

Mensen die helemaal niet van mensen houden, bouwen onze toekomst

Xochitl Gonzalez

In den beginne schiep God de Mens en die Mens schiep steden. In deze steden werd een dienst in het leven geroepen om de Mens door de stad te loodsen: de taxi. En hij zag dat het goed was. Zo goed, dat de dienst door de eeuwen heen nauwelijks veranderde. Bezoekers van het oude Rome konden een *cisium* aanhouden, een open tweewielige wagen. In het zeventiende-eeuwse Frankrijk bestond de *fiacre*, een huurkoets met tweespan. De negentiende-eeuwse Engelse versie van dit vervoermiddel heette een *hackney*. Uiteindelijk verscheen de auto op het toneel, die de paardenkoets overbodig maakte. De ervaring bleef hetzelfde: passagiers wenkten een chauffeur die hen hielp met het inladen van hun bagage. Onderweg vertelde hij misschien iets over de stad terwijl hij ze naar hun bestemming bracht.

Vervolgens schiep de Mens in 2009 de app voor het delen van ritten. En zo was het heel goed. Veel van de onvermijdelijk lijkende overlast door taxi's verdween van de ene dag op de andere: wachten met een opgestoken hand in de vrieskou, chauffeurs die weigeren je ergens heen te brengen nadat je al bent ingestapt, taxi's die aan je voorbij rijden vanwege je huidskleur, je spullen kwijtraken en nooit meer terugzien – allemaal ongemakken die ineens tot het verleden behoorden. Voortaan zouden we ons geheel anders door de steden roeren.

Het delen van ritten heeft ook nadelen: hoge prijzen bij slecht weer, voortdurende tariefverhogingen, verlate of afgezegde ritten. Maar van alle manieren die ik heb bedacht om het moderne taxivervoer te verbeteren, kwam het afschaffen van chauffeurs nooit bij me op. Toch proberen de machtigen van Silicon Valley en hun geldschietters dit voor elkaar te krijgen.

Tesla heeft al een taxidienst zonder bestuurder. Daarnaast kondigde het bedrijf eerder dit jaar aan dat zijn Gigafactory in Texas *robotaxis* zou gaan produceren zonder stuurwielen of pedalen. Waymo, de zelfrijdende taxidienst van Alphabet die in 2020 werd gelanceerd, haalde onlangs 16 miljard dollar aan investeringen op en is van plan uit te breiden naar meer dan twintig steden. Sinds november mogen Waymo-voertuigen in Los Angeles en San Francisco zich op snelwegen begeven en naar sommige luchthavens rijden. Waymo heeft nu zijn zinnen gezet op het taximekka van de Verenigde Staten: New York.

O, onvermijdelijke vooruitgang

Net als bij veel recente technologische ontwikkelingen in Silicon Valley is het bedoeling dat we onmiddellijk dolenthousiast raken van de taxi zonder bestuurder. Het gaat hier immers weer eens om een 'toekomstdroom' die eindelijk werkelijkheid wordt. O, dat gevoel van onvermijdelijke vooruitgang! Dat vooruitzicht van een veiligere, comfortabelere toekomst!

Zelfrijdende taxi's zijn de volgende stap in de verwezenlijking van de hoop op een brede toepassing van zelfrijdende auto's. Uri Levine, medeoprichter van Waze, voorspelt dat Generatie Beta überhaupt niet meer zal rijden. „Als je tegen een jongere van een volgende generatie zegt dat je zelf auto hebt gereden, zal die je niet geloven”, beweerde hij op de Amerikaanse zakensite *Business Insider*.

Een van de genoemde voordelen van zelfrijdende auto's is dat ze bevrijd zouden zijn van menselijke fouten die tot ongelukken leiden. „Het wordt zo'n geweldige technologie”, zegt Sebastian Thrun, de roboticus en voormalig hoofd van het zelfrijdproject van Google: „Denk aan de 1,2 miljoen levens die we elk jaar verliezen door auto-ongelukken, met als oorzaak vaak onoplettendheid. Denk je eens in hoeveel van die levens we kunnen redden.”

Big Tech vernietigt wederom een stuk menselijke interactie en noemt dat 'gemak'

Dat aantal van 1,2 miljoen klopt. Maar die hoeveelheid is mondiaal gemeten; meer dan 90 procent van de verkeersdoden valt in lage- en middeninkomenslanden, die geen deel uitmaken van de uitbreidingsplannen van Waymo of Tesla. Handelsorganisaties zoals de Autonomous Vehicle Industry Association, die pleiten voor 'veilige en tijdige inzet van autonome rijtechnologie', stellen dat zelfrijdende auto's levens zullen redden. Organisaties zoals de Union of Concerned Scientists zijn echter sceptisch en wijzen op studies waaruit blijkt dat geautomatiseerde voertuigen minder goed in staat zijn mensen van kleur en kinderen waar te nemen. Ze vrezen ook dat de auto's „miljoenen chauffeurs brodeloos zullen maken, een negatieve invloed zullen hebben op de financiering van het openbaar vervoer en de onrechtvaardigheid van het huidige transportsysteem in stand zullen houden”.

