



Speed kills?

In de Verenigde Staten zie je overal bordjes langs de weg staan: "speed kills". Hardrijders zijn doodrijders, zouden ze in België zeggen.

Maar toch, de snelheid en afstand waarover we ons verplaatsen, is een goede barometer voor de snelheid van de welvaartsgroei. Reken maar even mee: van lopen tot langeafstandslopers die berichten tussen legers en vestingen overbrachten. Vervolgens via het paard, de postkoets en de trekschuit naar de stoomtrein. Daarna de automobiel, het vliegtuig en als laatste de Concorde, het supersonische vliegtuig. Bij al deze overgangen is de algemene welvaart ook met sprongen vooruit gegaan. Weliswaar krijgt niet iedereen een redelijk aandeel in de welvaartsgroei, de totale welvaart groeit wel snel als gevolg van dit soort faseovergangen. Sommige van deze overgangen zijn zelfs zo ingrijpend dat ze ons taalgebruik blijvend hebben beïnvloed. Zou er voor de komst van de stoomtrein al iemand het nodig hebben gevonden om 'stoom af te blazen' of 'op adem te komen' omdat hij 'onder druk was gezet'?

De technologie is heel goed, maar de meeste installaties halen maar een fractie van de mogelijkheden uit de database

In het opzicht van welvaartsgroei is het dus verontrustend dat de laatste Concordes momenteel ten grave worden gedragen zonder dat er een waardige opvolger is. Concorde is immers al een ontwerp dat dateert uit de vroege jaren zeventig. Het getuigt dan ook van weinig visie, durf en ondernemerschap dat Boeing haar Sonic Cruiser-project onlangs heeft stopgezet. Al met al zou dit de eerste keer zijn dat de mensheid zich trager gaat verplaatsen in plaats van sneller.

Nu van de fysieke wereld van personenvervoer naar de digitale wereld van bittransport. Hier zie je een interessante parallel. Ook hier is zowel de afstand als het bereik van informatiesystemen in de afgelopen decennia snel gegroeid. Elk van de drie generaties mainframe, client/server en internet zijn faseovergangen die qua bereik en transportcapaciteit vergelijkbaar zijn met bijvoorbeeld de stoomtrein, de auto en het vliegtuig. En in elk van de generaties spelen databasemanagementsystemen een belangrijke rol, maar ook hier geldt de Concorde-parallel. Waar is de visie? Waar is de durf om een nieuwe drempel over te gaan?

Ik heb de laatste tijd alle Oracle-specialisten die ik ontmoette gevraagd naar hun persoonlijke ervaring met snelheid van de Oracle-database. Het consistente antwoord dat ik hoorde, is "als ik dat wil, kan ik ongekende snelheden uit die database tunen. De technologie is heel goed, maar de meeste installaties halen maar een fractie van de mogelijkheden uit de database". Een droevig makend antwoord. Waarom? Dat betekent dus dat wij allemaal boven op een Ferrari zitten, maar slechts de eerste en de tweede versnelling gebruiken. Nu kun je de Ferrari nog altijd proberen te verkopen met het argument dat de derde tot en met zesde versnelling nooit zijn gebruikt, maar voor databases geldt dat niet. Oracle-databases als Ferrari's voor stadsverkeer dus. Waarom kunnen wij met zijn allen, met alle tuningstechnologie die ons ter beschikking staat, er niet voor zorgen dat de investeringen in de database renderen? Dat de middelmatige snelheid die we er vandaag uithalen tot nu toe goed genoeg is geweest, is natuurlijk een kul-argument. Een middeleeuwer die werd geconfronteerd met een stoomtrein, kon zich waarschijnlijk ook geen voorstelling maken van de mogelijkheden die dat nieuwe transport ontsloot. Wij kunnen ons echter vandaag geen voorstelling maken van een maatschappij zonder auto's.

Maar de bal ligt ook in het kamp van Oracle Corporation. De laatste jaren is performance-verbetering vooral te danken aan verdere optimalisatie. Specialistische access-methoden om typische datawarehouse-vragen sneller te beantwoorden. Wizards die het oude SQL-handwerk van tuning deels automatiseerden. Min of meer hetzelfde trucje, maar alleen sneller of gemakkelijker.

Een Ferrari kun je nog verkopen met het argument dat de derde tot de zesde versnelling nooit zijn gebruikt, maar voor databases geldt dat niet

Theo Koster

geeft zijn visie op zaken rondom de Oracle-technologie en de marketing van Oracle-producten. Hij is directeur van Conclusion Communication, een adviesorganisatie voor ICT-marketing en projectcommunicatie. Zijn e-mailadres tkoster@conclusion.nl staat open voor reacties.

Maar optimalisatie leidt niet tot vernieuwing. En fundamentele doorbraak is wat Oracle Corporation en de databasemarkt nu goed kunnen gebruiken. Ik ben ervan overtuigd dat ergens, achter in het laboratorium in Redwood Shores, een supersonische versie van de database zich warmdraait. Met iets als een doorbraak in algoritmie om een database met factoren sneller te ontsluiten. Of een grid-implementatie die massieve parallelisatie over een bedrijfsnetwerk doet. Of een transparante in-memory editie die de enorme toename in lokaal werkgeheugen gaat benutten. Of nog iets anders.

Wat wij met zulke snelheid moeten? Eenvoudig, nieuwe grenzen verkennen in het gebruik van databases en informatiesystemen. Net als de middeleeuwer kunnen we nu niet goed voorzien wat we met zulke paradigma-shifts moeten. Zodra het eenmaal tot onze beschikking staat, stemt de markt zelf haar vraag op het aanbod af. Het is te hopen dat Oracle Corporation zich niet risicomijdend opstelt, zoals Boeing dat met de Sonic Cruiser deed. Informatievoorziening is immers nog lang niet af.