Vorderer, P. (1998). Emotional effects of reading excerpts from short stories by James Joyce. *Poetics*, 25, 363-377.
- Gerrig, R.J. (1993). *Experiencing narrative worlds*. New Haven: Yale University Press.
- Goetz, E.T., Sadoski, M., Stowe, M.L., Fetsco, T.G., & Kemp, S.G. (1993). Imagery and emotional response in reading literary text: quantitative and qualitative analyses. *Poetics*, 22, 35-49.
- Green, M.C., & Brock, T.C. (2000). The role of transportation in the persuasiveness of public narratives. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79, 701-721.
- Green, M.C., & Brock, T.C. (2002). In the mind's eye. Transportation-Imagery Model of narrative persuasion. In M.C. Green, J.J. Strange, & T.C. Brock (Eds.), *Narrative Impact. Social and cognitive foundations* (pp. 315-341). Mahwah, New Jersey: Erlbaum.
- Petty, R.E., & Cacioppo, J.T. (1986). *Communication and Persuasion: Central and peripheral routes to attitude change*. New York: Springer.
- Prentice, D.A., Gerrig, R.J., & Bailis, D.S. (1997). What readers bring to the processing of fictional texts. *Psychonomic Bulletin & Review*, 4, 416-420.
- Schank, R.C., & Berman, T.R. (2002). The persuasive role of stories in knowledge and action. In M.C. Green, J.J. Strange, & T.C. Brock (Eds.), *Narrative Impact. Social and cognitive foundations* (pp. 287-313). Mahwah, New Jersey: Erlbaum.
- Slater, M.D., & Rouner, D. (2002). Entertainment-education and elaboration likelihood: Understanding the processing of narrative persuasion. *Communication Theory*, 12, 173-191.

- Slater, M.D. (2002). Entertainment-education and the persuasive impact of narratives. In M.C. Green, J.J. Strange, & T.C. Brock (Eds.), *Narrative Impact. Social and cognitive foundations* (pp. 157-181). Mahwah, New Jersey: Erlbaum.
- Stanzel, F.K. (1967). *Typische Formen des Romans*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Strange, J.J. (2002). How fictional texts wag real-world beliefs. In M.C. Green, J.J. Strange, & T.C. Brock (Eds.), *Narrative Impact. Social and cognitive foundations* (pp. 263-286). Mahwah, New Jersey: Erlbaum.
- Strange, J.J., & Leung, C.C. (1999). How anecdotal accounts in news and fiction can influence judgements of social problem's urgency, causes and cures. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 25, 436-449.
- Wheeler, S.C., Green, M.C., & Brock, T.C. (1999). Fictional narratives change beliefs: Replications of Prentice, Gerrig, & Bailis (1997) with mixed corroboration. *Psychonomic Bulletin & Review*, 6, 136-141.