Zekerder dan de veiligheid zijn de winsten. Als bedrijven het over veiligheid hebben, is dat dan ook vooral een verkooppraatje. In 2030 zal de markt voor zelfrijdende auto's naar verwachting 87 miljard dollar waard zijn. De gerobotiseerde 'passagierseconomie', met onder andere zelfrijdende taxi's en robotbezorgdiensten, zou in 2050 zo'n 7 biljoen dollar kunnen genereren.

Wat zijn de voordelen van deze ontwikkeling? De kans is klein dat de gemiddelde Amerikaan veel van die winsten te zien krijgt. Erger nog: Big Tech vernietigt wederom een stuk menselijke interactie en noemt dat 'gemak'.

Interactie maakt ons menselijk

De meesten van ons leven in bubbels. We gaan vooral om met mensen die op ons lijken in termen van werk, opleiding, inkomen, taal en levensovertuiging. Er is niet veel gelegenheid om andere levenswijzen te leren kennen, om contact te leggen met mensen die een andere achtergrond hebben. De momenten waarop dat wel gebeurt zijn waardevol. En doen zich niet zelden voor in een taxi.

Altijd als ik in een vreemde stad ben, word ik ingewijd door een taxichauffeur. Zoals die ene die vroeger stunts deed in Hollywood en nu moest bijkluilen, en mij verhalen vertelde over sterren en actiefilms in een tijd dat Los Angeles nog meer te besteden had. Of een zestiger, veteraan van de Navy, die chauffeur werd toen zijn eethuizen door de pandemie over de kop gingen. Terwijl hij me naar het vliegveld in Pittsburgh reed, vertelde hij dat hij kort daarvoor contact had gelegd met een zoon van wie hij het bestaan niet had geweten, die hem had gevonden via de website Ancestry.com. Of de jonge Pakistaanse chauffeur die bijzonder zenuwachtig was voor zijn huwelijk. Hij kreeg gratis advies en een mooie fooi.

Veel taxichauffeurs zijn immigranten. Velen zijn economisch achtergebleven – ze zijn gaan rijden vanwege een noodzakelijke financiële aanvulling op hun reguliere baan of op hun noodlijdende bedrijfjes, of omdat ze zorgtaken moeten combineren met hun werk. Misschien denkt Big Tech dat ze niet zullen worden gemist als ze weg zijn. Ja, chauffeurs kunnen je op je zenuwen werken. Ze zijn soms praatziek of spelen muziek die je niet aanstaat. Maar ze kunnen ook genereus en innemend zijn en je verrassen. Interactie, hoe onvolmaakt ook, maakt ons menselijk.

De ultieme wraak van de nerds die niet zullen rusten voordat de maatschappij waar ze nooit echt in pasten is vernietigd

En misschien is dat wel het probleem voor de titanen van Silicon Valley. Voor mensen moet je veel meer moeite doen dan voor robots. „Ik kan me niet voorstellen hoe ik een pasgeborene had moeten grootbrengen zonder ChatGPT”, zei Sam Altman, de ceo van OpenAI, onlangs. Artisan, een AI-startup, adverteert zijn diensten met de expliciete slogan „Stop met het inhuren van mensen”. Wat we nu meemaken, is de ultieme wraak van de nerds, een groep sociaal onhandige techbro's die niet zullen rusten voordat de maatschappij waar ze nooit echt in pasten is vernietigd.

Willen we werkelijk dat deze mensen ingrijpende veranderingen in onze samenleving teweegbrengen? Technologie ontwikkelt zich deels doordat een klein aantal ondernemers of wetenschappers geweldig warm loopt voor iets, en een handvol investeerders zo mogelijk nog enthousiaster is over de enorme financiële mogelijkheden. Maar de rest van ons heeft wel degelijk iets in te brengen: we kunnen kiezen of we die technologie willen gebruiken of niet. We kunnen onze voorkeuren en de maatschappelijke gevolgen op de lange termijn overdenken. We kunnen weerstand bieden aan die ouderwetse hebzucht van bedrijven, een hebzucht verpakt in menslievende aanprijzingen van maatschappelijke vooruitgang en zorg.

Al twintig jaar zie ik hoe we blind in het ene na het andere verkooppraatje trappen. Elke app en noviteit gaat vergezeld van beloftes over 'vooruitgang', 'connectiviteit' en 'gemak'. Ooit leverde Silicon Valley inderdaad handige bedenkels, zoals apps voor het delen van autoritten. Maar het rendement neemt af. We leven inmiddels in de toekomst van Silicon Valley en die maakt ons eenzamer, angstiger en verdeelder dan ooit. Zijn de technologische snufjes beter? Veiliger? Wie weet.

Maar degenen die ze toepassen voelen zich intussen ellendig.

Dit artikel stond eerder in The Atlantic en werd geselecteerd en vertaald in samenwerking met 360 Magazine.