

De Agile Parachute

Zou een agile aanpak werken in de vliegerij?

Erik Philippus
Improvement
erik@agile-architecting.com

In de laatste Bits&Chips van vorig jaar schrijft Rob Howe dat vliegen iemand een set basisvaardigheden verschaft voor het runnen van een (software)project. Ik neem dat graag van hem aan. Zeker als het je leert hoe beter om te gaan met de nog beschikbare brandstof in relatie tot de geplande bestemming zou het nemen van vlieglessen een interessante aanbeveling kunnen zijn voor projectmanagers. Rob vraagt zich af hoe de vliegerij zou werken met een Agile-aanpak. Ik heb daar eens mijn gedachten over laten gaan.

Zoals Rob beschrijft, is er eerst een grondige planning voordat je met een vliegtuig kunt vertrekken. Ik begrijp uit zijn verhaal dat de piloot verantwoordelijk is voor deze planning. Logisch, want die zal de voorgenomen vlucht in de praktijk ook moeten uitvoeren. Dit komt overeen met het Agile uitgangspunt dat kritische verantwoordelijkheden zo dicht mogelijk bij de uitvoerenden gelegd dienen te worden.

Een uiterst belangrijk kenmerk van de Agile-benadering is dat het team leert om slagvaardig om te gaan met het kengetal 'Nog Beschikbare Brandstof'. De brandstofmeter in een vliegtuig komt overeen met de dagelijks geactualiseerde burn-down chart van een Agile-team. De hieruit afgeleide team velocity geeft een aanwijzing of een eindbestemming volgens plan zal worden gehaald. En bij een toenemend aantal vliegers zal de door het team afgegeven voorspelling steeds betrouwbaarder blijken te zijn. Mocht een nog onervaren team een te optimistische planning hebben afgegeven, dan is er nog geen reden voor paniek.

Het kenmerkende van een projectplanning volgens de Agile-methode is dat lang voordat de voorgenomen eindbestemming in zicht zou moeten komen, er betrouwbare schattingen zijn omtrent de haalbaarheid. Als blijkt dat de planning en de realiteit uiteenlopen, dan neem je passende maatregelen: op dát moment, en niet als de brandstofmeter in het rood staat.

Figuurlijk gesproken, zou het overboord gooien van passagiers een optie kunnen zijn. Aangezien het Agile gedachtegoed de mens op de eerste plaats stelt en niet beschouwd als 'vervangbare units', is het wel geboden ze te voorzien van een goede parachute. Dan kunnen ze bij een volgende vlucht weer gezond en wel meevliegen. In Agile-termen zouden we dit een project met variable scope noemen.

En als het niet anders kan, dan is er nog voldoende brandstof over om in nauw overleg met alle betrokkenen een dichterbij gelegen landingsplek te bepalen. In ieder geval gaan we er niet op het laatste moment nog mensen bijzetten – want zoals Brooks in 1975 al wist, is dat meestal een contraproductieve maatregel.

Agile gaat volgens mij over het vinden van de juiste balans tussen voorspelbaarheid en adaptiviteit. Als een Agileaanpak mislukt, is dat vaak omdat er wordt gedacht dat 'traditionele zaken' zoals planning, kwaliteit en ontwerp niet meer belangrijk zijn. Aan de andere kant: het van tevoren tot op het bot uitkauwen van een project met inherente onzekere factoren, geeft echter alleen maar schijnzekerheid. En daar gaat de vergelijking tussen het vliegen op instrumentatie en het runnen van een softwareproject mank lopen: de route Maastricht-Liverpool is al vele malen afgelegd, menig softwaretraject loopt door nog niet in kaart gebracht gebied.

*Erik Philippus
januari 2009*

Verschenen in een column van Bits & Chips, 11^e jaargang nr 2